

СЕРГЕЙ ПАТЯНИН • МИРОСЛАВ МОРОЗОВ



НЕМЕЦКИЕ ЭСМИНЦЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ



ДЕМОНЫ МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ





Германские эсминцы Второй мировой войны уникальны – в них со всей наглядностью проявился тезис о том, что проект любого корабля является компромиссом между различными характеристиками и за улучшение одной из них всегда приходится платить.

Приступив после отмены версальских ограничений к созданию полноценных эскадренных миноносцев, руководство Кригсмарине поставило задачу создать корабли с максимально мощным вооружением и большей скоростью хода. Однако за это пришлось заплатить слишком высокую цену – вступив в строй, германские «церштёры» страдали от недостаточной мореходности, плохой маневренности и управляемости. Но самым слабым местом этих кораблей оказались их энергетические установки, отличавшиеся низкой экономичностью и высокой аварийностью. Это предопределило относительно невысокую боевую эффективность эскадренных миноносцев Кригсмарине и не позволило им в полной мере раскрыть свой наступательный потенциал. Тем не менее они активно участвовали в боях – от Арктики до Бискайского залива.



СЕРГЕЙ ПАТЯНИН • МИРОСЛАВ МОРОЗОВ

**НЕМЕЦКИЕ
ЭСМИНЦЫ
ВТОРОЙ МИРОВОЙ**

ДЕМОНЫ МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2007



Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

П20 **Патянин С.В., Морозов М.Э.**
Немецкие эсминцы Второй мировой. Демоны морских сражений — М.:
Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2007. — 160 с.: ил.

ISBN 978-5-699-24368-6

Германские эсминцы Второй мировой войны уникальны — в них со всей наглядностью проявился тезис о том, что проект любого корабля является компромиссом между различными характеристиками, и за улучшение одной из них всегда приходится платить.

Приступив после отмены Версальских ограничений к созданию полноценных эскадренных миноносцев, руководство Кригсмарине поставило задачу создать корабли с максимально мощным вооружением и большей скоростью хода. Однако за это пришлось заплатить слишком высокую цену — вступив в строй, германские «церштёры» страдали от недостаточной мореходности, плохой маневренности и управляемости. Но самым слабым местом этих кораблей оказались их энергетические установки, отличавшиеся низкой экономичностью и высокой аварийностью. Это предопределило относительно невысокую боевую эффективность эскадренных миноносцев Кригсмарине и не позволило им в полной мере раскрыть свой наступательный потенциал. Тем не менее, они активно участвовали в боях — от Арктики до Бискайского залива.

ББК 68.54

ISBN 978-5-699-24368-6

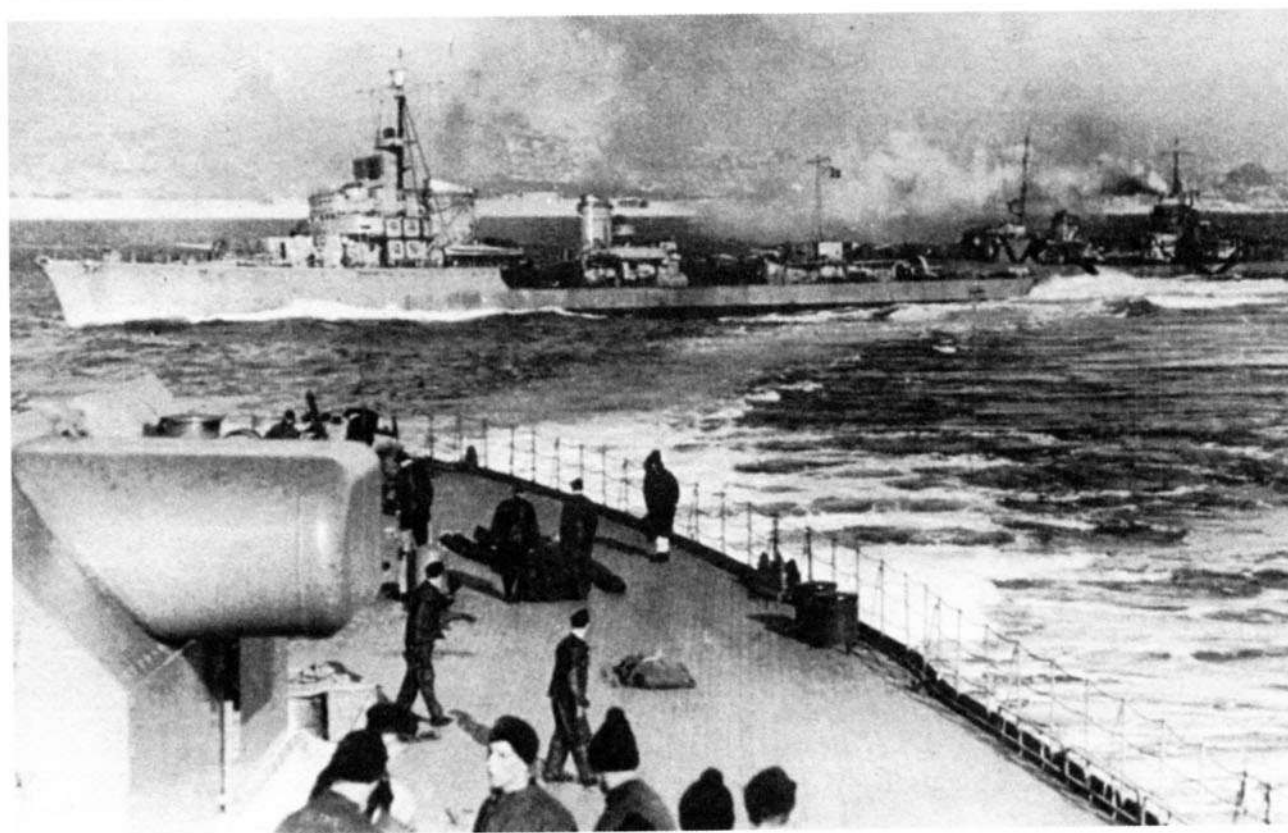
© С.В.Патянин, 2007
© М.Э.Морозов, 2007
© ООО «Издательство «Коллекция», 2007
© ООО «Издательство «Яуза», 2007
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2007

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ПОСТРОЙКИ	5
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	16
Компановка и конструкция корпуса	16
Вооружение	26
Энергетическая установка	36
Судовые системы и устройства	43
Радиоэлектронное оборудование	44
Мореходность, остойчивость, управляемость	47
Экипаж	48
Внешние различия	49
Окраска	52
Военные модернизации	53
ОРГАНИЗАЦИЯ СИЛ ЭСКАДРЕННЫХ МИНОНОСЦЕВ	57
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	60
Польская кампания	60
Действия на Западе в 1939—1940 г.	61
«Везерюбунг» — эсминцы в Норвежской кампании	67
Действия у берегов Англии в 1940 г.	77
Действия на различных театрах в 1941 г.	79
Действия на Севере в 1941 г.	83
Операция «Церберус»	92
Операция против арктических конвоев в 1942 г.	94
Действия на Западе в 1943—1944 гг.	109
Действия на Севере в 1943—1945 гг.	119
Действия в Балтийских проливах в 1943—1945 гг.	126
Действия на Востоке в 1944—1945 гг.	128
Послевоенная судьба германских эсминцев	139
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ГЕРМАНСКИХ ЭСМИНЦЕВ	146
КРАТКАЯ ХРОНИКА СЛУЖБЫ	149
Приложение 1	154
Приложение 2	155
Приложение 3	157
Приложение 4	157
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ	159



Эсминец «Карл Гальстер» и миноносцы типов 23/24 и 35/37.



*Эсминец Z-25 и миноносцы типа 35/37 в норвежских водах.
Снимок сделан с борта линкора «Тирпиц», март 1942 г.*

ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ПОСТРОЙКИ

Летним днем 21 июня 1919 г. германские корабли с поднятыми флагами опустились на дно Скапа-Флоу, положив конец кайзеровскому флоту. Версальский договор разрешал Германии сохранить 6 старых броненосцев, 6 легких крейсеров и по 12 эсминцев и миноносцев (плюс по 4 в резерве). Остатки былого могущества — так называемые «эсминцы» типа V-1, самый молодой из которых был построен в 1913 году, — вошли в состав Рейхсмарине. Для них устанавливался предельный срок службы в 15 лет, а водоизмещение кораблей, построенных на замену, не должно было превышать 800 т.

Первой крупной серией боевых кораблей, построенных в промежутке между мировыми войнами, стала дюжина миноносцев типов «Мёве» и «Вольф». При водоизмещении порядка 800—1000 т они оснащались двухвальтной паротурбинной силовой установкой, развивали скорость 33—34 узла и вооружались тремя 105-мм орудиями и шестью торпедными аппаратами. Разумеется, о соперничестве с современными зарубежными кораблями не могло быть и речи. Командование Рейхсмарине осознавало, что версальские ограничения являются удавкой на шее флота, и в феврале 1933 г. пошло на рискованный шаг — выдать задание на проектирование полноценных эскадренных миноносцев, запланировав закладку четырех единиц на начало 1934 года.

Основные требования к будущим кораблям, сформулированные германским военно-морским руководством, отражало его взгляды, оформившиеся еще в конце Первой мировой войны. Отдавая себе отчет в невозможности добиться количественного превосходства над вероятным противником, немецкие адмиралы решили сделать ставку на качественные параметры. Перед конструкторами была поставлена задача создать эсминец, превосходящий зарубежные корабли аналогичного класса по скорости и огневой мощи. В противоположность традиции кайзеровского флота, артиллерийскому вооружению отводилась главенствующая роль, даже в ущерб торпедному. Дополнительными требованиями были: а) максимально возможная прочность корпуса; б) хорошие мореходные качества; в) высокая скорость экономического хода и г) значительная дальность плавания.

Длительный перерыв в строительстве кораблей класса эскадренный миноносец не мог не привести к отставанию немецких кораблестроителей от своих зарубежных коллег, к тому же в качестве прототипа они располагали лишь устаревшими проектами времен Первой мировой войны. Закономерно, что первый законченный эскизный проект являлся не более чем модернизированным миноносцем типа «Мёве» с доведенным до 1100 т водоизмещением.

Еще в 1932 г. появилось еще два варианта, разработанных фирмами «Шихау» и «Штеттинер Вулкан». Первый представлял собой корабль водоизмещением 1100 т, со скоростью 35 уз, вооруженный тремя 127-мм орудиями, двумя 37-мм, двумя 20-мм автоматами и двумя трехтрубными торпедными аппаратами. Из-за скромности характеристик он был незамедлительно отклонен командованием флота. Во втором водоизмещение достигало 1500 т (предел для эсминцев, установленный Лондонским договором 1930 г.), скорость составляла 38 уз, а вооружение состояло из четырех 127-мм орудий, двух 37-мм, двух 20-мм автоматов и двух трехтрубных торпедных аппаратов.

9 марта 1933 г. проект «Вулкана» был представлен на рассмотрение главнокомандующему ВМС адмиралу Эриху Редеру и не встретил одобрения. В начале мая главнокомандующий распорядился довести число орудий главного калибра до пяти и сделать торпедные аппараты четырехтрубными. Дальность плавания, составлявшая в обоих проектах 2200 миль 19 узловым ходом, оценивалась экспертами как недостаточная; было высказано требование довести ее до 3000 миль. Это заставило пойти на ряд смелых (если не сказать «авантюрных») нововведений, в частности, применить на кораблях высоконапорные котлы, имевшие меньшие по сравнению с обычными размеры и больший КПД. Тем не менее, водоизмещение достигло величины 1850 т — предела, установленного Лондонским договором для лидеров флотилий. Фактически и в это водоизмещение уложиться не удалось, и в конечном итоге к началу Второй мировой войны немецкие эсминцы оказались самыми крупными кораблями своего класса, будучи сопоставимыми по размерам с французскими лидерами.



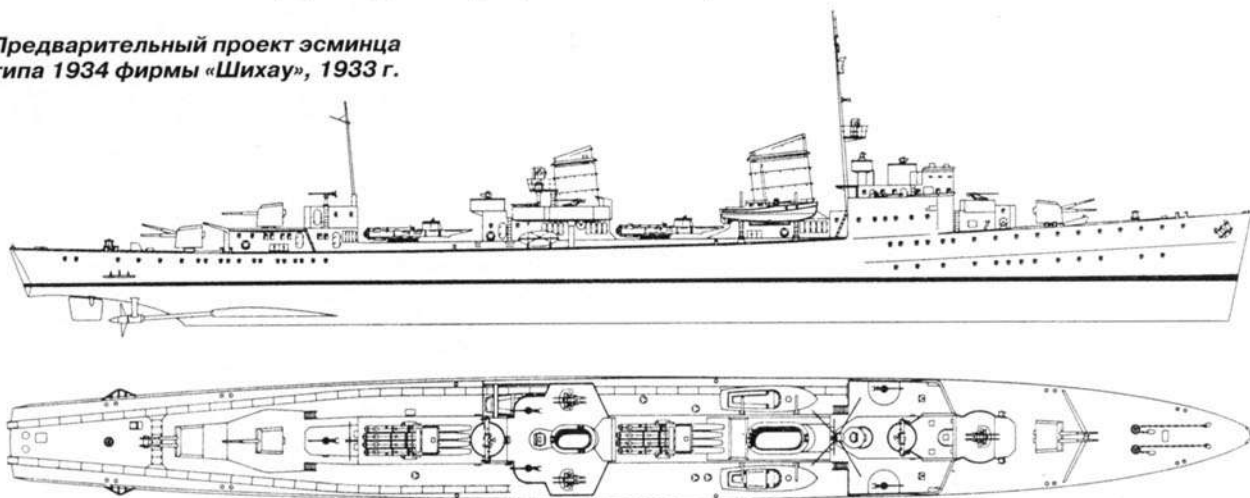
Дальнейшие работы велись конструкторами частных предприятий. 7 сентября 1933 г. на рассмотрение командования флотом было представлено четыре эскизных проекта фирм «Шихау», «Вулкан», «Дешимаг» и «Дойче Верке». Наиболее оригинальным был проект «Шихау», отличавшийся гладкопалубным корпусом и мощным вооружением из пяти 127-мм орудий в двух спаренных и одной одинарной установках, шести 37-мм, пяти 20-мм автоматов и двух четырехтрубных торпедных аппаратов. Проект фирмы «Вулкан» разрабатывался на основе суперэсминца периода Первой мировой войны и унаследовал его основные черты: значительные размеры (128,5х11,5х4,2 м), невысокий полубак и массивные трубы. Артиллерийское вооружение должно было состоять из четырех орудий калибра 127 или 150 мм. В итоге лучшим был признан проект фирмы «Дойче Верке», на основе которого

велась проработка окончательного варианта, получившего обозначение «тип 1934».*

Все конструкторские работы были закончены к весне 1934 года. 1 апреля последовало решение о начале строительства четырех эсминцев (Z-1 — Z-4), предназначенных для замены кораблей, числившихся в резерве. Контракт на постройку был заключен с «Дойче Верке» 7 июля 1934 г. Спустя три месяца в Киле произошла закладка головного корабля. До конца года было одобрено строительство еще двенадцати единиц, заказы на которые были распределены между верфями «Дешимаг» (Z-5 — Z-8), «Германияверфт» (Z-9 — Z-13) и «Блом унд Фосс» (Z-14 — Z-16). Поскольку в их конструкцию внесли некоторые изменения, они были от-

* Обозначение проектов в Германии велось в соответствии с годами их разработки, при этом использовались как «длинные» (тип 1934), так и «короткие» (тип 34) обозначения.

Предварительный проект эсминца типа 1934 фирмы «Шихау», 1933 г.



несены к типу 34А. На самом же деле, хотя «маассы» и принято считать однотипными кораблями, каждая верфь допускала те или иные отклонения от базового проекта, поэтому в зависимости от места постройки эсминцы различались водоизмещением, размерами, составом машинно-котельной установки и деталями внешнего вида.

При закладке корабли получили традиционные для германского флота литерно-цифровые обозначения (Z от немецкого «Zerstörer» — эсминец), но уже в ходе строительства им были присвоены имена в честь морских командиров времен Первой мировой войны. За пределами Германии эсминцы типов 34 и 34А известны по названию головного как корабли типа «Маасс». Попутно заметим, что в официальных документах для них применялись только именные названия, тогда как в литературе для удобства они даются наравне с номерными — воспользуемся этим и мы.

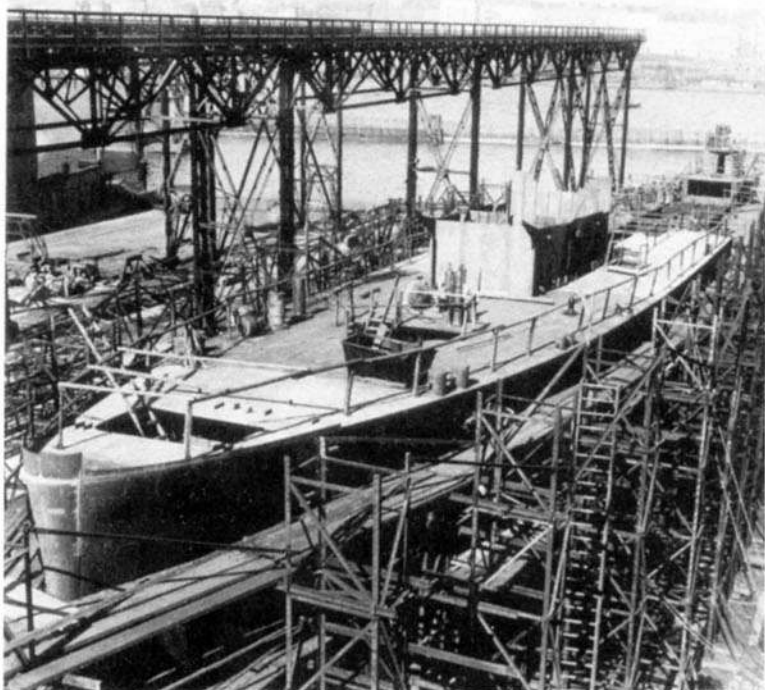
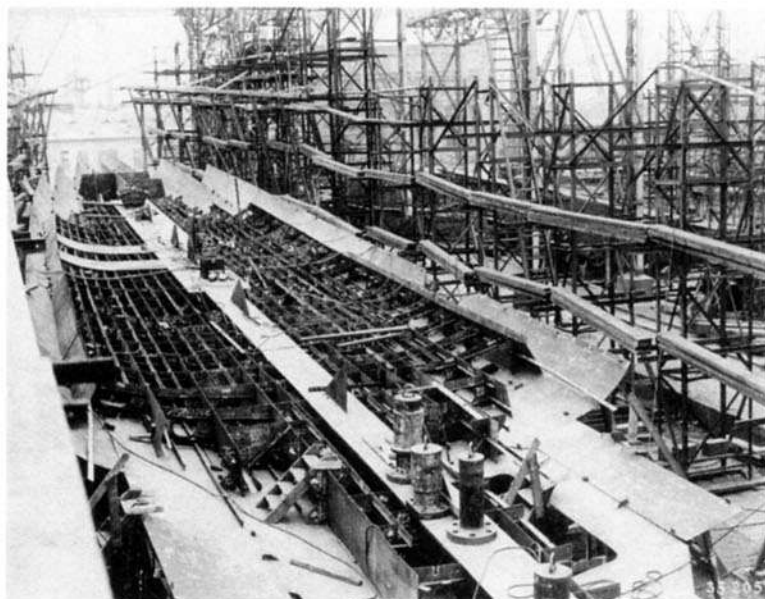
Приступая к строительству эсминцев типа 34, германское военно-морское руководство нарушало условия версальских ограничений. Однако их отмена была фактически узаконена подписанием 18 июня 1935 г. англо-германского морского соглашения. Последнее определило суммарный тоннаж немецких миноносных сил в 52,5 тыс. т, что было примерно в 5 раз больше версальских норм. Обратной стороной медали стало принятие Германией условий Лондонского договора 1930 г. Желая оставаться респектабельным в глазах мировой общественности, немецкое военно-морское руководство официально декларировало стандартное водоизмещение эсминцев типа 34/34А величиной 1625 т, а шести следующих типа 36 — 1811 т.

Любопытно, что эти фальсифицированные цифры до сих пор встречаются в некоторых справочниках по истории флота. Хотя, казалось бы, несоответствие размеров и водоизмещения должно было сразу бросаться в глаза. Например, британские эсминцы типа «J/K», имевшие стандартное водоизмещение, близкое к декларируемому немцами, оказались на 10 м короче, да и визуально выглядели значительно скромнее. Но англичане дипломатично промолчали.

Условия контракта отводили предприятиям-строителям два года на постройку головного корабля, остальные эсминцы должны были сдаваться флоту с интервалом в один месяц. Однако вторая половина 30-х гг. характеризовалась массовым обновлением германского флота, поэтому верфи были перегружены другими заказами. В отведенные рамки уложились только «Дойче Верке» и «Дешимаг», на которых строитель-

ство одного эсминца занимало не более 29 месяцев; «Блом унд Фосс» построила свои корабли за 33—36 месяцев, а «Германия-верфт», на которой одновременно велись работы на тяжелом крейсере «Принц Ойген», 6 эскортных кораблях и 25 подводных лодках, сорвала все сроки, затратив от 40 до 46 месяцев на корабль. В результате «Эрих Кёльнер», заложенный в октябре 1935 г., вошел в состав флота лишь за несколько дней до начала войны. Стоимость одного

Корпус эсминца Z-14 «Фридрих Ин» на стапеле верфи «Блом унд Фосс» в Гамбурге, июнь 1935 г. (вверху) и незадолго до спуска на воду (внизу).



Построечная таблица

Корабль	Верфь*	Стапельный номер	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Введен в строй
Тип 1934						
Z-1 «Leberecht Maass»	DW	K242	7.7.1934	10.10.1934	18.8.1935	14.1.1937
Z-2 «Georg Thiele»	DW	K243	7.7.1934	25.10.1934	18.8.1935	27.2.1937
Z-3 «Max Schultz»	DW	K244	7.7.1934	2.1.1935	30.11.1935	8.4.1937
Z-4 «Richard Beitzen»	DW	K245	7.7.1934	7.1.1935	30.11.1935	13.5.1937
Тип 1934A						
Z-5 «Paul Jacobi»	Desch.	W899	9.1.1935	15.7.1935	24.3.1936	29.6.1937
Z-6 «Theodor Riedel»	Desch.	W900	9.1.1935	18.7.1935	22.4.1936	2.7.1937
Z-7 «Hermann Schoemann»	Desch.	W901	9.1.1935	7.9.1935	16.7.1936	9.9.1937
Z-8 «Bruno Heinemann»	Desch.	W902	9.1.1935	14.1.1936	15.9.1936	8.1.1938
Z-9 «Wolfgang Zenker»	Gw	G535	4.8.1934	22.3.1935	27.3.1936	2.7.1938
Z-10 «Hans Lody»	Gw	G536	4.8.1934	1.4.1935	14.5.1936	13.9.1938
Z-11 «Bernd von Arnim»	Gw	G537	4.8.1934	26.4.1935	8.7.1936	6.12.1938
Z-12 «Erich Giese»	Gw	G538	4.8.1934	3.5.1935	12.3.1937	4.3.1939
Z-13 «Erich Koellner»	Gw	G539	10.11.1934	12.10.1935	18.3.1937	28.8.1939
Z-14 «Friedrich Ihn»	BuV	B503	19.1.1935	30.5.1935	15.11.1936	6.4.1938
Z-15 «Erich Steinbrinck»	BuV	B504	19.1.1935	30.5.1935	24.9.1936	31.5.1938
Z-16 «Friedrich Eckoldt»	BuV	B505	19.1.1935	4.11.1935	21.3.1937	28.7.1938
Тип 1936						
Z-17 «Diether von Roeder»	Desch.	W920	6.1.1936	9.9.1936	19.8.1937	29.8.1938
Z-18 «Hans Ludemann»	Desch.	W921	6.1.1936	9.9.1936	1.12.1937	8.10.1938
Z-19 «Hermann Kunne»	Desch.	W922	6.1.1936	5.10.1936	22.12.1937	12.1.1939
Z-20 «Karl Galster»	Desch.	W923	6.1.1936	14.9.1937	15.6.1938	21.3.1939
Z-21 «Wilhelm Heidkamp»	Desch.	W924	6.1.1936	15.12.1937	20.8.1938	20.6.1939
Z-22 «Anton Schmitt»	Desch.	W925	6.1.1936	3.1.1938	20.9.1938	24.9.1939
Тип 1936A						
Z-23	Desch.	W957	23.4.1938	15.11.1938	15.12.1939	14.9.1940
Z-24	Desch.	W958	23.4.1938	2.1.1939	7.3.1940	23.10.1940
Z-25	Desch.	W959	23.4.1938	15.2.1939	16.3.1940	30.11.1940
Z-26	Desch.	W960	23.4.1938	1.4.1939	2.4.1940	11.1.1941
Z-27	Desch.	W961	23.4.1938	27.12.1939	1.8.1940	26.2.1941
Z-28	Desch.	W962	23.4.1938	30.11.1939	20.8.1940	9.8.1941
Z-29	Desch.	W963	23.4.1938	21.3.1940	15.10.1940	9.7.1941
Z-30	Desch.	W964	23.4.1938	15.4.1940	8.12.1940	15.11.1941
Тип 1936A(Mob)						
Z-31	Desch.	W1001	19.9.1939	1.9.1940	15.5.1941	11.4.1942
Z-32	Desch.	W1002	19.9.1939	1.11.1940	15.8.1941	15.9.1942
Z-33	Desch.	W1003	19.9.1939	22.12.1940	15.9.1941	6.2.1943
Z-34	Desch.	W1004	19.9.1939	15.1.1941	5.5.1942	5.6.1943
Z-37	Gw	G627	19.9.1939	2.1.1940	24.2.1941	16.7.1942
Z-38	Gw	G628	19.9.1939	15.4.1940	5.8.1941	20.3.1943
Z-39	Gw	G629	19.9.1939	15.8.1940	2.12.1941	21.8.1943
Тип 1936B						
Z-35	Desch.	W1005	17.2.1941	6.6.1941	2.10.1942	22.9.1943
Z-36	Desch.	W1006	17.2.1941	15.9.1941	15.5.1943	19.2.1944
Z-43	Desch.	W1029	17.2.1941	1.5.1942	9.1943	24.3.1944
Z-44	Desch.	W1030	17.2.1941	1.8.1942	20.12.1943	—
Z-45	Desch.	W1031	17.2.1941	1.9.1943	15.4.1944	—

* DW — «Deutsche Werke» (Киль); Desch. — «Deschimag A.G.» (Бремен); Gw — «Germaniawerft» (Киль); BuV — «Blohm und Voss» (Гамбург).

корабля колебалась между 12,6 млн. рейхсмарок у «Дешимага» и 14,1 млн. у «Блом унд Фосс».

Пока верфи разворачивали работы на «маассах», усилия конструкторов сосре-

доточились на новых кораблях типа 1936, строительство которых было инициировано программой 1935 г. Хотя их проект был закончен до начала испытаний эсминцев типа 34, в него были внесены изменения, призванные

устранить ряд очевидных недостатков предшественников. В первую очередь улучшались мореходные качества. Контракт на постройку шести единиц (Z-17 — Z-22) был заключен с концерном «Дешимаг» 6 января 1936 г. Стоимость постройки всей серии составила 77,248 млн. рейхсмарок. В сентябре был заложен головной эсминец «Дитер фон Рёдер», и его имя дало неофициальное название для всей серии. Строительство велось поистине ударными темпами: «Карл Гальстер» и «Вильгельм Хайдкамп» были сданы флоту спустя 18 месяцев после закладки. К началу войны в строю находилось четыре корабля данного типа, два последних присоединились к ним до конца 1939 г.

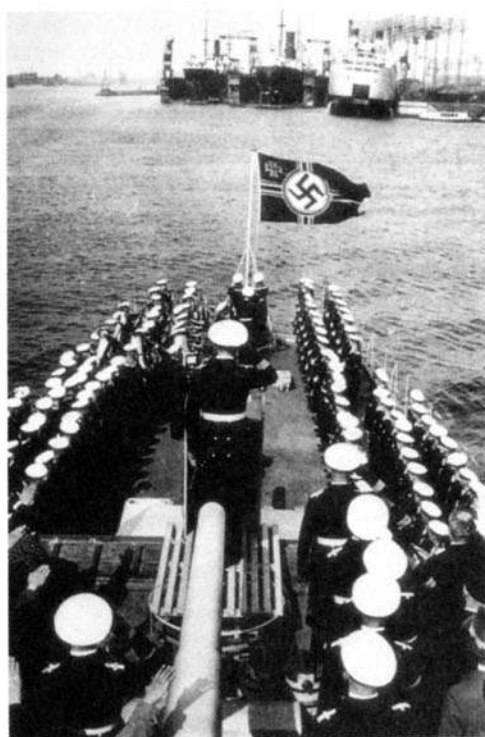
Дальнейшие работы над кораблями данного класса в Германии велись по двум направлениям. По завершении проекта «маассов» было начато проектирование небольшого эсминца для Балтики и Северного моря, подобного британским аналогам. При водоизмещении 1300/1500 т он должен был вооружаться двумя спаренными 127-мм установками и двумя четырехтрубными торпедными аппаратами, иметь высокую — до 40 уз. — скорость хода и дальность плавания порядка 5000 миль 19 узловым ходом.

Вторым проектом, на который возлагались большие надежды, был эскадренный миноносец для Атлантики (тип 37). Он предназначался для действий в океане против неприятельской торговли без поддержки крупных кораблей, либо в качестве разведчика в составе рейдерских групп, поэтому в основу проекта были положены хорошие мореходные качества, значительная дальность плавания (не менее 6000 миль) и мощное артиллерийское вооружение. Работы были начаты в 1937 г. и вскоре появилось несколько предэскизных проектов, различавшихся в основном составом вооружения: шесть 150-мм орудий в трех спаренных установках; восемь 127-мм в четырех установках; пять одинарных 150-мм установок; семь 127-мм орудий. По водоизмещению (4400—4700 т) все варианты приближались к легким крейсерам.

Дальнейшая проработка проекта столкнулась с серьезными проблемами, на-

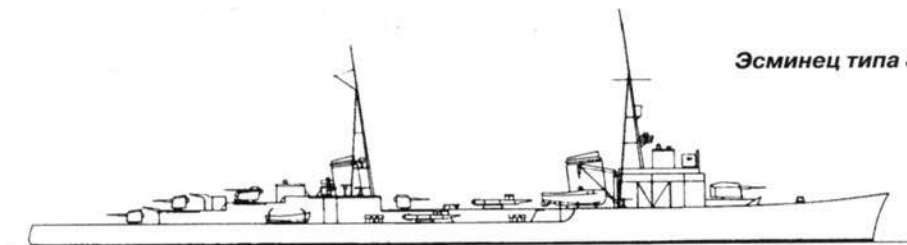


Вверху:
церемония подъема
флага на эсминце
Z-10 «Ганс Лоди»,
17 сентября 1938 г.

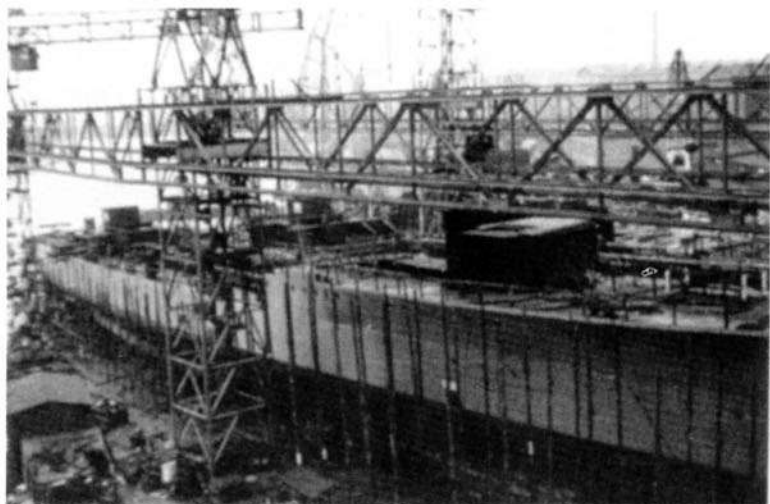


Слева: подъем
флага на эсминце
Z-7 «Герман
Шеман»,
15 сентября 1937 г.

раставшими подобно снежному кому. Привести к единому знаменателю противоречивые требования различных сторон относительно водоизмещения, скорости, дальности плавания и вооружения так и



Эсминец типа 37 (проект)



**Эсминец Z-29
на стапеле верфи
«Дешимаг»
в Бремене, 1940 г.**

не удалось, поэтому 8 апреля 1938 г. главнокомандующий Кригсмарине распорядился дальнейшие работы над океанским эминцем типа 37 прекратить и вернуться к универсальному кораблю, в равной степени пригодному для различных театров. В силу важности продолжения постройки кораблей данного класса, было принято решение о развитии проекта 36, считавшегося вполне удачным.

23 апреля концерну «Дешимаг» был выдан заказ на строительство восьми эсминцев модифицированного типа 1936А. Главное отличие от предшественников заключалось в переходе на более мощную 150-мм артиллерию. Это было вызвано в первую очередь стремлением обеспечить огневое превосходство над кораблями вероятного противника (прежде всего,

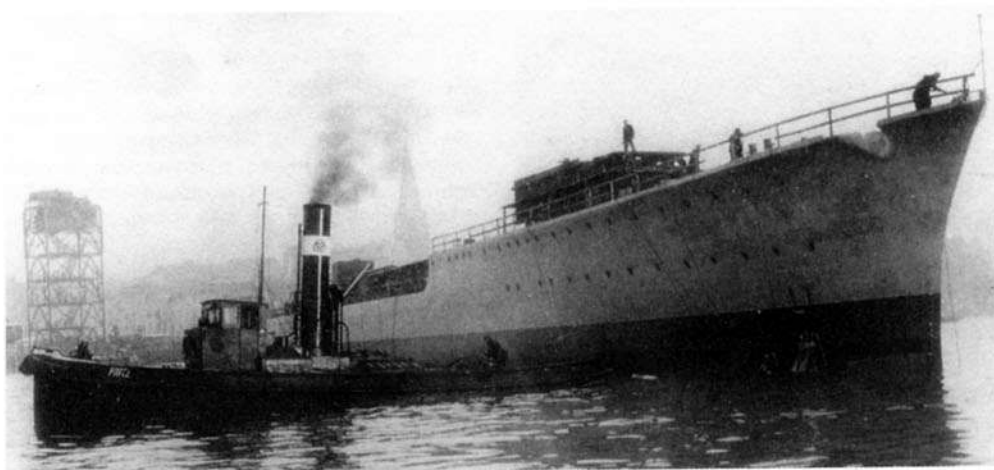
французскими лидерами с их пятью-восемью 138-мм орудиями). От эсминца типа 37 новые корабли унаследовали спаренные башенные установки, хотя к их разработке еще не приступили. Одна такая башня должна была устанавливаться на баке, три оставшиеся установки были обычными щитовыми. Из-за более тяжелого вооружения полное водоизмещение новых эсминцев превысило 3500 т, увеличились размеры корпуса. Общая компоновка и энергетическая установка в целом повторяли прототип, но обводы корпуса были существенно улучшены.

Головной эсминец новой серии Z-23 был заложен 15 ноября 1938 г., за ним с интервалом в шесть недель последовали Z-24 — Z-26. Начиная с них, немцы вернулись к традиционной практике не присваивать эскадренным миноносцам именные названия, поэтому они получили лишь литерно-цифровые обозначения. Между тем, неофициально им присваивались имена погибших в ходе Норвежской операции кораблей типов 34 и 36,* отчего эта и последующие серии в ряде документов обозначались как тип «Нарвик». Головной

* В декабре 1940 г. на утверждение Гитлера были представлены следующие наименования кораблей: «Георг Тиле» (Z-24), «Ганс Людеман» (Z-25), «Антон Шмитт» (Z-26), «Эрих Гизе» (Z-27), «Вильгельм Хайдамп» (Z-28), «Бернд фон Арним» (Z-29), «Вольфганг Ценкер» (Z-30), «Дитер фон Редер» (Z-33), «Эрих Кельнер» (Z-34), «Герман Кюнне» (Z-37). Одновременно только что сформированной 8-й флотилии эсминцев предлагалось дать название «Нарвик». Фюрер по каким-то причинам не утвердил этот документ, тем не менее на флоте традиция о преемственности имен «геройски погибших» кораблей сохранилась. Так, головной Z-23 позже неофициально унаследовал название «Герман Шёман», Z-31 — «Бруно Хайнеман», Z-38 — «Макс Шульц», а Z-39 — «Гермес».



**Спуск на воду
эсминца Z-38. Киль,
5 августа 1941 г.**



**Корпус эсминца
Z-37 сразу же после
спуска на воду.
Киль, 24 февраля
1941 г.**

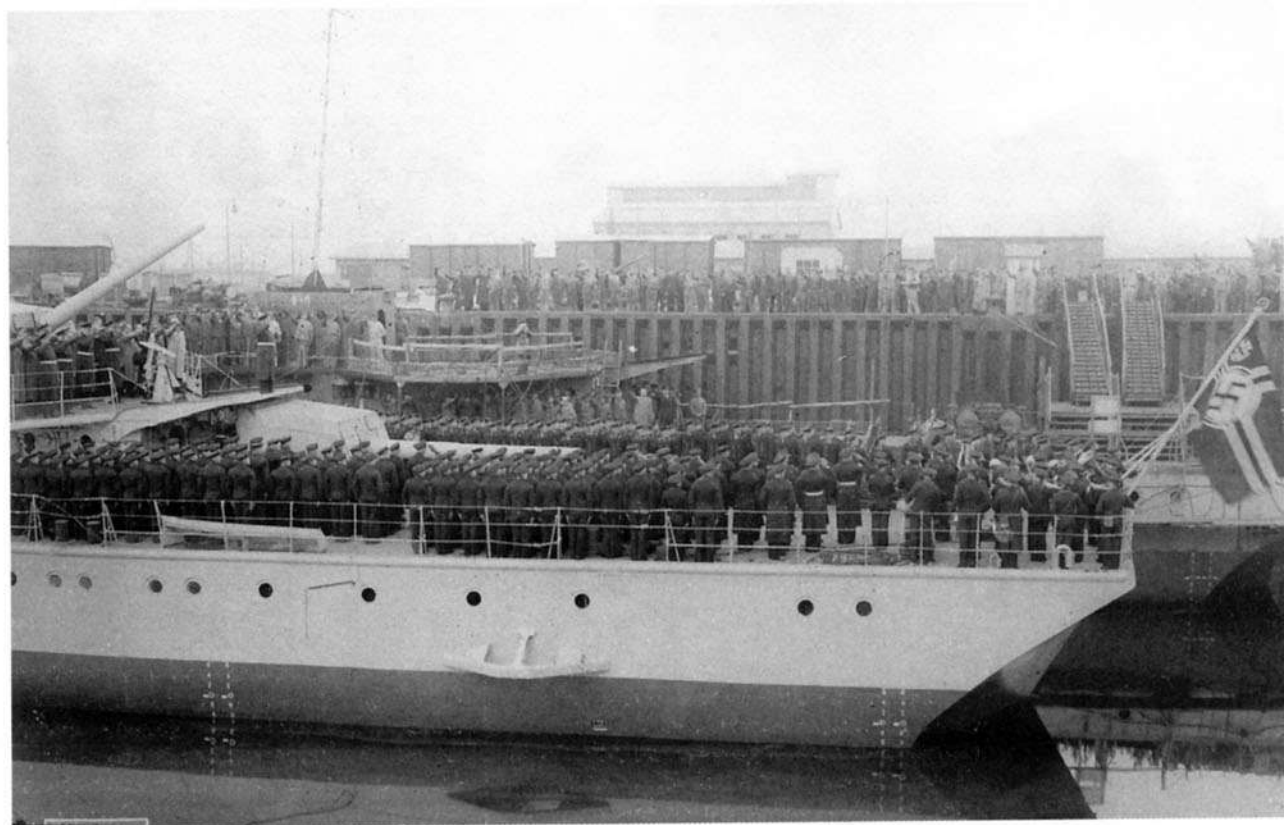
Z-23 был спущен на воду 15 декабря 1939 г., и на освободившемся стапеле заложили Z-27, а за две недели до этого произошла закладка Z-28. Два последних эсминца — Z-29 и Z-30 — были заложены весной 1940 г. на месте сошедших на воду предшественников.

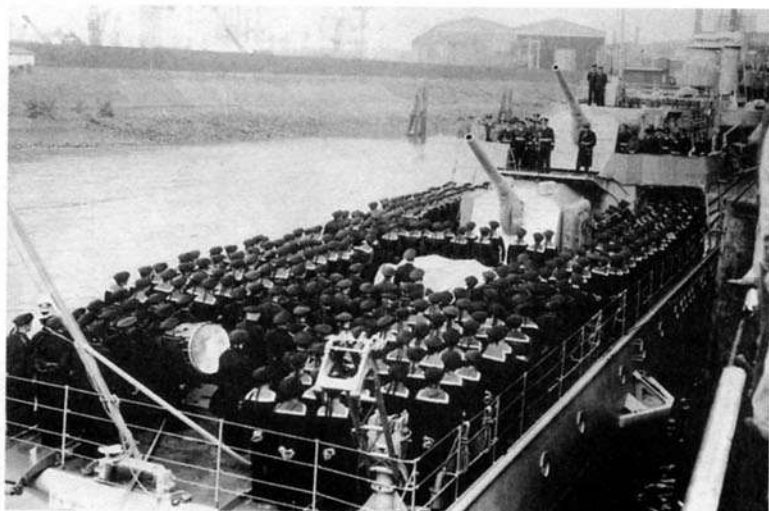
Строительство серии, и без того шедшее быстрыми темпами, ускорилося после начала войны. Если у первых четырех эсминцев стапельный период составлял около 13 месяцев, то затем он был сокращен до 8—9. Z-23 был введен в строй спустя 22 месяца после заклад-

ки, для постройки четырех последних (кроме Z-28, достраивавшегося по индивидуальному проекту) потребовалось в среднем 18 месяцев. Стоимость одного корабля составляла 13 175 тыс. рейхсмарок, т.е. была сопоставима с меньшими по размерам эсминцами типа «Маасс».

Между тем, работы над специализированными эсминцами для Атлантики и отечественных вод продолжались, результатом чего стали проекты 38А и 38В. Первый из них являлся крупным (около 5000 т) кораблем,

**Церемония
подъема флага
на эсминце Z-23,
15 сентября 1940 г.**





**Подъем флага
на эсминце Z-28,
9 сентября 1941 г.**

с комбинированной дизель-паротурбинной установкой, вооруженным шестью 150-мм орудиями в спаренных башнях. В ходе дальнейших проработок он превратился в проект разведывательного крейсера (Spahkreuzer) типа 38, затем типа 39 и, наконец, типа 40.

Эсминец для Балтики и Северного моря типа 38В представлял собой корабль, меньший по размерам по сравнению с «маассами» и унаследовавший ряд черт миноносцев типов 35 и 39, в частности, гладкопалубный корпус с заметной седловатостью и эшелонированную схему размещения энергетической установки. Артиллерийское вооружение состояло из четырех 127-мм орудий в двух спаренных установках на носу и корме, торпедное осталось без изменений. Благодаря уменьшившимся размерам, планировалось сократить мощность до 50 тыс. л.с., сохранив прежнюю скорость и даже увеличив дальность плавания.

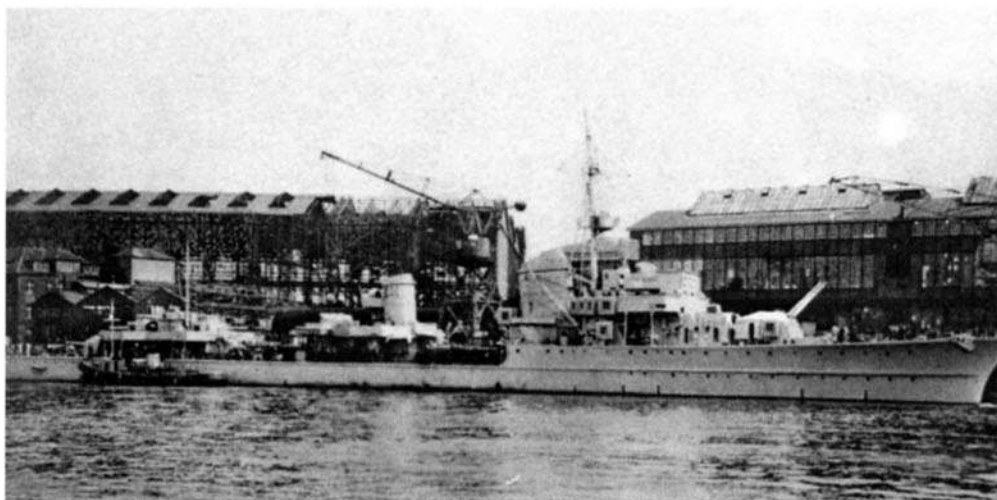
В апреле 1939 г. было принято решение о строительстве девяти эсминцев типа 38В — шести (Z-31 — Z-36) на бременской верфи «Зеебекверфт» и трех (Z-37 — Z-39) — на «Одерверке» в Штеттине. Планируемое строительство эсминцев на верфях, не имеющих опыта работы по кораблям данного класса, вызвало протест со стороны моряков. Начальник штаба Руководства войной на море адмирал О. Шнивинд настоял на перераспределении заказов. Поскольку концерн «Дешимаг» согласился наблюдать за постройкой на дочерней верфи «Зеебек», заказ у нее решили не отбирать, но по настоянию флота два головных корабля «Дешимаг» должен был строить на собственной верфи. Контракт на строительство девяти перечисленных эсминцев был подписан 26 июня 1939 г., а в следующем году планировалось заказать

«Одерверке» еще три корабля (Z-40 — Z-42). Всем двенадцати успели присвоить стапельные номера, но к работам ни на одном не приступали. В последний момент руководство флота решило вернуться к проверенному проекту 36А, поскольку новейшие британские (типы «Трайбл» и «J») и французские (тип «Ле Арди») эсминцы обладали полным превосходством над кораблями типа 38В.

19 сентября 1939 г. Z-31 — Z-40 были переказаны как эскадренные миноносцы типа 36А, причем строительство поручили верфям, зарекомендовавшим себя наилучшим образом при работе над кораблями предыдущих серий. Заказ на первые шесть (Z-31 — Z-36) получил «Дешимаг», еще на четыре (Z-37 — Z-40) — принадлежавшая концерну Круппа «Германияверфт». 13 октября ей же заказали два оставшихся корабля серии — Z-41 и Z-42. Поскольку постройка осуществлялась за счет средств, выделенных рейхстагом на ведение боевых действий, шифр проекта трансформировался в 36А(Моб), что означало «Мобилизационный». Сами же корабли практически не отличались от довоенных систершипов.

Первые месяцы войны показали, что строительство серии будет сопряжено со значительными трудностями из-за нехватки дефицитных материалов (медь, никель и т.д.). 14 июня 1940 г. последовало распоряжение об исключении из кораблестроительной программы пяти кораблей (Z-35, Z-36, Z-40, Z-41 и Z-42). Однако уже к осени обстановка улучшилась, появился некоторый запас материалов, в том числе сэкономленных на других заказах. К тому же, после Норвежской кампании сказывалась острая нехватка кораблей данного класса. 5 октября было принято решение возобновить подготовку к закладке Z-40 и ускорить работы на Z-33, Z-34 и Z-39, используя материалы, заготовленные для временно остановленных постройкой эсминцев. На следующий день был выдан заказ на механизмы для Z-43 — Z-45, а 20 декабря возобновились работы по корпусам и энергетическим установкам Z-35, Z-36, Z-41 и Z-42.

Строительство серии шло медленно. Хронические задержки контрагентских поставок, отвлечение верфей на другие заказы и постоянные посылки бригад заводских специалистов для ремонта поврежденных кораблей в базы Норвегии и Франции, что сильно ослабляло имевшиеся рабочие кадры, привели к значительному отставанию от графика. Если головной Z-31 вошел в строй через 18 месяцев после закладки (отставание



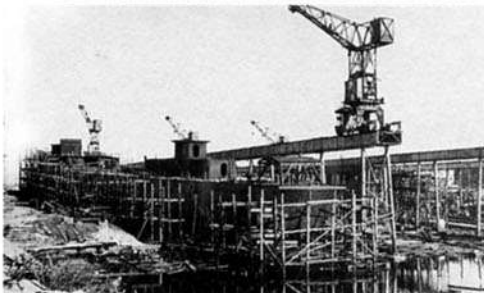
**Эсминец Z-39
у достроечной
стенки верфи
«Германиаверфт»,
Киль, 1943 г.**

составило 4 мес.), то у последующих кораблей этот срок неизменно увеличивался, достигнув у Z-34 уже 27 месяцев. Задержка готовности Z-38 и Z-39 составила более года.

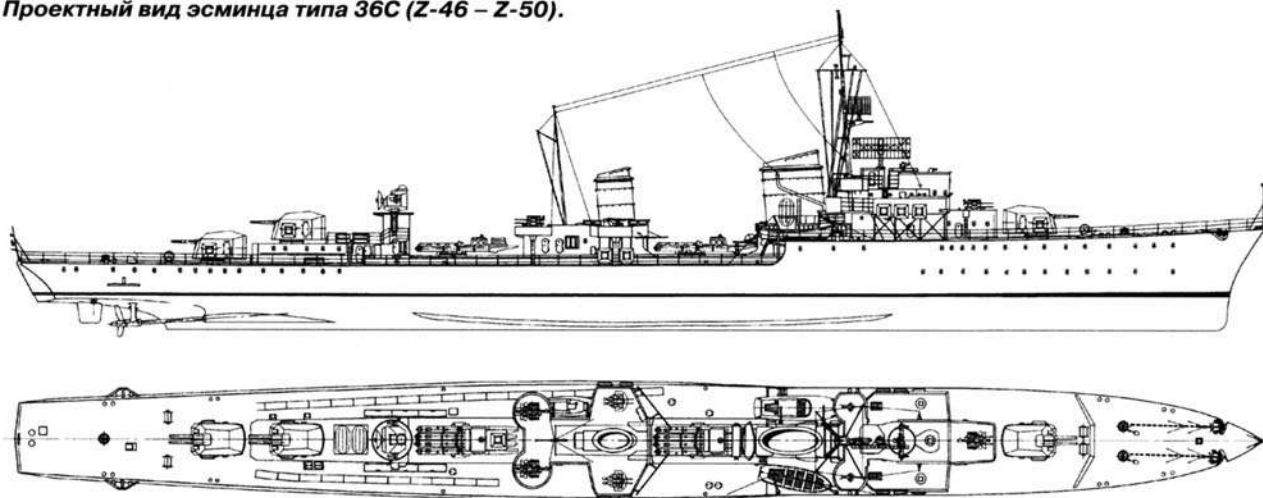
Вносились коррективы и в саму кораблестроительную программу. 17 февраля 1941 г. эсминцы Z-40 — Z-42 были повторно исключены из нее и переказаны как разведывательные крейсера типа 40 (SP-1 — SP-3). В тот же день «Дешимагу» был выдан заказ на корпуса Z-43 — Z-45, механизмы для которых были заказаны ранее, а также на силовые установки для Z-46 и Z-47, корпуса которых были заказаны только 8 октября.

К концу года появились данные по эксплуатации первых эсминцев типа 36А, заставившие пересмотреть проект. Плохая мореходность в открытом море и сложности в обслуживании 150 мм орудий на волнении, вкупе с необходимостью установки более мощного зенитного вооружения и радиоэлектронного оборудования, послужили причиной возврата к более легким 127 мм орудиям. Переработанный проект получил обозначение 36В. В начале 1942 г. было решено достроить по нему корабли, находящиеся в низкой степени готовности (Z-35, Z-36), или вообще не заложенные (Z-43 — Z-47). К тому времени приоритеты в строительстве флота сместились в сторону подводных лодок. Перегруженность верфей и нехватка рабочих рук вызвали принятое 8 апреля 1942 г. решение о приостановке работ на семи кораблях типа 36В на два месяца. Одновременно остановилась постройка разведывательных крейсеров SP-1 — SP-3, а также изготовление заказанных в декабре 1941 г. механизмов для SP-4 — SP-6. Работы на Z-35 и Z-36 возобновились в июне, до конца года была произведена закладка Z-43 и Z-44.

По вполне понятным причинам темпы строительства типа 36В оказались еще ниже, чем у предыдущей серии. До конца 1943 г. в строй вошел только Z-35, в течение следующего года — Z-36 и Z-43. Однотипные Z-44 и Z-45 были сильно задержаны постройкой. Во время массированного налета авиации союзников на Бремен 29 июля 1944 г. недостроенный Z-44 получил несколько попаданий бомб и лег на дно достроечного бассейна, над водой остались



**Недостроенные
эсминцы Z-44
(верхнее и
среднее фото)
и Z-45 (внизу)
на верфи
«Дешимаг»
в Бремене.**



только надстройки. Спасательные работы начались немедленно, но вскоре цель их изменилась: решено было использовать Z-44, а равно и Z-45, на запчасти поврежденному несколькими днями ранее Z-39, поэтому дату завершения постройки этой пары не устанавливали. В начале сентября от Z-44 отделили корму, после чего о достройке корабля не могло быть и речи. С него сняли все, что могло использоваться для ремонта других эсминцев. Месяцем позже строительство было официально отменено. До конца войны Z-45 простоял у заводской стенки в Бремене и был затоплен союзниками 20 июля 1946 г.

Дальнейшим развитием типа 36 стал проект 36С. Это был корабль с хорошо сбалансированными ударными и мореходными характеристиками, предназначенный для действий на океанских театрах. От прототипа он отличался некоторыми изменениями в конструкции корпуса и уменьшенной до 400°С рабочей температурой пара. Основные отличия касались вооружения. Главный калибр состоял из шести новых 128 мм универсальных орудий С/41 в трех спаренных башенных установках LC/41,

одна из которых размещалась на баке, две других — в корме. На кормовой надстройке располагался и командно-дальномерный пост с наведением орудий по данным РЛС, но сохранялась возможность управления огнем по данным дальномера и директора. Легкое зенитное вооружение состояло из трех спаренных 37-мм установок М/42 и четырех спаренных 20-мм автоматов LM/44. Торпедное вооружение не изменилось.

В 1942 г. по проекту 36С перезаказали эскадренные миноносцы Z-46 и Z-47 (стапельные номера W1071 и W1072), а 12 июня 1943 г. был выдан заказ еще на три корабля — Z-48 — Z-50 (стапельные номера W1057 — W1059), четвертый из намечавшихся — Z-51 — в ноябре 1942 г. был перезаказан как эсминец типа 42 с дизельной энергетической установкой. Реально работы были начаты только на двух первых кораблях серии, но их даже не спустили на воду. Часть конструкций и цветные металлы были использованы на другие цели. В 1944 г. корпуса Z-46 и Z-47 были повреждены на стапелях авиабомбами и взорваны в конце войны. После войны их разобрали на металл. Строительство остальных кораблей даже не начиналось.



Тактико-технические характеристики германских эскадренных миноносцев

Водоизмещение, т: стандартное / полное	Тип 34 и 34А (1)		Тип 36	Тип 36А	Тип 36В
	2232 / 3156 (Z-1 – Z-4) 2171 / 3110 (Z-5 – Z-8) 2270 / 3190 (Z-9 – Z-13) 2239 / 3165 (Z-14 – Z-16)	121 116 11,3			
Размерения, м: длина наибольшая между перпендикулярами ширина осадка нормальная/ в полном грузу высота борта на миделе метacentрическая высота при полной нагрузке	119 114 11,3 3,8/4,3 6,4 0,79	121 116 11,3 3,8/4,3 6,4 0,79	123 ⁽²⁾ 120 11,8 3,8/4,3 6,6 0,95	127 121,9 12 3,7-3,92/4,65 6,6 0,88/0,78 ⁽³⁾	127 121,9 12 3,54/4,32 6,6 0,83
Энергетическая установка число котлов, тип давление пара, кг/см ² температура пара, °C число валов, тип ТЗА мощность, л.с. мощность электродвигате- торов, кВт	6 Вaгнера 70 460 2 Вaгнера 70 000 550 38	6 Бенсона 110 510 2 Вaгнера 70 000 550 38	6 Вaгнера 70 460 2 Вaгнера 70 000 600 38	6 Вaгнера 70 460 2 Вaгнера 70 000 720 ⁽⁴⁾ 36-37	6 Вaгнера 70 426 2 Вaгнера 70 000 520 36,5
Скорость, уз Запас топлива нормальный/ максимальный, т:	299 / 770	299 / 670	310 / 787	308 / 801 (Z-23 – Z-27) 321 / 769 (Z-28) 318 / 825 (Z-29 – Z-34, Z-37 – Z-39)	341 / 835 (Z-35, Z-36) 318 / 825 (Z-43 – Z-45)
Дальность плавания (19-уз. ходом), миль	1900 (Z-1 – Z-4) 2040 (Z-5 – Z-8)	2680 (Z-9 – Z-13) 2760 (Z-14 – Z-16) 2239 (Z-29 – Z-34)	2020	2174 (Z-23 – Z-27) 2087 (Z-28) 2950 (Z-37 – Z-39)	2950 (Z-35, Z-36) 2600 (Z-43 – Z-45)
Вооружение: число установок х стволов – калибр, мм (запас снарядов на орудие) торпедные аппараты х трубы – калибр, мм глубинные бомбы мины	5х1 – 127(120) 2х2 – 37(2000) 6х1 – 20(2000) 18 60	5х1 – 127(120) 2х2 – 37(2000) 6х1 – 20(2000) 18 60	5х1 – 127(120) 2х2 – 37(2000) 6х1 – 20(2000) 18 60	1х2+3х1 – 150(12) 2х2 – 37(2000) 5х1 – 20(2000) 30 60	5х1 – 127(120) 2х2 – 37(2000) 3х4+3х1 – 20(2000) 30 76
Экипаж, чел. (в т.ч. офицеры)	325 (10)	325 (10)	323 (10)	332 (11)	335 (15)

Примечания:

- (1) В левой колонке приведены данные эсминцев Z-1 – Z-8 с котлами Вaгнера, в правой – Z-9 – Z-16 с котлами Бенсона.
 (2) У эсминцев Z-20 – Z-22 с «атлантическим» форштевнем наибольшая длина составляла 125 м.
 (3) Первое значение – при четырех 150-мм орудиях, второе – после установки башни.
 (4) У типа 36А(Моб) – 520 кВт.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Компоновка и конструкция корпуса

Корабли типа 34 стали первыми полноценными эсминцами, спроектированными и построенными в Германии после почти двадцатилетнего перерыва. Нарушение преемственности заметно отразилось на проекте, хотя и не в такой степени как в советском кораблестроении межвоенного периода. Неудивительно, что в конструкции «маассов» новейшие технические решения сочетались с изрядно устаревшими.

Как отмечал еще в 1937 году обозреватель журнала «The Navy» Оскар Паркс, «новые немецкие эсминцы являлись комбинацией «Мёве» с французскими лидерами типа «Фантаск». На самом деле, у последних было заимствовано только расположение артиллерии, тогда как во внутреннем устройстве, силуэте и форме корпуса (особенно носовой оконечности) заметны характерные «тевтонские» черты.

Корпуса эсминцев — без седловатости, с большим удлинением: отношение длины к ширине составляло более 10,5; отношение длины к высоте борта (от киля до верхней палубы) на миделе — около 18. Примерно 40 % длины корпуса занимал полубак. Высота надводного борта по форштевню не превышала 5 м, что вкуче с небольшим развалом носовых шпангоутов и неудачной формой якорных клюзов приводило к большому брызгообразованию и заливаемости. Форштевень был почти вертикальным, наверху слегка скругленным; корма — транцевая, закругленная, с характерным для немецких кораблей тоннельным

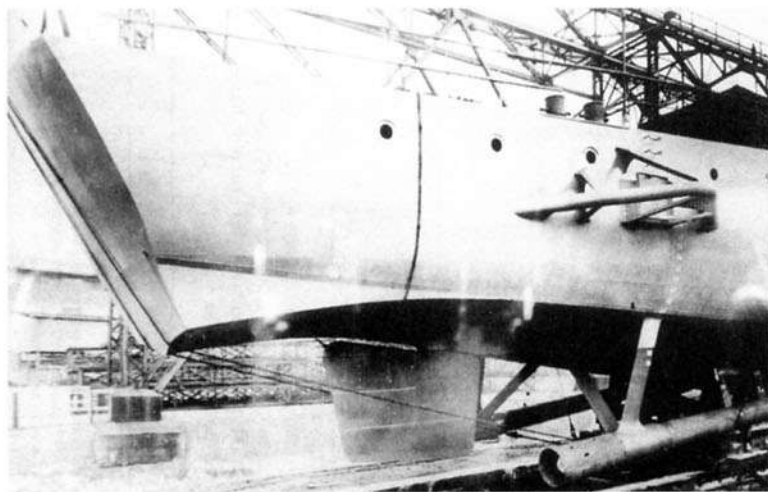
образованием в подводной части. Полубак на первых четырех кораблях первоначально не имел подъема к форштевню, но в 1938 г. был переделан, остальные корабли изначально строились с подъемом. На Z-9 — Z-16 форма носовой части была слегка модифицирована для улучшения мореходности, из-за чего длина увеличилась на 2 м.

Интересной особенностью конструкции корпуса был так называемый «Staukeil» («Водяной клин»), представляющий собой наделку в подводной части в районе винтов, предназначенную для создания на полном ходу подъемной силы, «выталкивающей» корму из воды и препятствующей тем самым ее заливанию. Однако на практике это приводило к зарыванию в волну носовой части, ухудшению управляемости и рысканию по курсу. Другой проблемой стало повышенное напряжение металла в районе кормового подзора, возникавшее практически при любых режимах хода. В итоге «водяной клин» пришлось сначала уменьшить, а впоследствии ликвидировать.

Германские верфи успели приобрести большой опыт сварных работ, благодаря чему корпуса эсминцев изготавливались цельносварными. Использовалась судостроительная сталь марки St-52 с содержанием углерода 0,2 % и пределом прочности на разрыв 52—61 кг/мм². Толщина бортовой обшивки составляла 6—11 мм, а палубной доходила до 13 мм, что позволяло ей противостоять пулеметному обстрелу с воздуха. Применялась поперечная система набора. Шпация составляла 1,5 м, уменьшаясь ближе к носу до 1 м, а в районе крайних носового и кормового отсеков — до 0,5 м. Нумерация шпангоутов была условной — через 1 м, отчего главные водонепроницаемые переборки зачастую имели дробные номера. Эсминцы имели единственную непрерывную палубу — верхнюю, нижняя палуба проходила лишь в оконечностях. Все палубы были водонепроницаемыми.

В районе машинно-котельных отделений, на 47 % длины корабля, имелось двойное дно. Междудонное пространство высотой 1,1 м использовалось для хранения топлива, масла, питьевой и котельной воды. Хотя двойное дно повышало общую прочность корпуса и способствовало сохранению плавучести при навигационных авариях, скопления машинных масел и льяльных отходов в пустых отсеках двойного дна повышало пожароопасность, с чем немцам не раз пришлось столкнуться на практике.

«Водяной клин» (staukeil) на эсминце Z-14 «Фридрих Ин».



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕСОВЫХ НАГРУЗОК

Корабль	Z-14	Z-20	Z-25	Z-32	Z-35
Тип	34A	36	36A	36A(Mob)	36B
Дата	апрель 1941	сентябрь 1941	26.5.1943	30.3.1943	1.7.1944
Корпус	869,1	951,3	1014,7	1028,3	1044,4
Главные механизмы	790	814,9	827,9	838,8	859,5
Вспомогательные механизмы	169,3	167,6	149,3	156	144,8
Артиллерия	88,3	93,9	116,4	165,5	108,2
Торпедные аппараты	34,7	35,5	29,1	30,9	29,4
Минное оборудование	7,9		13	14,6	6,2
ПУСТОЙ КОРАБЛЬ	1959,3	2062,9	2164,8 (b)	2248,8 (c)	2224,1 (d)
Оборудование общего назначения	49,9	54 (a)	55,9	55,9	54,7
Навигационное оборудование	5,4	5,4	3,2	3,2	2,2
Радиооборудование	13,4	11,2	10,4	10,4	
Оборудование энергетической установки	111,9	89,5	146	146	136,7
Артиллерийское оборудование	12,8	14,3	11,6	10,4	17,6
Торпедное оборудование	4,1	8,6	13,6	13,6	17,9
Минное оборудование	11,1	24,2	11	8,6	7,7
Вода в котлах	3,5	2,7	5,4	5,4	4,5
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ	2171,4	2273,8	2421,9	2502,3	2466,5 (e)
Боеприпасы	49,2	57,9	79,2	78,1	73,3
Торпеды	19,6	12,9	3,7	3,7	5,6
Мины	7,8	1	7,8	7,8	6,8
Расходные материалы	14	12,4	13,2	13,2	10,8
Экипаж	24	23,5	24	24	22,5
Имущество	15,8	18	16,8	16,8	15,6
Провизия	10	32,4	9,8	9,8	10,2
Питьевая вода	21,8	9,2	9	8,8	8,3
Вода для мытья	32,4	3,6	13,8	13,8	14,3
СТАНДАРТНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	2366	2443,8	2599,2	2678,3	2633,9
Вода для котлов	90,6	39,4	55,6	32,9	31,2
Топливо	282	277,3	295,3	309	318,7
Дизельное топливо	5,1	7,2	8,1	8	8
Машинное масло	9,4	8,4	9,2	10,2	10,2
КОНСТРУКТИВНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	2753,1	2776,1	2967,4	3038,4	3002
Вода для котлов	33,5	59,1	17,4	29,2	29,9
Топливо	320,6	416	506,5	483,2	474
Дизельное топливо	10,2	10,9	12,1	12	12
Машинное масло	32	12,5	16,4	15,3	15,3
Резерв воды	32,6	19,2	34,1	33,8	34
ПОЛНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	3182	3293,8	3553,9	3611,9	3567,2

Примечания:

(a) Включая 2,9 т такелажа.

(b) Включая 14,4 т балласта.

(c) Включая 14,8 т балласта.

(d) Включая 31,6 т неучтенного прироста.

(e) Включая 1,1 т противохимической защиты

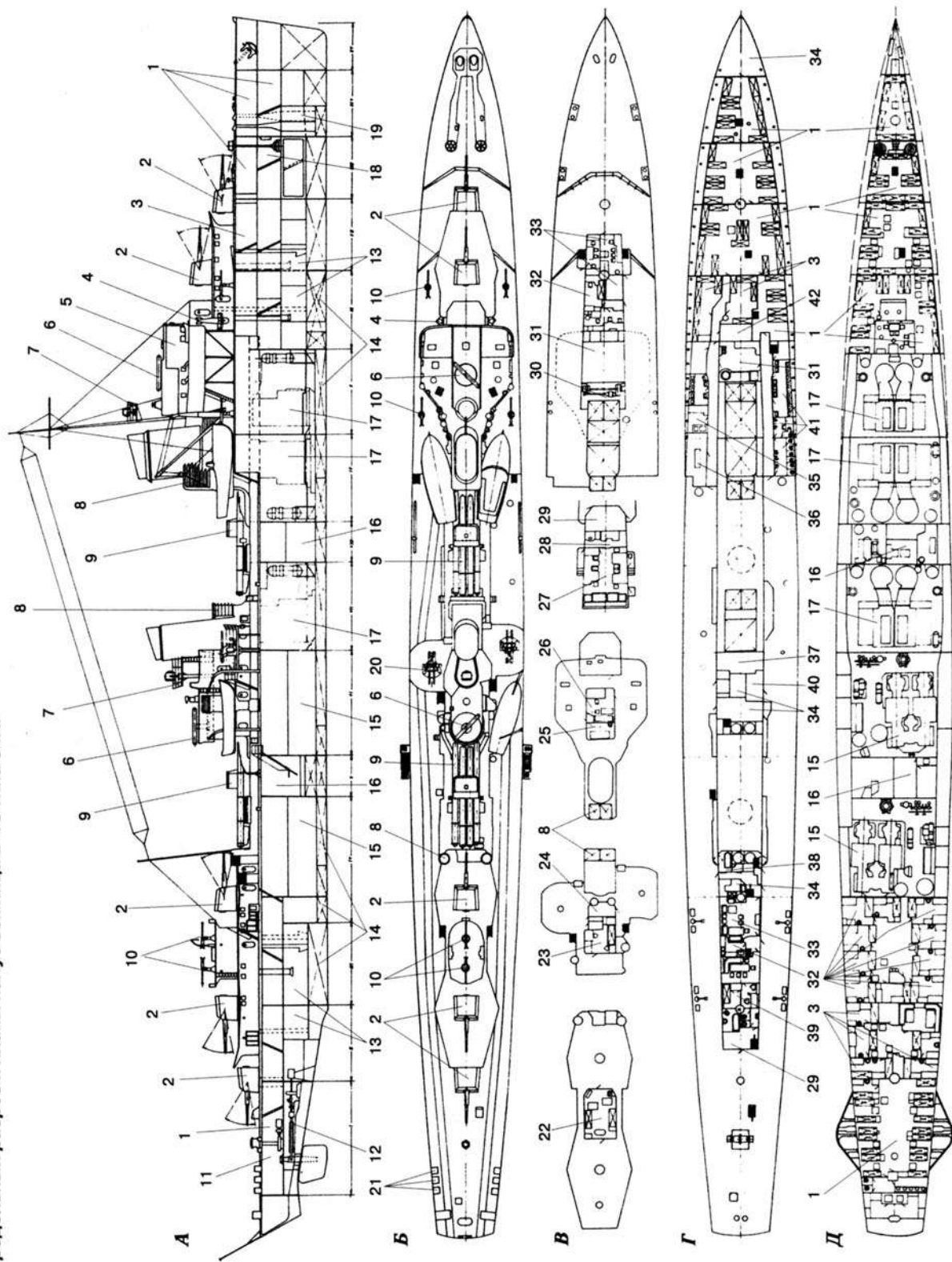
Трагичным примером стало столкновение эсминцев Z-32 и Z-37 в январе 1944 г., когда возникший на последнем пожар охватил пять—шесть отсеков.

Водонепроницаемые переборки делили корпус на пятнадцать отсеков, нумерация которых в германском флоте традиционно велась от кормы в нос, причем achterпик не нумеровался и фактически являлся шестнадцатым. Все переборки доходили до верхней

палубы, а в носовой части — до палубы полубака. В I отсеке на нижней палубе располагался кубрик, а под ним — рулевая машина с ручным штурвалом; отсеки II и III занимали помещения фельдфебелей и офицеров, под ними находились погреба боезапаса. В отсеках носовой части (XI—XIV) на главной и нижней палубах находились кубрики команды, на платформе располагались погреба главного калибра, холодильник для провизии и цепной ящик. Форпик использовался для хранения боцманского имущества.

Весьма оригинальной была схема размещения энергетической установки, характерная только для германского флота и нигде

Продольный разрез и планы палуб эсминца Z-15 типа 34А.



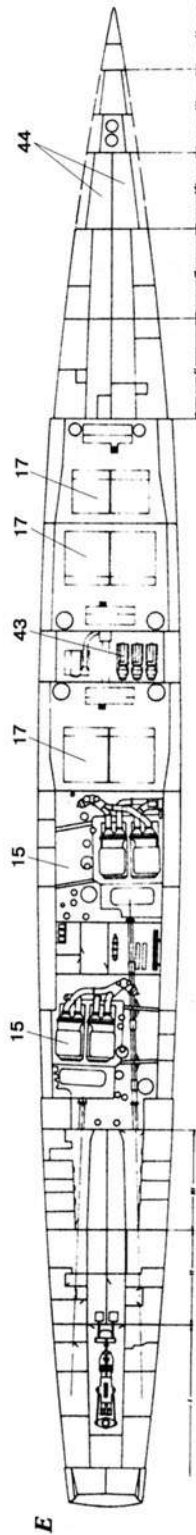
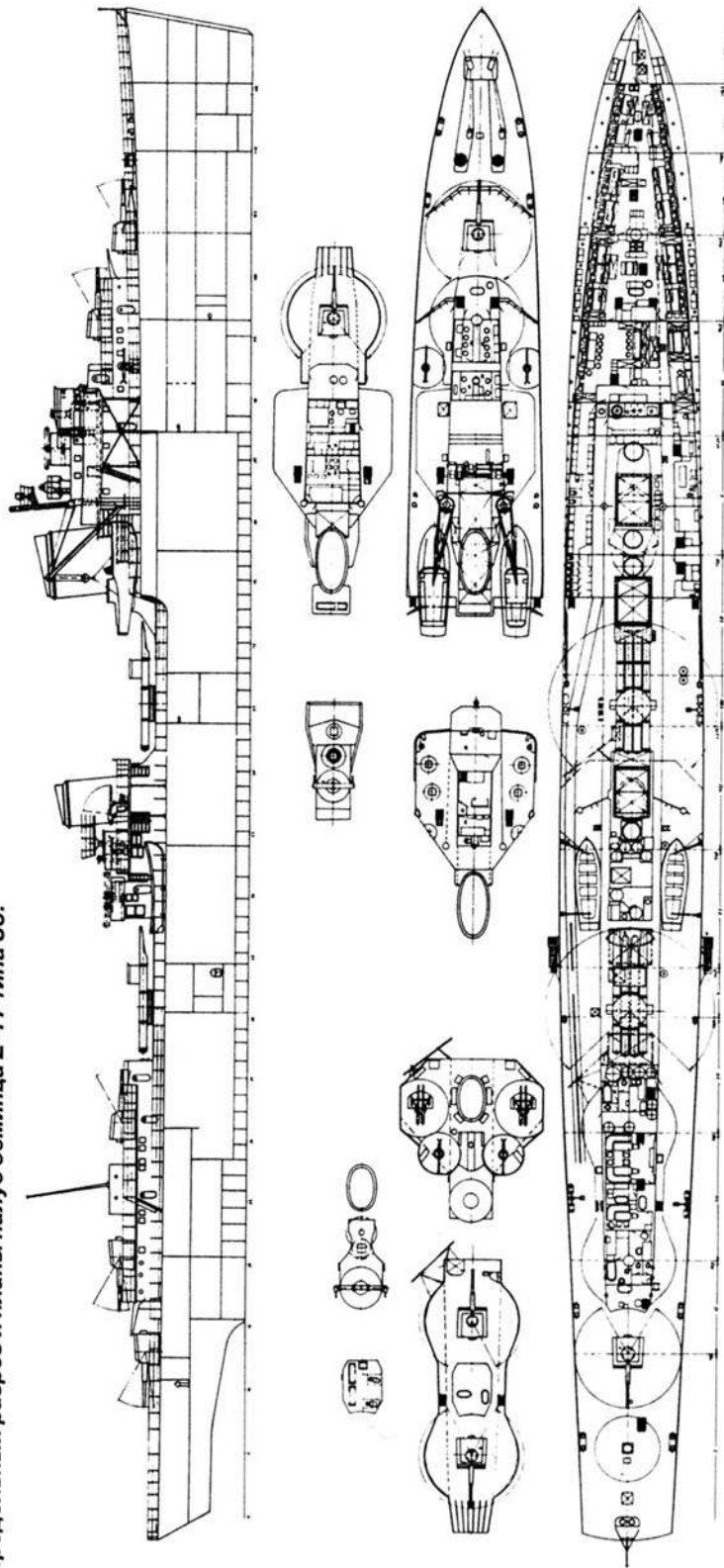


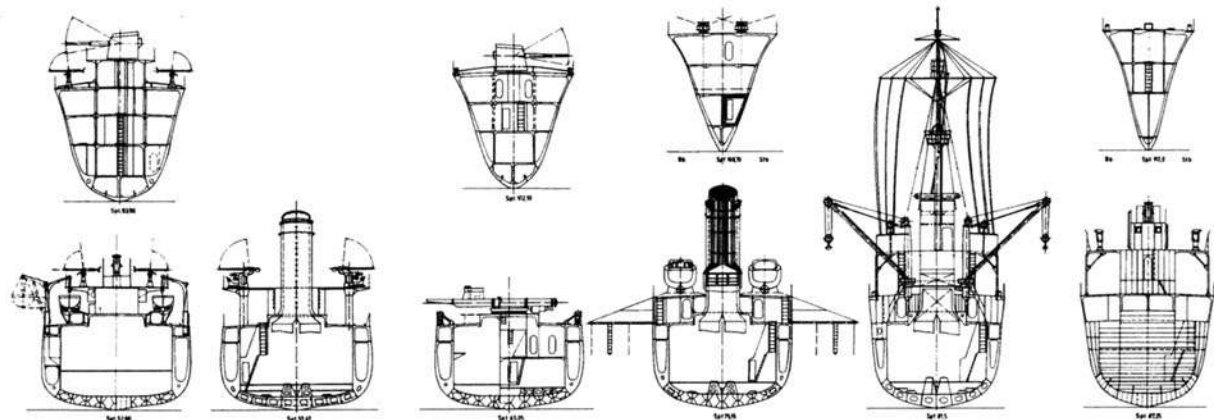
Схема общего расположения эсминца «Эрих Штайнбрик» (Z-15):

1 — матросские кубрики; 2 — 127-мм орудия; 3 — каюты унтер-офицеров; 4 — параван; 5 — ходовая рубка; 6 — четырехметровые дальномеры; 7 — прожекторные площадки; 8 — воздухозаборники вентиляторов; 9 — торпедные аппараты; 10 — 20-мм автоматы С/30; 11 — румпельное отделение; 12 — рулевой механизм; 13 — погреба 127-мм боеприпасов; 14 — топливные цистерны; 15 — машинные отделения; 16 — отсеки вспомогательных механизмов; 17 — котельные отделения; 18 — отсек шпильевых машин; 19 — цепной ящик; 20 — 37-мм зенитная артиллерия; 21 — глубинные бомбы; 22 — каюта кока и вестового; 23 — каюта старшего офицера; 24 — кормовой рулевой пост; 25 — походная каюта командира; 26 — штурманская рубка; 27 — радиорубка; 28 — шифровальная рубка; 29 — посты подачи снарядов; 30 — шлюпочные лебедки; 31 — камбуз; 32 — каюты офицеров; 33 — кают-компания; 34 — кладовые; 35 — буфет; 36 — лазарет; 37 — вентилаторное помещение; 38 — ванная офицеров; 39 — каюта командира; 40 — хранилище зенитного боезапаса; 41 — галлюны и умывальники матросов и унтер-офицеров; 42 — помещение трансформаторов; 43 — судовая электростанция; 44 — цистерны пресной воды.

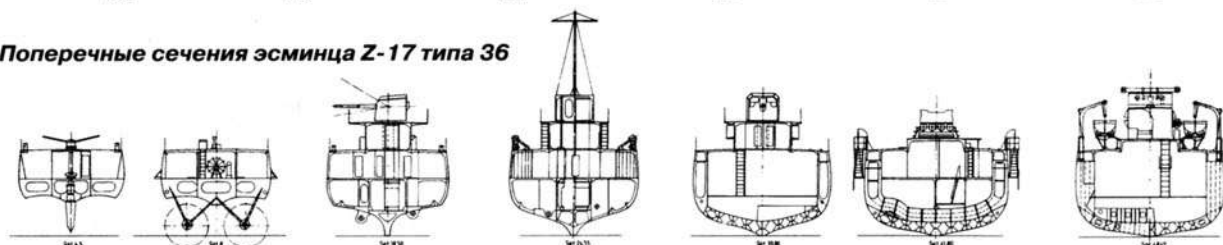
А — продольный разрез; Б — вид сверху; В — план полубака и надстроек; Г — план верхней палубы; Д — план жилой палубы; Е — план трюма.

Продольный разрез и планы палуб эсминца Z-17 типа 36.





Поперечные сечения эсминца Z-17 типа 36



Распределение весовых нагрузок
(проектное; в % к стандартному водоизмещению)

	тип 34	тип 36	тип 36А	тип 36В
Корпус	32,4	34,7	34,6	35,4
Силовая установка	30,1	33,1	31,1	33,3
Вспомогательные механизмы	7,6	6,5	5,6	4,8
Вооружение	8,7	8,1	10,7	8,7
Оборудование	4,7	4,5	3,9	4,5
Топливо	11,8	8,7	10,0	11,5
Вода для котлов	2,8	2,8	2,6	1,0
Питьевая вода	1,9	1,6	1,6	0,8

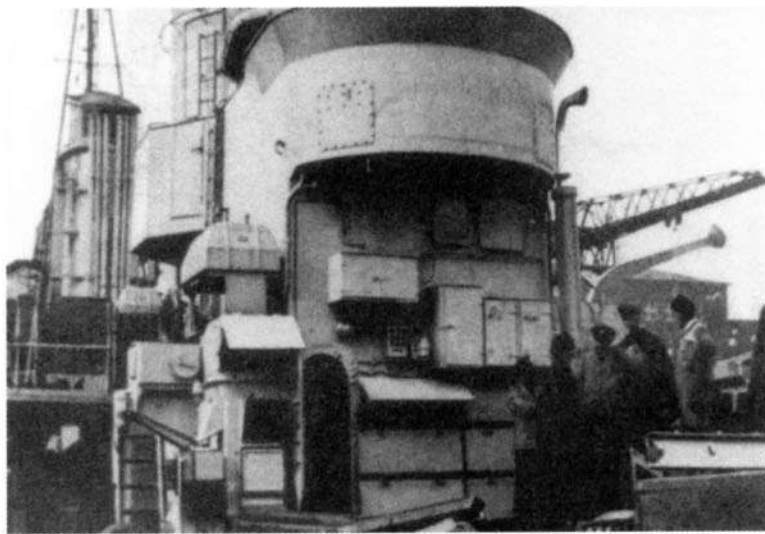
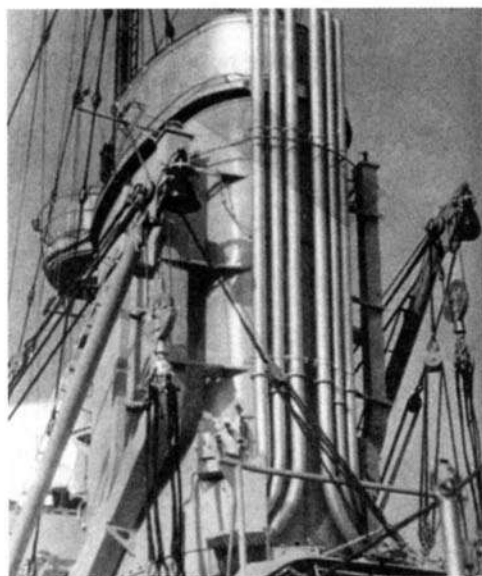
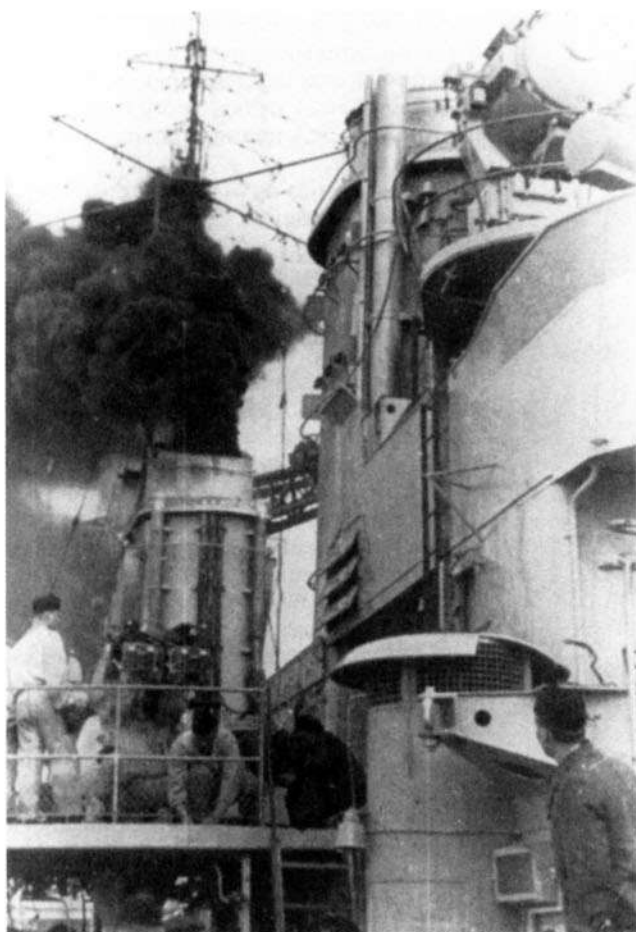
более не применявшаяся. Машинные отделения занимали отсеки IV и VI, котельные — VII, IX и X. Находящиеся между ними отсеки V (вспомогательные механизмы, гирокомпас, погреба зенитных автоматов, зарядная аккумуляторов и торпедная компрессорная станция) и VIII (вспомогательный котел, дизель-генераторы и трансформаторная) играли роль своеобразных коффердамов, что улучшало живучесть по сравнению с обычной линейной схемой расположения МКО. Преимуществом же данной схемы в сравнении с эшелонной была меньшая длина валопровода носовой машины.

Силуэт эсминцев формировался двумя массивными дымовыми трубами с козырьками и тремя надстройками. В носовой на нижнем ярусе располагались канцелярия, шифровальная и радиорубки, на втором — помещение снарядных элеваторов, ходовая и

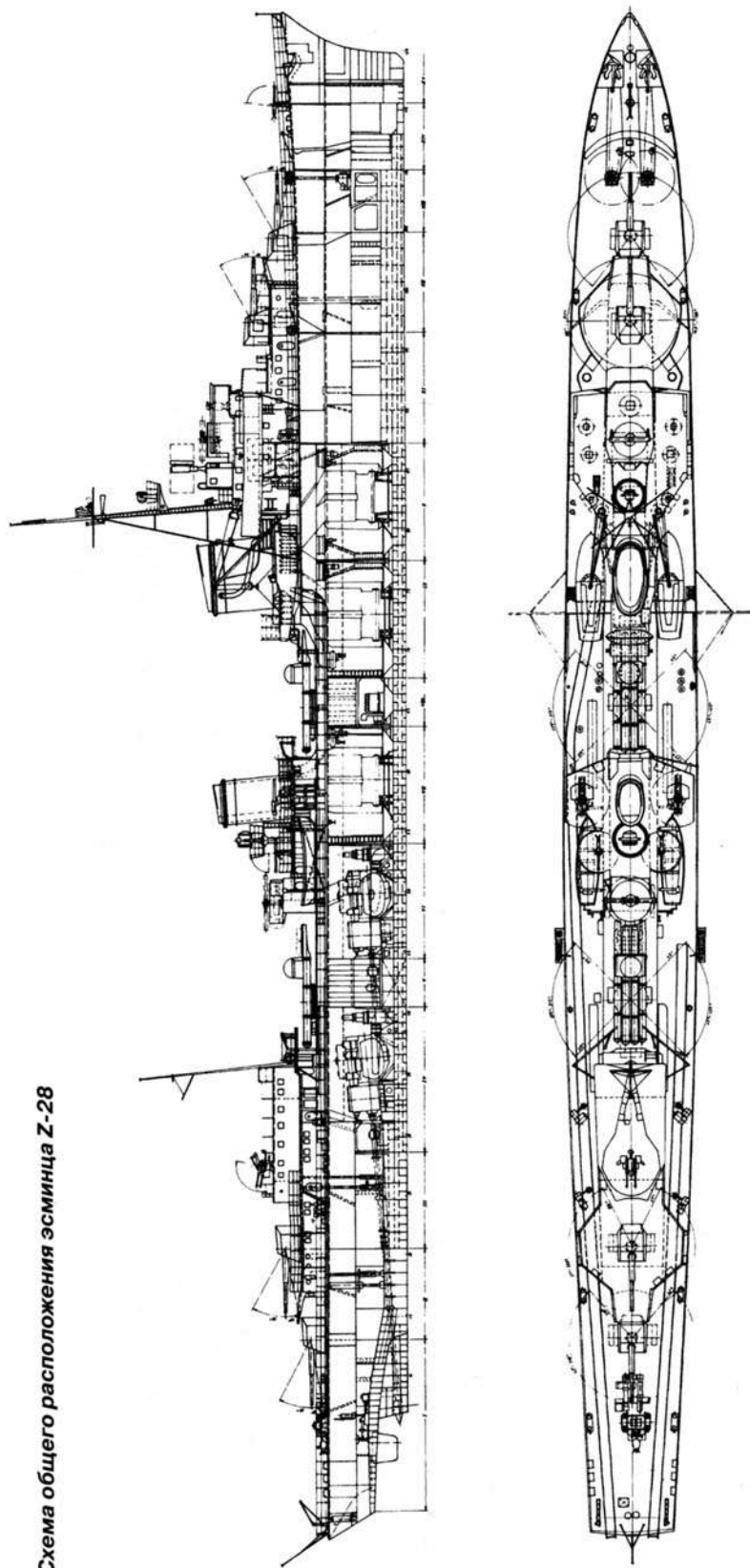
штурманская рубки. В кормовой надстройке размещались каюта командира корабля и офицерская кают-компания, а на шельтердеке между орудиями — помещение элеваторов, служившее одновременно каютой коков и вестовых. От среза полубака к кормовой надстройке тянулся кожух машинных отделений высотой 0,8 м, на котором располагались торпедные аппараты и средняя надстройка с асимметричной платформой 37 мм зенитных пушек.

Корабли типа 1936 выгодно отличались от предшественников обводами корпуса и силуэтом. За счет уменьшения высоты труб и облегчения средней надстройки снизился верхний вес, да и визуально новые эсминцы выглядели более «приземисто». Увеличение ширины, удлинение носовой части и увеличение развала носовых шпангоутов существенно улучшили мореходность. Особенно это относится к трем последним кораблям (Z-20 — Z-22), которые оснастили клиперным или, как его называли в Германии, «атлантическим» форштевнем. Вместе с тем, конструкция корпуса была усилена, что позволило избежать работ по его подкреплению в ходе службы.

Найденные на «рёдерах» удачные технические решения были развиты в эсминцах типа «Нарвик». Установка более тяжелого и габаритного вооружения заставила увеличить размеры: полная длина достигла 127 м, ширина — 12 м. По сравнению с эсминцами типа 36 массы корпуса и вооружения



Вверху слева: средняя надстройка и площадка 37-мм зенитных полуавтоматов эсминца Z-10 «Ганс Лоди», 1941 г.
 Вверху справа: вид на вторую дымовую трубу и шлюпочные ростры одного из германских эсминцев.
 Внизу слева: носовая дымовая труба, трубки аварийного сброса пара и оборудование системы вентиляции котельных отделений одного из германских эсминцев.
 Внизу справа: средняя надстройка и кормовая прожекторная площадка эсминца Z-4 «Рихард Байтцен», 1940 г.



несколько возросли, тогда как для главных и вспомогательных механизмов остались прежними в силу их идентичности. Реальное водоизмещение несколько различалось, поэтому тип 36А принято подразделять на четыре серии.

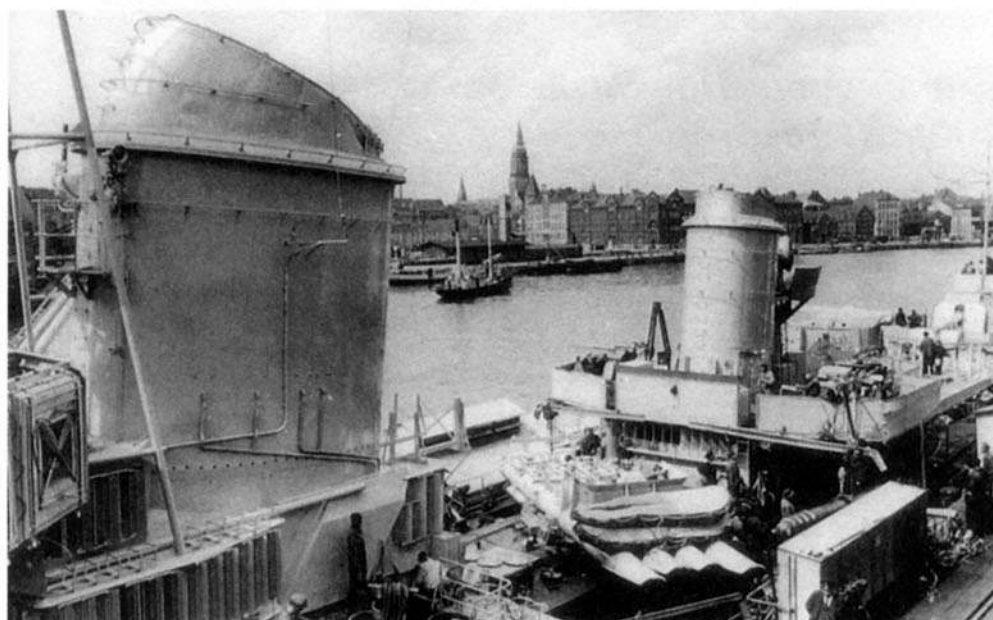
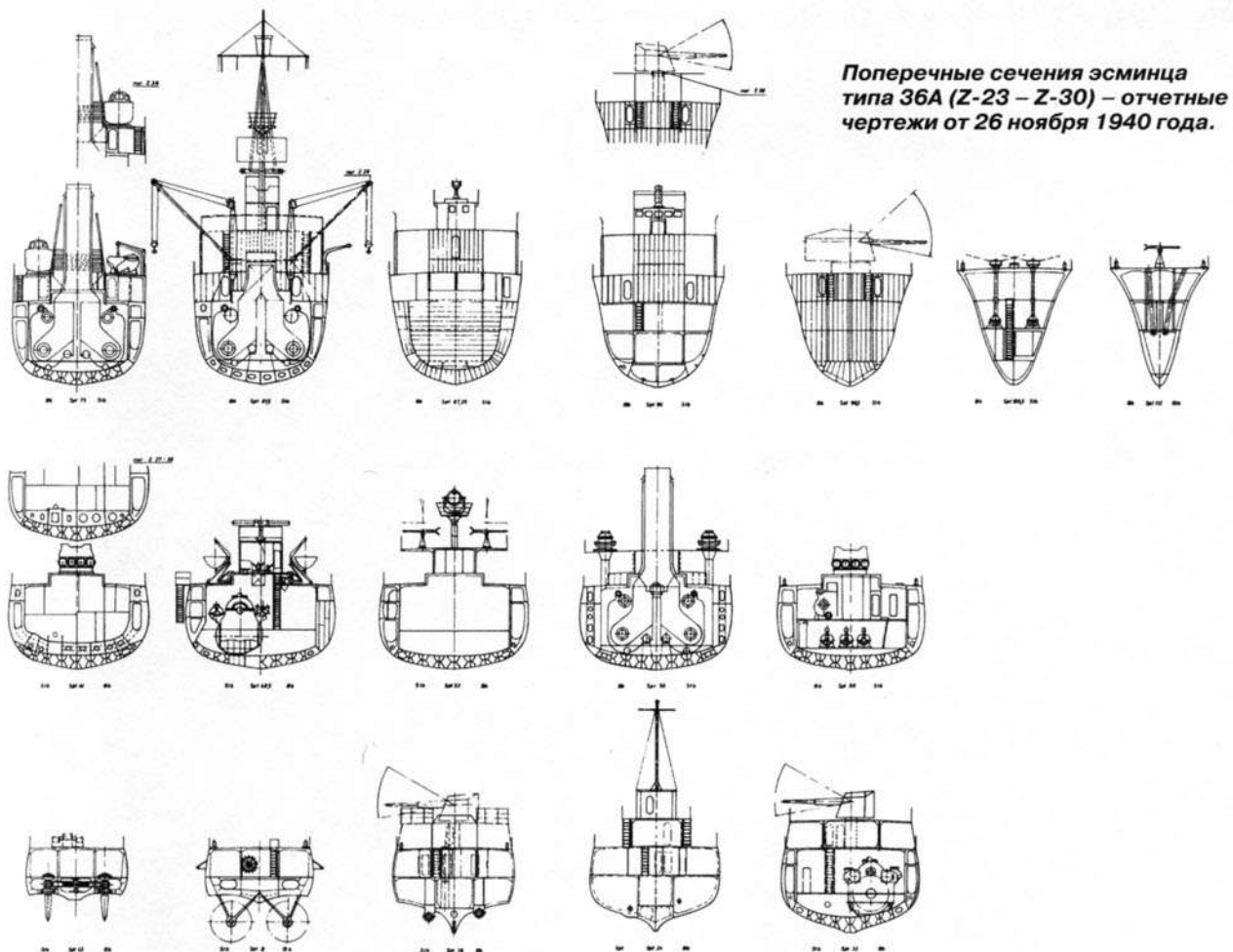
Форма корпуса подверглась дальнейшему усовершенствованию. В частности, в подводной части форштевня появилось явно выраженное бульбовидное утолщение, позволившее уменьшить сопротивление формы, благодаря чему при возросшем водоизмещении скорость сохранилась на прежнем уровне. Также были удлинены дейдвуды и установлено два параллельных руля. Форштевень имел ярко выраженную клиперную форму. Все корабли снабжались скуловыми килями.

Конструкция корпуса была усилена, особенно в носовой части, где располагалась башня. Внутреннее расположение было аналогично предшественникам, за исключением отсутствовавшего ахтерпика и отсека XII, в котором размещались устройства подачи боезапаса и перегрузочное помещение башни. Расстояние между шпациями в районе машинно-котельных отделений (отсеки IV—X) составляло 1,2 м; в XI—XIII отсеках — 1,4 м; во II и XIV отсеках — 1 м; в I и XV — 0,5 м.

Силуэтом первые «нарвики» походили на предшественников, но использование носовой башни заставило отказаться от протяженного носового шельтердека, оставив только короткую надстройку между башней и мостиком. Расположение остальных орудий не изменилось.

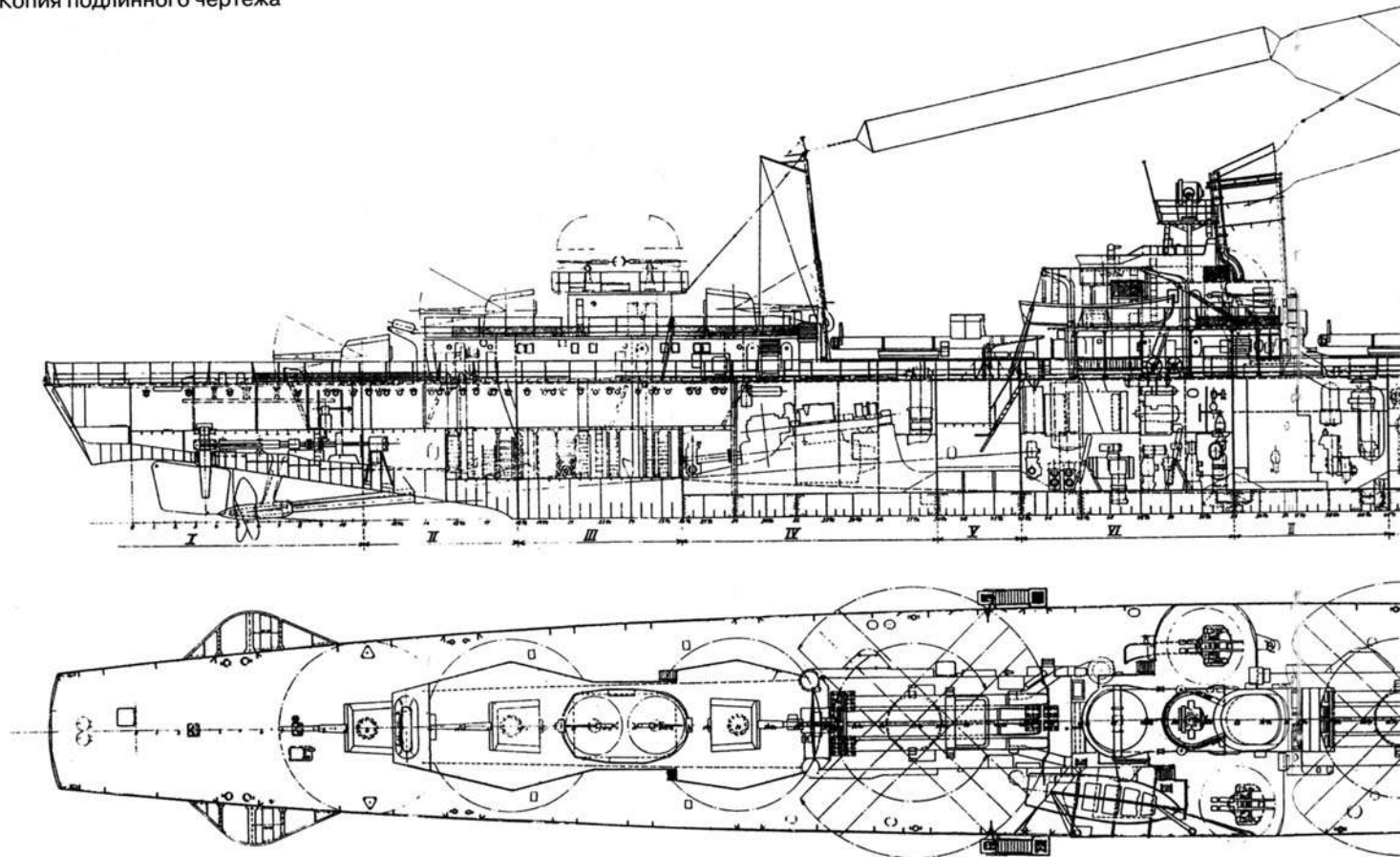
Z-28 достраивался по индивидуальному проекту в качестве флагманского корабля Начальника эсминцев (FdZ) и имел существенные отличия во внешнем виде. Чтобы приспособить эсминец к данной роли, демонтировали орудие №2 и установили на кормовой надстройке дополнительный 12-метровый жилой блок под штабные помещения и каюты офицеров, который острые на язык моряки прозвали «пульмановским вагоном» (Pullmannwagen), а сам «двадцать восьмой» — «канцелярским эсминцем» (Schreibstubenzerstörer). Снятое орудие было перенесено вперед — на удлиненный шельтердек перед мостиком, как на кораблях типа 36. Эта мера значительно улучшила обитаемость и позволила Z-28 заслужить репутацию самого мореходного среди своих сестершипов.

Эсминцы типа 36А(Mob) и 36В отличались только незначительными изменениями в планировке внутренних помещений и некоторыми улучшениями по части силовой установки. Однако обстановка острого дефицита цветных



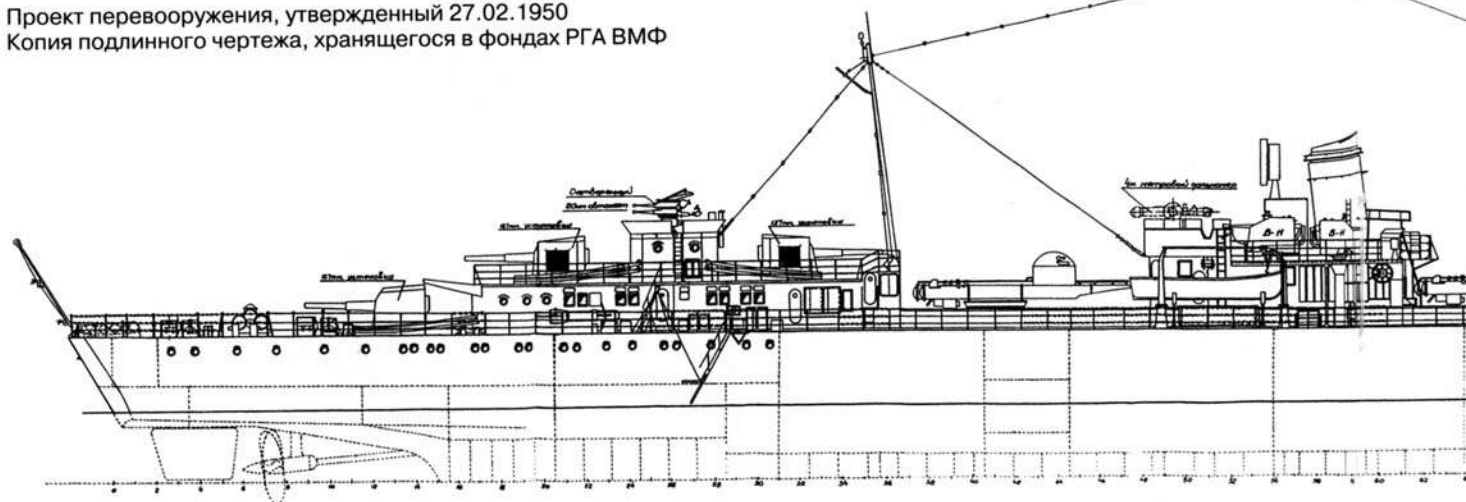
Эскадренный миноносец Z-14 «Фридрих Ин»

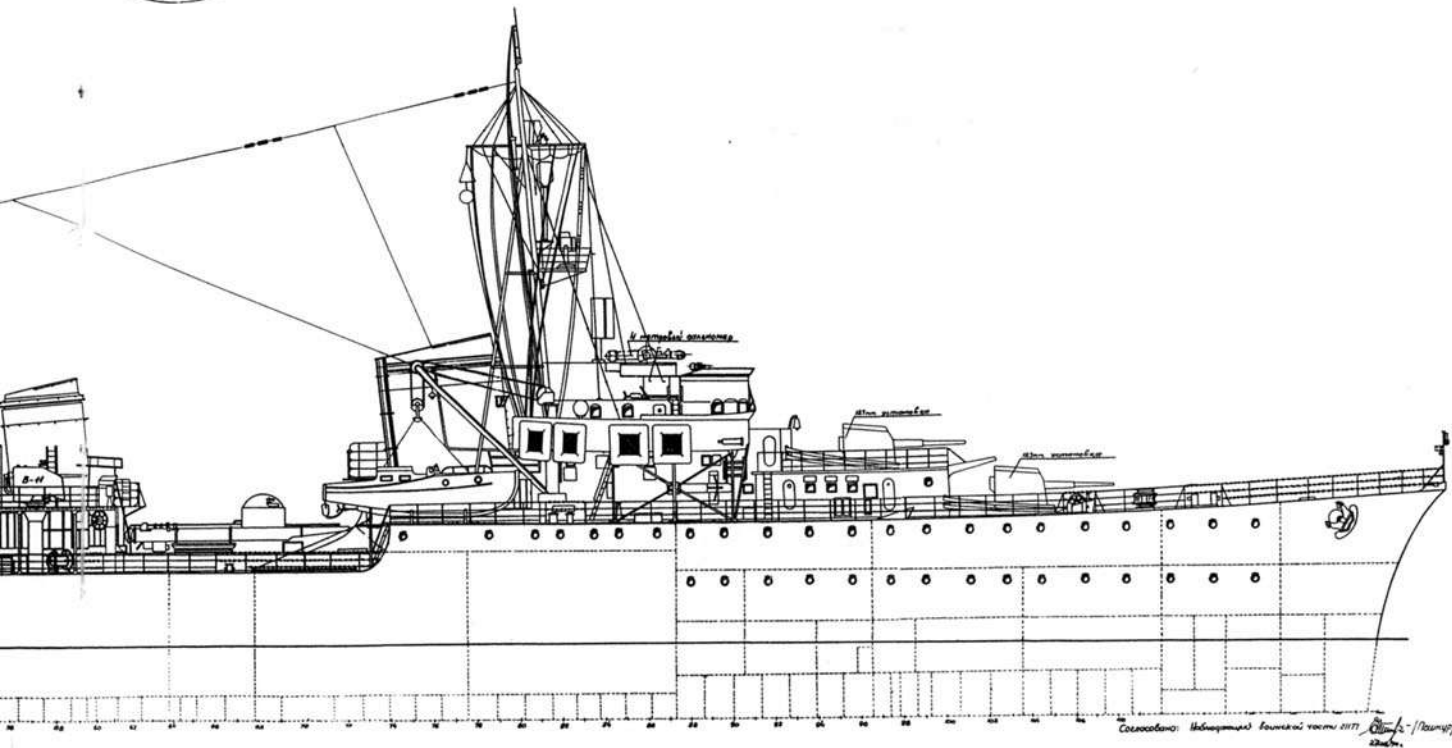
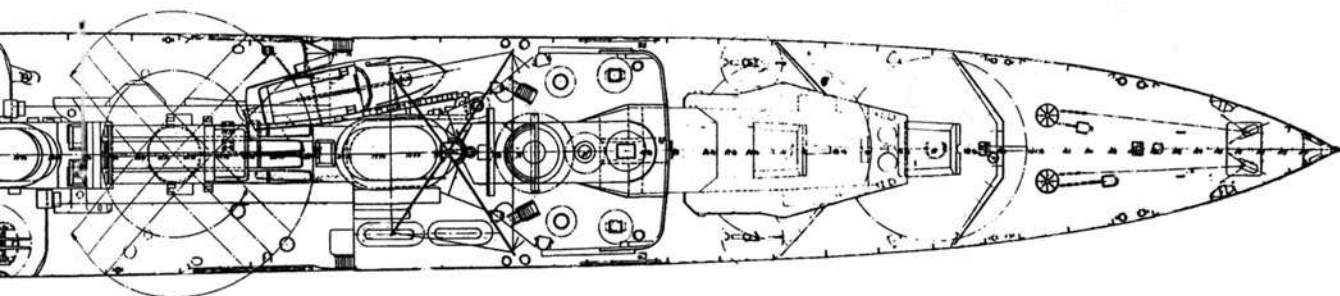
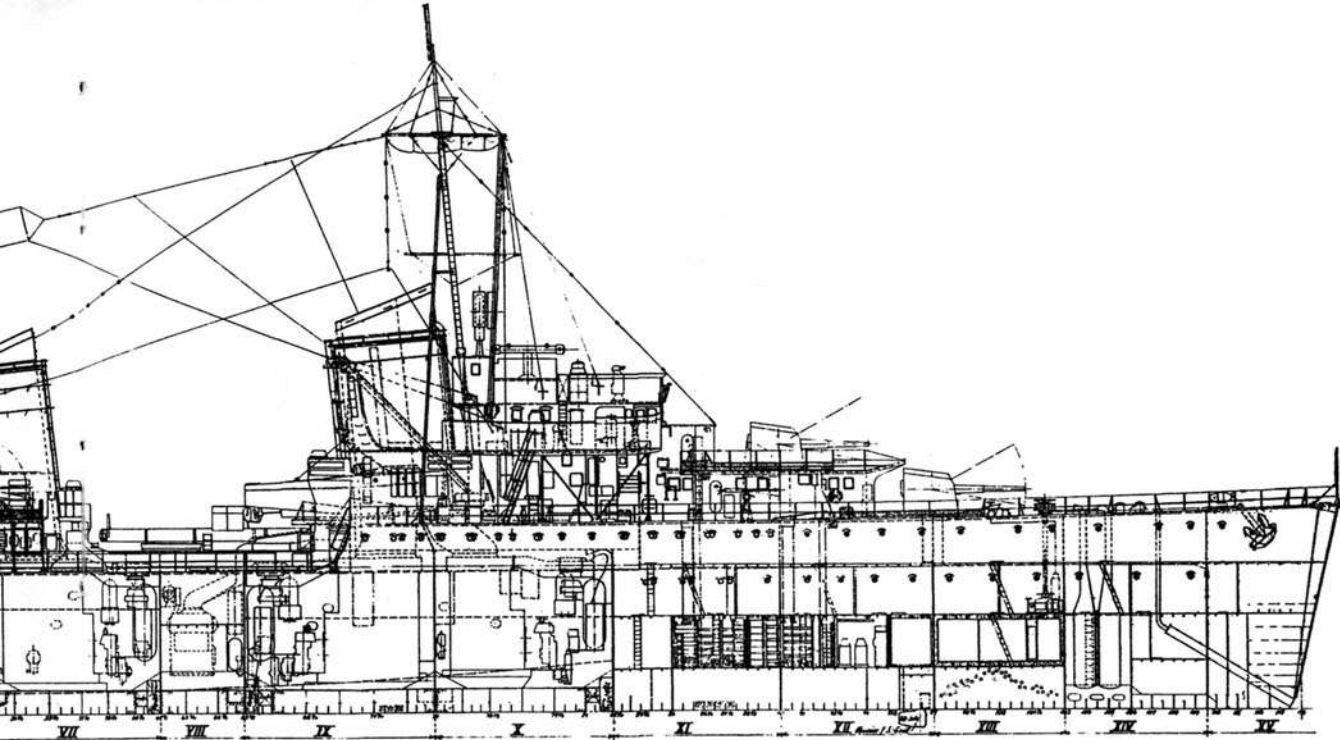
Копия подлинного чертежа



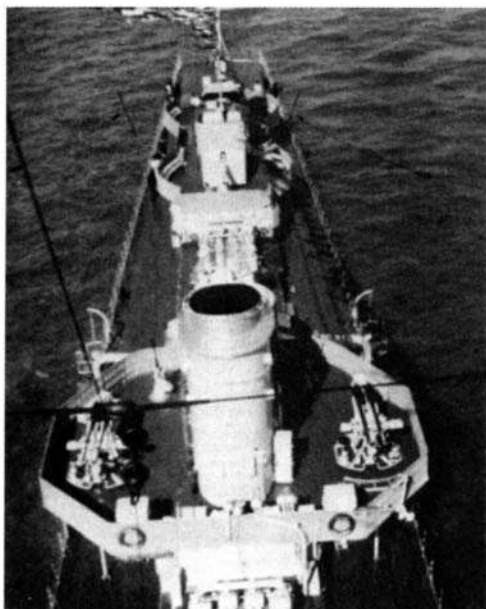
Эскадренный миноносец «Прочный» (бывший Z-20 «Карл Гальстер»)

Проект перевооружения, утвержденный 27.02.1950
Копия подлинного чертежа, хранящегося в фондах РГА ВМФ





**Эсминец Z-18
«Ганс Людеман».**
Вид с фок-мачты
на среднюю
надстройку и
вторую дымовую
трубу.



металлов, в которой строилась серия, заставляла даже трубопроводы забортной воды изготавливать из стальных труб, которые сильно корродировали, а также применять для изоляции паропроводов вместо асбеста стекловату, что создавало большие трудности при ликвидации аварий и боевых повреждений. Впрочем, срок службы «мобилизационных» кораблей определялся периодом боевых действий, поэтому особых претензий к ним не предъявлялось.

Вооружение

Артиллерия главного калибра

Вся артиллерия германских эскадренных миноносцев изготавливалась концерном «Рейнметалл-Борзиг», штаб-квартира которого располагалась в Дюссельдорфе. Главный калибр эсминцев типов «Маасс» и «Рёдер» состоял из пяти 127-мм орудий SK C/34.

**127-мм орудийная
установка эсминца
Z-14 «Фридрих Ин».**



Любопытно, что первые экземпляры этой артсистемы были изготовлены путем расчерливания стволов 105-мм/55 пушек C/28. Испытания, проведенные на миноносцах «Леопард» и «Лухс», дали хорошие результаты, и орудия были запущены в серийное производство.

Реальный калибр орудия C/34 составлял 128 мм, длина ствола — 45 клб. Оно имело лейнированный ствол с вертикальным скользящим затвором, гидравлический откатный механизм и два пружинных накатника. Дальность стрельбы 28 кг снарядом достигала 94 кбт. Заряжание было раздельным. Теоретическая скорострельность составляла 18—20 выстрелов в минуту, но на практике была существенно ниже, особенно в суровых арктических условиях.

Орудия монтировались в открытых одинарных штыревых установках LC/34, обеспечивавших круговое горизонтальное наведение и вертикальное в пределах $-10...+30^\circ$. Небольшой угол возвышения исключал возможность стрельбы по воздушным целям, что, впрочем, не выделяет немецкие эсминцы среди своих «собратьев» в худшую сторону — в то время только американцы имели эффективную универсальную артиллерию такого калибра. Общая масса установки составляла 10 220 кг, из которых 1870 кг приходилось на бронешит из «вотановской» стали толщиной 8 мм. Вертикальное и горизонтальное наведение обеспечивались соответственно электрическим и гидравлическим приводами. По обеим сторонам от ствола в шите имелись амбразуры для прицелов вертикальной и горизонтальной наводки. Обслуживал установку расчет из 10 человек.

Размещение артиллерии на «маассах» и «рёдерах» было одинаковым. Углы обстрела для орудий, располагавшихся в оконечностях, составляли по 240° , установка №3 могла вести стрельбу в секторе от 30 до 150 град. на каждый борт. Платформы «возвышенных» орудий на эсминцах типа 34 имели ромбовидную форму, на типе 36 — более привычную округлую. Эти установки были снабжены специальными снарядами лотками, окаймлявшими ограждение платформ и существенно облегчавшими труд заражающих.

Боезапас главного калибра хранился в четырех погребах на платформе второго дна (погреб №3 обеспечивал орудия №3 и №4). Снарядные стеллажи набирались из съемных деревянных решеток, крепившихся к вертикальным стальным брусам. Подача боеприпасов осуществлялась электрическими подъемниками —



Кормовые 127-мм орудия эсминца Z-5 «Пауль Якоби», 1940 г.

их было по два на орудие: основной и вспомогательный. Боекомплект был стандартным для всех типов эсминцев — по 120 снарядов на орудие, чего, с учетом скорострельности, хватало всего на 7—10 минут боя. Достаточно вспомнить, что британские «межвоенные» эсминцы обладали боекомплектом в 200 снарядов на орудие, на следующих сериях он был увеличен. Во многих случаях немецкие эсминцы в скоротечных столкновениях успевали выпустить до двух третей боезапаса. В сражении под Нарвиком именно израсходование снарядов стало непосредственной причиной уничтожения нескольких кораблей своими экипажами.

В боекомплект входили фугасные снаряды без бронебойного колпачка с взрывателем мгновенного или временного действия, последний, в частности, использовался для ведения заградительного огня по низколетящим торпедоносцам. Сверх штатного боекомплекта принималось 100 осветительных снарядов массой 27,4 кг со специальными уменьшенными зарядами.

Дальнейшее развитие артиллерии эскадренных миноносцев пошло по пути увеличения калибра артиллерии до 150 мм. Подразумевалось, что при практически равной скорострельности (8—10 выстр./мин) огневая мощь возрастет в 1,5 раза, а дальность стрельбы увеличится на 30 %.

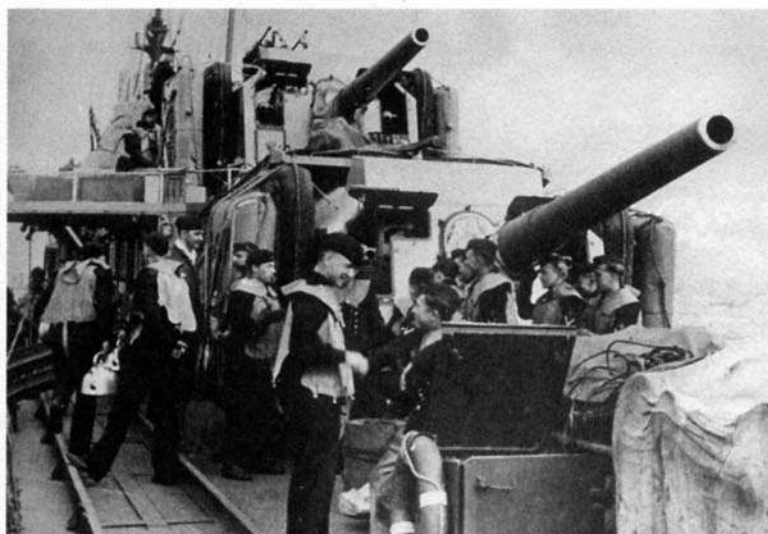
Определенный опыт установки 150-мм орудий на миноносцах имелся у немцев еще со времен Первой мировой войны. В 1916 г. была заказана серия из двенадцати крупных кораблей водоизмещением 2030 т, со скоростью 36 уз, вооруженных четырьмя 150-мм пушками и двумя спаренными 600

мм торпедными аппаратами. В строй успели вступить только S-113 и V-116, но проверить их качества в боевых условиях не довелось. После войны они были переданы Франции и Италии под названиями «Амираль Сенэ» и «Премуда» и зарекомендовали себя не с лучшей стороны, поскольку тяжелое вооружение ухудшило их мореходность и остойчивость. В Великобритании и Италии предпринимались попытки установки на эсминцы 6 дюймовой артиллерии, но отзывы об этом были строго негативными.

Калибр орудий более 130-мм как-то вообще не прижился на эскадренных миноносцах. И на то были самые веские основания: ручное заряжание тяжелых снарядов даже в идеальных условиях требовало максималь-

Тренировка расчета 127-мм орудия на эсминце Z-14 «Фридрих Ин».





**Кормовые 150-мм
орудия эсминца Z-
24, весна 1942 г.**

ных усилий орудийного расчета, а в свежую погоду скорость стрельбы снижалась очень существенно. Небольшие размеры кораблей делали их неустойчивой артиллерийской платформой, что вкупе с несовершенством приборов управления огнем значительно затрудняло ведение прицельной стрельбы и не позволяло реализовать значительную дальность стрельбы. Поэтому в Германии большинство офицеров, ходивших на эсминцах, не одобряли тяжелых орудий и склонялись в пользу более скромного проекта. К их мнению не прислушались, и после постройки 22 эскадренных миноносцев со 127-мм

артиллерией, командование Кригсмарине решило увеличить огневую мощь кораблей типа 36А.

Новое орудие, разработанное специально для эсминцев, получило обозначение «15cm ТВК С/36», где ТВК означало Torpedobootkanone. Его реальный калибр составлял 149,1 мм, длина ствола — 48 клб. Оно имело лейнированный ствол, горизонтальный скользящий затвор ручного действия, ручное заряжание и досылание снаряда. Выстрел производился электромагнитным способом. Техническая скорострельность достигала 12 выстр./мин., но на практике зависела от темпа подачи боеприпасов и выносливости заряжающих. Использовались два типа снарядов весом по 45,3 кг: полубронебойные с донным взрывателем мгновенного действия и фугасные с головным взрывателем с временной задержкой. Дальность стрельбы достигала 118 кбт.

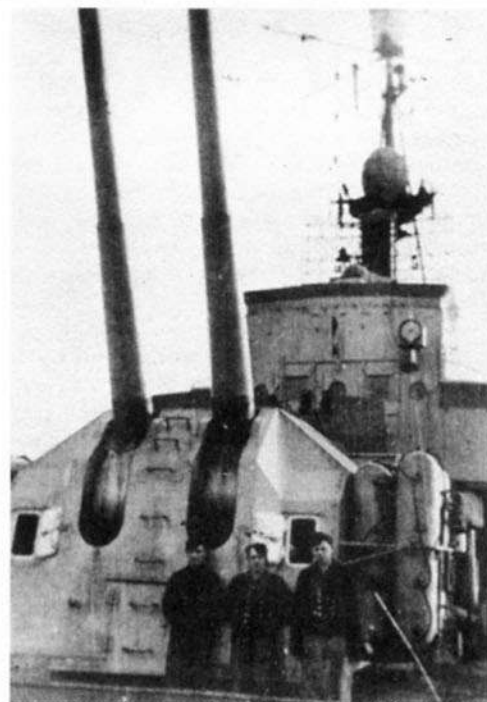
В 1939 г. орудия прошли испытания для определения их пригодности к использованию на эсминцах. Четыре установки LC/36 были смонтированы на «Бруно Хайнемане» на позициях №№ 1, 2, 3 и 5.* Испытания проводились на малом ходу и при хорошей погоде, поэтому их результаты были весьма обманчивы.

На кораблях типа 36А предполагалось разместить по пять орудий, в том числе два — в закрытой двухорудийной башне LC/38.

* К началу войны эсминцу вернули проектное вооружение.



**150-мм башенная
установка LC/38
эсминца Z-25
при разных углах
возвышения
стволов,
1943 — 1944 гг.**



Характеристики артиллерии

Калибр, мм / длина ствола, клб.	150/48	127/45	37/83	37/69	37/57	20/65	20/65
Модель	C/36	C/34	C/30	M/42	43/M	C/30	C/38
Вес орудия с затвором, кг	7200*	3645	243	109	355	64	57,5
Длина орудия, мм	7165	5760	3074	■	3300	2253	2253
Длина ствола, мм	6815	5430	2960	2560	2160	1300	1300
Число нарезов	44	44	16	16	20	8	8
Скорострельность (практ.), выстр./мин	7—8	15—18	30	180	180	120	220
Вес унитарного патрона, кг	—	—	2,1	1,49	1,49	0,32	0,32
Вес снаряда, кг	45,3	28	0,742	0,625	0,625	0,134	0,134
Вес разрывного заряда, кг	6	8,5	0,365	0,185	0,185	■	■
Вес метательного заряда, кг	13,5	8,7	0,365	0,175	0,190	0,12	0,12
Начальная скорость снаряда, м/с	835	830	1000	850	850	835	835
Дальность стрельбы, м	21 950 / 30°	17 400 / 30°	8500 / 45°	6400 / 45°	6500 / 45°	4900 / 45°	4900 / 45°
Достигаемость по высоте, м	—	—	6800 / 85°	4800 / 85°	4800 / 85°	3700 / 85°	3700 / 85°
Живучесть ствола, выстр.	1600	1950	7500	8000	8000	20 000	19—22 тыс.

* Орудия башенных установок весили 8564 кг.

Производство башенных установок задерживалось, и в сентябре 1938 г. адмирал Редер распорядился достраивать эсминцы без них. В результате все восемь кораблей типа 36А и головной типа 36А(Моб) вошли в строй с четырьмя 150-мм орудиями. Учитывая, что башни впоследствии будут установлены, носовое орудие монтировалось на невысоком банкете, сооруженном вокруг недооборудованного барбета.

Одинарная установка LC/36 на центральном штыре с броневым щитом корабчатой формы (толщина брони: лоб — 10 мм, бок и крыша — 6 мм) весила 16,1 т и обеспечивала круговое горизонтальное наведение и вертикальное в пределах 10...+30°. Горизонтальная наводка обеспечивалось электрическим приводом, вертикальная — гидравликой. Каждое орудие обслуживалось двумя элеваторами (главным и вспомогательным), обеспечивавшими 7—8 отдельных выстрелов в минуту. Каждая люлька подъемника цепного типа вмещала один снаряд или заряд, которые подавались в находящиеся рядом с орудиями перегрузочные посты, затем их вручную укладывали в окружающие орудия полукруглые лотки. В перегрузочных постах также хранилось по 6—10 готовых выстрелов для каждого орудия (аналогично в башенных установках).

Двухорудийная башня LC/38 представляла собой облегченный вариант аналогичных установок германских линкоров. Сокращение массы со 108—120 тонн до 60,4 достигалось в основном за счет уменьшения бронирования (лоб — 30 мм, бока и крыша — 20 мм, тыл — 15 мм). Орудия в башне размещались в единой люлке, зарядание осуществлялось вручную, вертикальная и горизонтальная на-

водка — по указателям. Максимальный угол возвышения составлял 65°, однако ведению стрельбы по воздушным целям мешали низкая скорострельность и отсутствие приборов управления зенитным огнем. Но главное, идея экономии веса реализована не была: даже «облегченная» башня весила почти вдвое больше двух одинарных установок.

Первым из «нарвиков» башенную установку получил Z-23 (во время ремонта в феврале—июне 1942 г.). Как и следовало ожидать, мореходные качества эсминца значительно ухудшились. К тому же башенная установка не обладала должной водонепроницаемостью: вода вызывала короткие замыкания электроприводов, в результате чего корабль мог оказаться безоружным с носовых курсовых углов. Начальник эсминцев контр-адмирал Э. Бей забросал вышестоящие инстанции рапортами с требованием отменить запланированное перевооружение Z-27, Z-29 и Z-30 (работы на Z-24 и Z-25 к тому времени уже велись), а строившиеся Z-33 и Z-38 башнями не укомплектовывать. В результате Z-27 и Z-30 избежали сомнительной модернизации, а Z-29 получил злополучную башню только в 1945 году, но корабли типа 36А(Моб) вопреки здравому смыслу вступали в строй с проектным вооружением.

Изменения вооружения коснулись лишь кораблей типа 36В, на которых вернулись к проверенным 127-мм орудиям С/34. Правда, сторонники крейсерского калибра предлагали замену двух носовых установок на одинарные 150-мм, считая усиление огневой мощи настолько важным, что можно было поступиться неизбежными в этом случае проблемами смешанного главного калибра и утяжеления носовой оконечности.



Вверху:
зенитная 37-мм
полуавтоматическая
пушка С/30
в спаренной
установке LC/30.

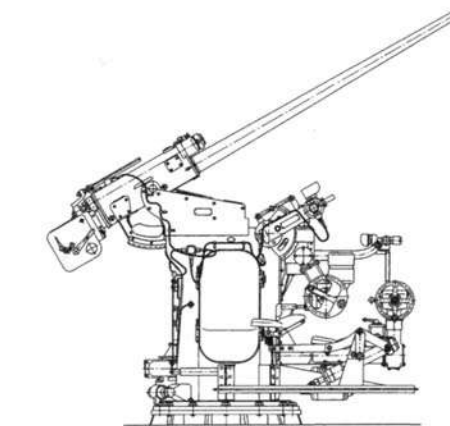
Справа: казенная
часть С/30.



Зенитное вооружение

Зенитное вооружение довоенных германских эсминцев состояло из двух спаренных 37-мм зениток С/30 и шести 20-мм автоматов. У кораблей типа 36А число 20-мм установок уменьшилось до пяти.

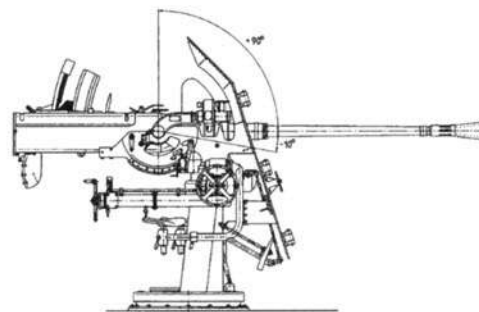
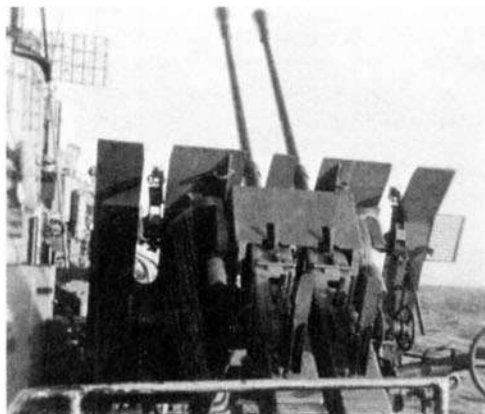
На кораблях типа «Маасс» 37-мм «спарки» стояли на площадках в районе второй дымовой трубы, 20-мм автоматы располагались парами на полубаке по бокам орудия №2 и шлюпочных кранов, а также на кормовой надстройке между орудиями №3 и №4. Размещение зенитной артиллерии на «рёдерах» было похожим, но платформа



на средней надстройке была расширена, 37-мм установки на ней располагались симметрично, туда же была перенесена пара 20-мм автоматов с кормовой надстройки. У «нарвиков» 37-мм зенитки размещались как на предшественниках, а 20-мм автоматы стояли в одинарных установках на полубаке, перед мостиком (Z-28 вместо него нес пару автоматов на «штабном» блоке), парой на средней надстройке и на кормовом шельтер-деке под стволом орудия №4. Боекомплект зенитной артиллерии вне зависимости от калибра составлял 2000 снарядов (фугасных или трассирующих) на ствол.

37-мм зенитная пушка С/30 была полуавтоматической, из-за чего практическая скорострельность не превышала 40 выст./мин, но обладала высокими баллистическими характеристиками. Спаренные установки LC/30 обеспечивали вертикальное наведение в пределах $-9...+85^\circ$. Их важнейшей особенностью была стабилизация в трех плоскостях при помощи гироскопов. Из-за этого масса установки составила 3670 кг (из которых 630 кг приходилось на силовой привод), однако эффективность вызывала нарекания. Когда в сентябре 1939 г. «Якоби»

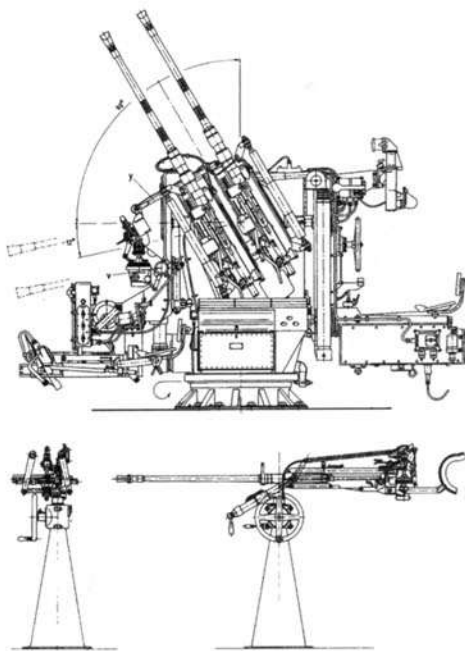
**37-мм спаренная
артустановка М/42,
смонтированная
на эсминце Z-14
«Фридрих Ин» в
1944 г.**



и «Хайнеман» были атакованы у о. Гельго-ланд британскими бомбардировщиками, было отмечено, что слабые гироскопы не всегда успевали компенсировать быстрые рывки корабля. Немало неприятностей доставляло воздействие воды на открытые установки, приводившее к замыканиям электрических цепей.

20-мм автоматами С/30 в годы войны вооружались практически все корабли Кригсмарине. По сравнению со знаменитым «Эрликоном», немецкий автомат обладал большей массой снаряда, дальностью стрельбы и досягаемостью по высоте, но существенно уступал в скорострельности. Последняя на практике ограничивалась 120 выстрелами в минуту из-за неудачной конструкции затвора и малой емкости магазина (20 патронов), что заставляло делать частые паузы в стрельбе для перезарядки. Поистине феноменальной была живучесть ствола, достигавшая 20 тыс. выстрелов! Впоследствии была разработана облегченная (56 кг) и улучшенная модель С/38, магазин которой вмещал 40 патронов, а практическую скорострельность удалось довести до 220 выстр./мин.

Оба автомата монтировались в одинарных установках L/30, имевших коническое основание, к которому крепилась телескопическая труба, позволявшая регулировать высоту подъема ствола. Масса установки — 420 кг, расчет — 4—6 человек. Наиболее удачной 20-мм установкой стала L/38 «Фирлинг», разработанная фирмой «Маузер» в 1941 г. и объединявшая четыре автомата С/38. При весе 2150 кг «Фирлинг» развивал скорострельность до 880 выстр./мин.



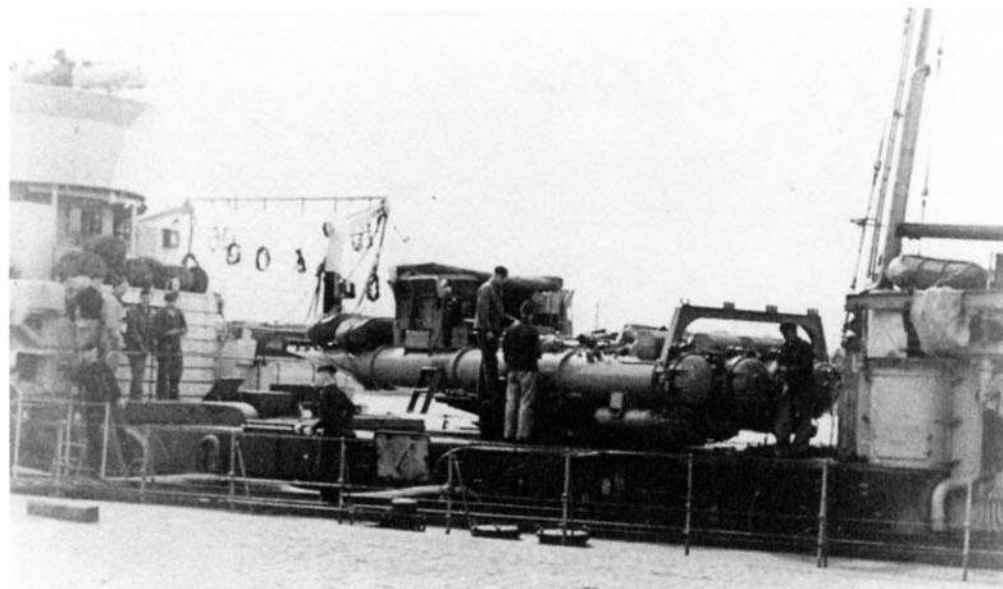
**Счетверенная
20-мм установка
L/38 «Фирлинг»**

и наводился в пределах $-10...+90^\circ$ по вертикали. На ближней дистанции это было чрезвычайно эффективное и грозное оружие.

Торпедное вооружение

Торпедное вооружение германских эсминцев состояло из двух четырехтрубных аппаратов, которые приводились в действие вручную или дистанционно с мостика при помощи силового привода с гидравлическим двигателем. Пуск торпед при скорости до 28 уз допускался в секторе от 30 до 150 градусов на каждый борт,

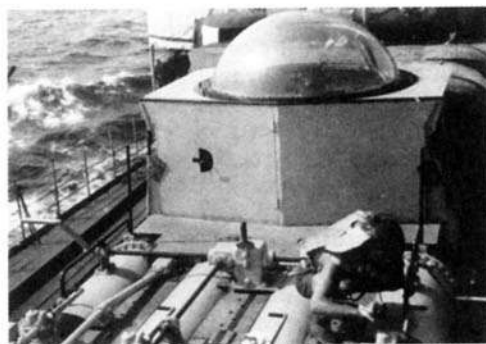
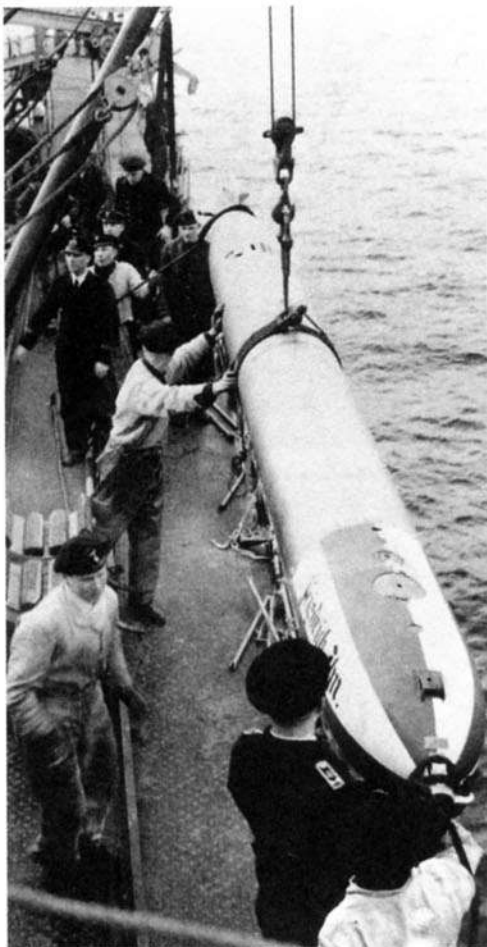
20-мм автомат С/30



**533-мм торпедный
аппарат эсминца
Z-14 «Фридрих Ин».**

Погрузка торпеды G7a на эсминец.

С п р а в а:
Торпедный
аппарат Z-14
«Фридрих Ин» после
модернизации.
В 1943 г. посты
торпедистов
на германских
эсминцах сделали
закрытыми
и оснастили
сферическими
куполами из
оргстекла.



ниевых сплавов, что существенно упрощало технологию. Средние трубы были смещены назад относительно крайних, чтобы предотвратить опасность повреждения хрупких стабилизаторов торпеды при залпе. Выстрел мог производиться сжатым воздухом или пороховым зарядом. Пост торпедного наводчика оснащался механическим указателем угла поворота и оптическим прицелом.

Помимо торпед, находящихся в аппаратах, в контейнерах рядом с ними могло храниться до восьми запасных, хотя обычно принималось не более четырех. Для приемки, транспортировки и перезарядки торпед имелись легкие стрелы, две торпедных тележки и два зарядных приспособления. Перезарядка аппаратов на волнении была сопряжена с огромными трудностями, поэтому вместо запасных торпед зачастую принимался дополнительный боезапас артиллерии.

Немецкие надводные корабли использовали только парогазовые торпеды типа G7a, электрические G7e не применялись, поскольку открытые торпедные трубы не

на более высокой — от 45 до 135 градусов. Поворот аппарата на 90° осуществлялся за 50 секунд. Трубы аппаратов — без растворения, изготавливались из легких алюми-

Пуск торпеды
с эсминца Z-14
«Фридрих Ин»
в ходе учений.
На заднем плане
виден легкий
крейсер «Эмден».

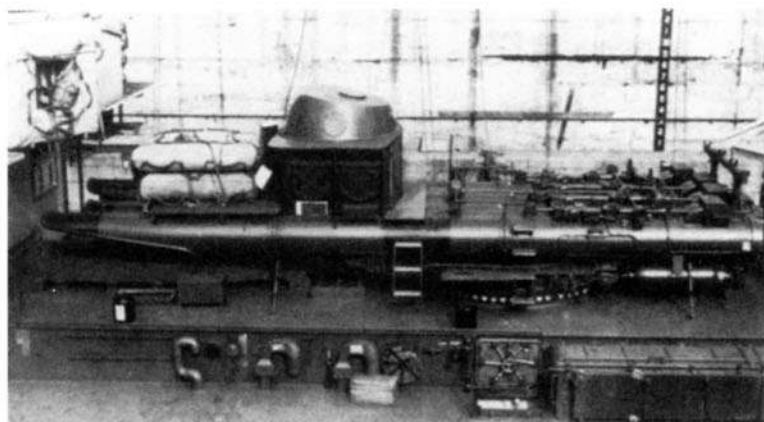


обеспечивали необходимой герметичности гальванических батарей. Торпеда G7a, принятая на вооружение в 1938 г., являлась мощным оружием — ее боевая часть включала 280 кг ТГА (тротил, гексоген, алюминий) или гексанита. Общая масса торпеды составляла 1528 кг, длина — 7,186 м. Существовало три режима хода: 6000 м на 44 узлах, 8000 м на 40 уз или 14 000 м на 30 уз. Глубина хода могла варьироваться в широком диапазоне — от 1 до 52 м с шагом 1 м. Торпеда могла снабжаться контактным или магнитным взрывателем, однако в начале войны оба работали крайне ненадежно. Кроме того, в начале войны «угри» страдали от дефектов рулей глубины, которые удалось устранить только к концу 1940 года. Характерным примером тому — Первый бой у Нарвика, когда торпеды из залпа «Дитера фон Рёдера» прошли сразу под тремя (!) британскими эсминцами.

Германские эсминцы до самого конца войны несли полное торпедное вооружение. В отличие от других флотов немцы, модернизируя свои корабли, не жертвовали торпедными аппаратами.

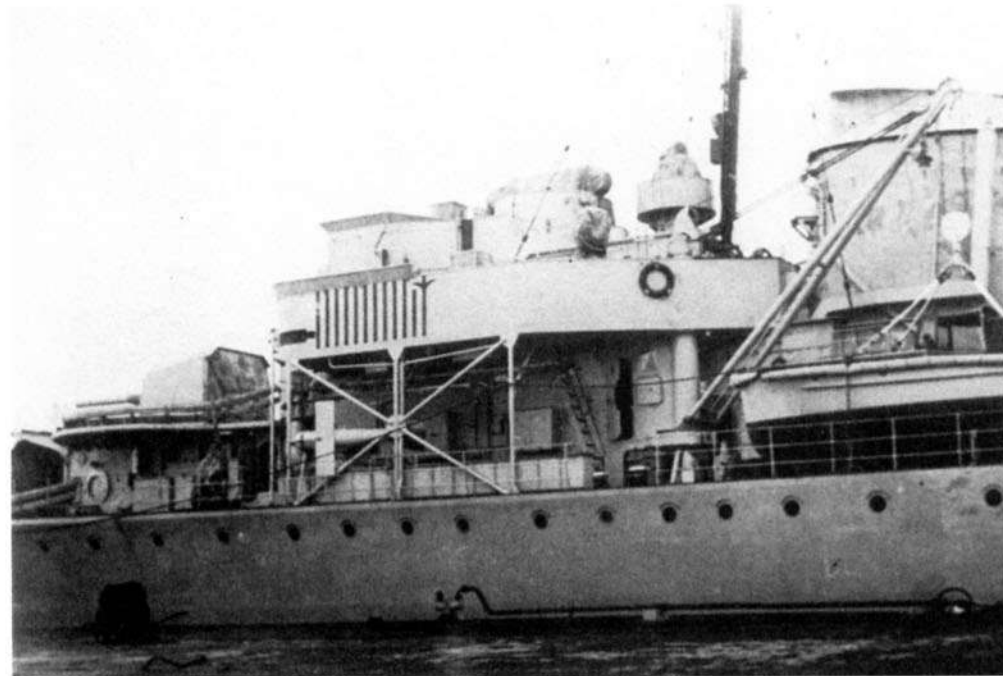
Приборы управления огнем

Управление огнем на германских эсминцах осуществлялось с двух постов, располагавшихся на верхнем мостике и средней надстройке. Каждый пост был оборудован 4-метровым стереоскопическим дальномером и стабилизированным в двух плоскостях визиром. Последний включал в себя



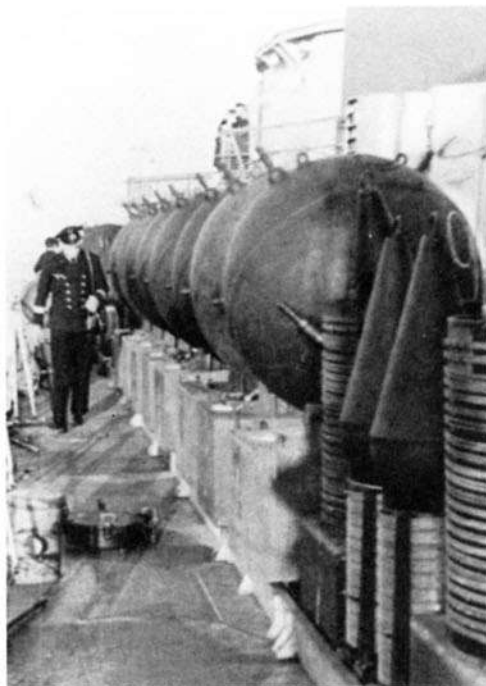
Кормовой торпедный аппарат эсминца Z-39.

обычный бинокулярный прицел, приборы контроля готовности орудий к выстрелу, управления цепью стрельбы, автомат ВИР с датчиками прицела и целика, снабженные корректорами, что позволяло управлять огнем упрощенным способом — без центрального поста. Носовой вычислитель был стабилизирован для определения величины изменения пеленга. Дальномер и вычислитель обслуживались расчетами из 3 человек. Центральный артиллерийский пост, включавший так называемую «артиллерийскую решающую станцию» (Artillerierechenstelle) типа C34/Z фирмы «Цейс», располагался в XI отсеке на нижней палубе. Гировертикаль размещалась в отсеке вспомогательных механизмов, близко к центру корабля. В целом эффективность системы управления огнем нельзя назвать высокой. В столкно-



Носовая надстройка и ходовой мостик эсминца Z-20 «Карл Гальстер». Снимок сделан в Бресте во второй половине 1940 г.

**Мины и минные
защитники на
палубе эсминца
Z-14 «Фридрих Ин».**



**Мины на палубе
одного из эсминцев
типа 34/34А,
осень 1939 г.**



вениях с британскими кораблями немцы регулярно выдавали меньший процент попаданий.

Система управления зенитным огнем фактически отсутствовала. Дистанционный взрыватель 127-мм снарядов при заградительной стрельбе по самолетам выставлялся по данным дальномерного барабана. 37-мм установки обеспечивались дальномером с базой 1,25 м, а 20 мм автоматы — ручными 70-см дальномерами.

Управление торпедной стрельбой осуществлялось с торпедного поста, располагавшегося рядом с артиллерийским. На крыльях мостика стояли торпедные прицелы типа TZA-2 со стабилизированной оптикой, выдававшие курсовой угол и скорость цели, дальность до которой определялась по дальномеру или, впоследствии, радару. Информация поступала на «торпедную решающую станцию» (Torpedorechтенstelle) также 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. Минимальный интервал между пусками составлял 2 с.

Все эсминцы имели по два прожектора: 90 см боевой устанавливался на площадке на средней надстройке, 60 см сигнальный — на площадке фок-мачты. Корабли типа 36 (кроме Z-21 и Z-22) несли дополнительный 60 см прожектор позади носового дальномера. Посты управления прожекторами находились на нижнем ярусе носового мостика. В ходе службы расположение прожекторов неоднократно менялось, а к концу войны они исчезли с большинства кораблей. По данным М. Уитли, на мостике Z 31 в 1944 г. были установлены инфракрасные приборы.

Минное и противолодочное оружие

Особым видом наступательного вооружения германских эсминцев, использование которого принесло, пожалуй, наибольший успех, стало минное оружие. Для постановки мин все корабли оборудовались стационарными минными путями, выполненными из стали швеллерного профиля и приваренными к палубе электросваркой. Штатная нагрузка составляла 60 якорных мин (контактных ЕМС, магнитных ЕМФ и RMB, противолодочных UMA и UMB) или 80—100 минных защитников (RB и EMR).

Для защиты от мин все эсминцы оборудовались двумя комплектами параванов-охранителей (OGG — Otter Geleit Gerate). Они устанавливались на специальный шпирон, выдвигавшийся через отверстие в форштевне ниже ватерлинии. Ширина протральной полосы составляла 20—25 м. Кроме того, по штату кораблям полагался комплект параван-тралов, для постановки которых на корме устанавливались электрические краны. В 1939—1940 гг. все эсминцы оснастили размагничивающим устройством типа MES. Зато с противолодочной обороной обстояло менее благополучно. На вооружении стояли глубинные бомбы двух типов — WBF и WBG. Они имели одинаковый заряд (60 кг), но различались по общей массе, скорости и глубине погружения. В начале войны стандартная нагрузка составляла 18 глубинных бомб, из которых шесть хранились на кормовых скатах, а остальные — в погребе. Впоследствии их число увеличилось до 30—36 (по некоторым данным до 60), а у кормовой надстройки стали монтировать по четыре бомбомета. Как и большинство немецких кораблей, эсминцы имели развитые средства для постановки



дымовых завес, включавшие, в частности, сбрасываемые на плотиках дымовые шашки. Хотя появление эффективных радаров обесценило дымоаппаратуру, она сохранялась до конца войны.

Кормовая оконечность одного из эсминцев типа 36А в доке в Вильгельмсхафене, лето 1945 г.

Глубинные бомбы

Модель	WBF	WBG
Масса ВВ, кг	60	60
Общая масса, кг	139	180
Установка глубины взрыва, м	15, 25, 35, 45, 60, 75	20, 35, 50, 70, 90, 120
Скорость погружения, м/с	2,23	3,5



Бомбомет с глубинной бомбой типа WBG.

Энергетическая установка

Котлы

Уникальность германских эсминцев в ряду современников заключалась в применении на них энергетических установок с высокими рабочими параметрами пара, ставших, вместе с тем, их настоящей «ахиллесовой пятой».

Работы над созданием судовых высоконапорных котлов велись в Германии с середины 20-х гг. Их применение сулило солидную экономию объема и веса силовой установки при большем, по сравнению с обычными судовыми котлами, КПД. Несмотря на отсутствие опытных данных по эксплуатации высоконапорных котлов в морских условиях, в 1935 году было принято решение об оснащении ими эсминцев типа 34. Более того: немецкие кораблестроители к этому времени не располагали полными сведениями о достоинствах и недостатках различных типов подобных котлов, поэтому применили две модели. Первые восемь кораблей (Z-1 — Z-8) оснащались котлами Вагнера, остальные (Z-9 — Z-16) — котлами Бенсона.

В котлах Вагнера с естественной циркуляцией воды рабочее давление составляло 70 атм., температура пара 460° (на типе 36В уменьшена до 426°С). Котлы были трехколлекторными, с горизонтальными пароперегревателями и подогревателями воздуха, но без экономайзеров. Первое время в них имелись проблемы с перегревом котельных трубок, имевших очень большую длину. Во избежание этого пришлось применить опоры с водяным охлаждением. С каждой стороны котла в середине главного набора трубок устанавливался U образный суперподогреватель, позволявший помимо подогрева питательной воды удалять из нее кислород и другие растворенные газы.

Котлы Бенсона имели еще более высокие параметры пара: давление 110 атм., температуру 510°. Они состояли из четырех секций (экономайзерной, конвекторной, пароперегревательной и радиационной) и снабжались вертикальным сепаратором для стабилизации испарения. В этих котлах вода, подаваемая под давлением, нагревалась до критической температуры и превращалась в пар, минуя режим вскипания, при этом давление пара перед входом в пароперегреватель снижалось до необходимой величины. Для подачи питательной воды сначала использовались вторые ступени питательных насосов, но их нестабильная работа потребовала установки специальных циркуляционных помп.

Обоим типам котлов был присущ ряд существенных недостатков, вызванный как отсутствием опыта эксплуатации, так и недоработанностью конструкции. Повышенные требования к качеству питательной воды привели к необходимости введения специальных деаэраторов вместо обычных опреснителей. Несмотря на это, проблемы с накипью, образующейся на внутренней поверхности нагревательных труб так и не были решены до конца. Много хлопот доставляла интенсивная коррозия суперподогревателей в обоих типах котлов. Особенно неудачными оказались эсминцы с котлами Бенсона, имевшими принудительную циркуляцию питательной воды, затруднения вызывала нестабильная работа насосов. Довести эти котлы так и не удалось, поэтому они не получили дальнейшего применения. Все эскадренные миноносцы, начиная с Z-17, оснащались котлами Вагнера, хотя и их надежность оставляла желать лучшего.

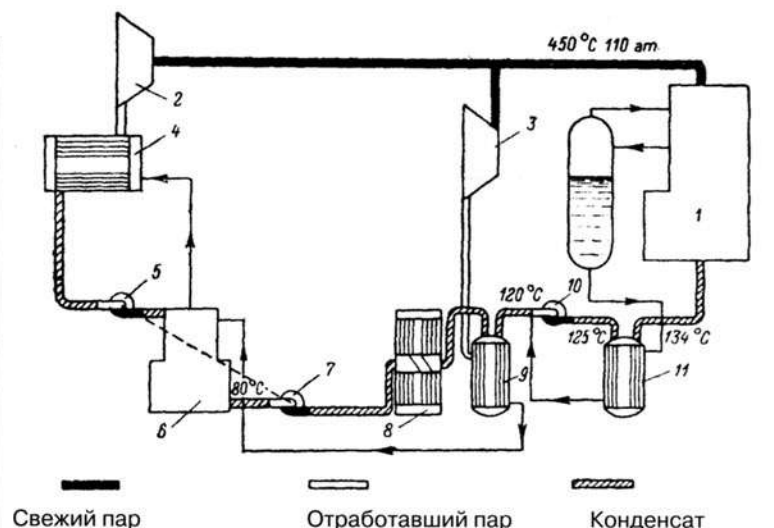
Характеристики высоконапорных паровых котлов

	системы Вагнера (большой)	системы Вагнера (малый)	системы Бенсона (большой)	системы Бенсона (малый)
Рабочее давление в коллекторе, атм.	70	70	110	110
Нормальная температура пара, °С	460	460	510	510
Температура питательной воды, °С	175	175	140	140
Размеры, м:				
длина	6,4	6,4	4,8	•
ширина	3,7	3,5	3,2	•
высота	5,6	5,4	5,62	•
Площадь нагревательной поверхности, м ²	394	346	564	355
Объем топки, м ³	16,8	14,2	17,6	10,7
Сухой вес, т	41,3	38,6	41,7	28,8
Нормальная паропроизводительность, т/ч	54,7	47,7	60	35
Число и тип форсунок	2 «Зааке»	2 «Зааке»	2 «Блом унд Фосс»	2 «Блом унд Фосс»
Производительность форсунок, кг/ч	4858	4250	3973	•
Эффективность при полной нагрузке, %	78	78	77	77

Каждый из эсминцев имел по шесть котлов в трех котельных отделениях. Они располагались побортно без продольной переборки. Котлам правого борта присваивалась нечетная, лево-го — четная нумерация (K11—12 в кормовом, K21—22 в среднем и K31—32 в носовом КО). С учетом конфигурации корпуса, в носовом КО №3 стояли котлы так называемого «малого» типа, имевшие меньшие размеры и паропроизводительность. Для обеспечения повседневных нужд на стоянке имелся вспомогательный котел, располагавшийся в VIII отсеке.

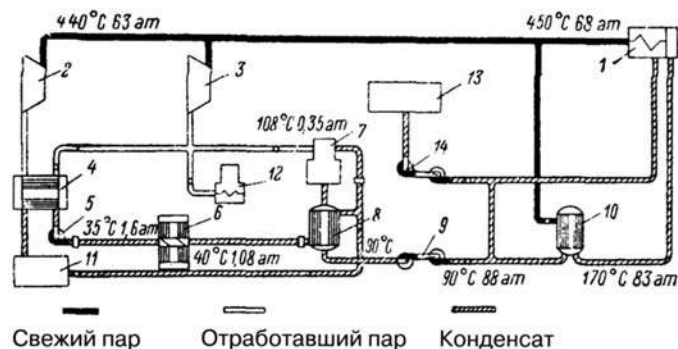
Работу котельной установки обеспечивали два главных и два маршевых питательных насоса, располагавшиеся по одному в каждом машинном отделении (производительность 210 и 50 м³/ч соответственно), а также по одному резервному в каждом КО (производительность 150 м³/ч). В каждом котельном отделении имелось по два турбо- и одному электрофорсуночному блоку, одному турбо- и одному растопочному электровентильному. На каждом котле устанавливалось по две двойных ротационных форсунки. Поступающий к котлам воздух подогревался отходящими топочными газами, мазут и питательная вода — паром. Имелись также подогреватели мазута свежим паром до 85—95°C. Для пополнения запасов котельной воды использовались вакуумные испарители производительностью по 50 т/ч, располагавшиеся по одному в каждом МО и работавшие на отработанном паре от вспомогательных механизмов. Для постоянного контроля за качеством питательной воды, правильным ведением фосфатно-щелочного режима внутрикотловой обработки воды для защиты котлов от коррозии, а также качеством топлива и смазочных масел на кораблях имела специальная лаборатория, где вахтенный лаборант-химик делал соответствующие анализы.

Управление котлами осуществлялось системой автоматического регулирования фирмы «Аскания», имевшей регуляторы нагрузки, питания, воздуха, уровня воды в коллекторе котла, перепада давления питательной воды и топлива. Рабочей жидкостью в системе являлось масло (в отечественных аналогах начала 1950-х — вода, что было проще и экономичнее). Система обеспечивала устойчивую работу котлов при разных режимах нагрузки, строго поддерживая давление пара. Автоматика позволила сократить численность вахты до трех человек в каждом котельном отделении (старшина вахты и два матроса-кочегара наблюдали за работой механизмов). Об условиях их работы наглядно свидетельствует тот факт, что в котельных от-



Тепловая схема машинно-котельной установки эскадренных миноносцев Z-14 и Z-15:

1 — главный котел; 2 — главная турбина; 3 — вспомогательные механизмы; 4 — главный холодильник; 5 — конденсатный насос; 6 — деаэратор; 7 — бустерный насос; 8 — холодильник главного эжектора; 9 — водоподогреватель I ступени; 10 — питательный насос; 11 — водоподогреватель II ступени (обратный охладитель).



Тепловая схема машинно-котельной установки эскадренных миноносцев Z-20 и Z-33:

делениях разрешалось курить, имелись специальные электроприкуриватели. Тем не менее, готовность автоматической системы в любой момент дать сбой держала котельную команду в постоянном напряжении, а в случае ее отказа кораблю грозила полная потеря хода.

Турбозубчатые агрегаты

Турбозубчатые агрегаты всех эскадренных миноносцев относились к системе Вагнера активно-реактивного типа, но различались в значительной степени. Для первых восьми кораблей их проектировал и изготавливал концерн «Дешимаг». Они состояли из трех секций: высокого (7100 об/мин), среднего (5760 об/мин) и низкого (2826 об/мин) давления, работающих на общий редуктор. Такая компоновка вызвала необходимость паразитных шестерен для ТВД и ТСД, отчего агрегат получился весьма громоздким и

1 — главный котел; 2 — главная турбина; 3 — вспомогательные механизмы; 4 — главный холодильник; 5 — конденсатный насос; 6 — холодильник главного эжектора; 7 — деаэратор; 8 — обратный охладитель; 9 — главный питательный блок; 10 — водоподогреватель; 11 — уравнивательная цистерна; 12 — испаритель; 13 — резервная цистерна; 14 — резервный питательный насос.

очень шумным. ТВД и ТСД были активного типа, ТНД — реактивная двухпроточная; турбина заднего хода — низкого давления, активного типа, монтировалась на выходе вала ТНД переднего хода и обеспечивала мощность 7500 л.с. (максимальная — до 9500 л.с.) при 220 об/мин.

Первые четыре эсминца оснащались крейсерскими турбинами, подключаемыми через гидромuftу фирмы «Вулкан». Однако испытания в стационарных условиях выявили значительные потери на трение даже при отключенной муфте, и по распоряжению ОКМ секции крейсерского хода с Z-1 — Z-4 были демонтированы, а на остальные корабли не устанавливались.

На эсминцы с котлами Бенсона устанавливались турбины фирмы «Блом унд Фосс». Секции высокого и среднего давления находились в них позади соответствующих секций низкого давления, что заставило применить коаксиальные валы, но позволило отказаться от паразитных шестерен. Для обеспечения заднего хода предусматривалась отдельная турбина высокого давления, передающая вращение на

Схема управления турбозубчатого агрегата эскадренных миноносцев Z-14 и Z-15:

1, 2, 3 и 4 — сопловые клапаны переднего хода; 5 — клапан заднего хода; 6 — переключающий клапан.

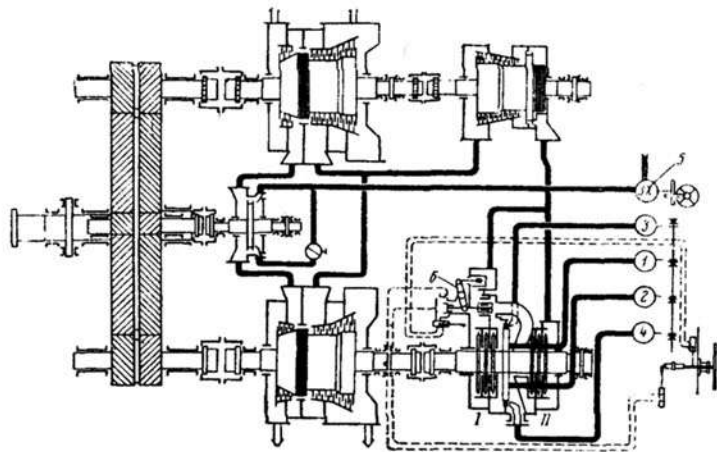
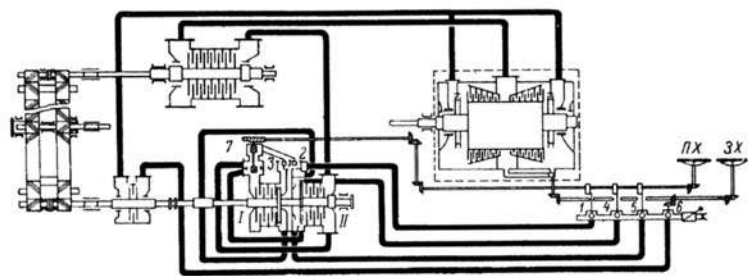


Схема управления турбозубчатого агрегата эскадренного миноносца Z-33.

1, 2, 3, 4 и 5 — сопловые клапаны переднего хода; 6 — клапан заднего хода; 7 — переключающий клапан.



вал через собственную шестерню. В целом конструкция оказалась перетяжеленной и чрезвычайно ненадежной. В январе 1941 г. ОКМ приняло решение об замене турбин высокого давления новыми, фирмы «Германия». Они были заказаны 30 июля 1941 г. и стали поступать на корабли с апреля 1943 г. Подобная модернизация снизила мощность на 3000 л.с.

Турбозубчатые агрегаты эсминцев типа «Рёдер» стали одной из лучших разработок «Дешимага» и доставляли меньше неприятностей при эксплуатации. По конструкции они были подобны устанавливавшимся на Z-5 — Z-8, но секции низкого давления и заднего хода были объединены, что позволило снизить относительную массу ГЭУ с 13,8 до 12,3 кг/л.с. Это решение имело определенные недостатки, так как при реверсе с полного переднего на полный задний ход приводило к тяжёлым авариям вследствие некомпенсированного теплового расширения, тем не менее, впоследствии неизменно применялось на немецких быстроходных кораблях. К сожалению, скорая гибель пяти эсминцев типа 36 не позволила в полной мере оценить достоинства их энергетических установок, но уцелевший «Карл Гальстер» заслужил репутацию вполне надежного.*

Для кораблей типа «Нарвик» силовые установки проектировались заново, однако усложнение конструкции вновь привело к некоторому снижению надежности. Каждый ТЗА состоял из четырех корпусов: в первом располагалась турбина высокого давления переднего хода, во втором — ТВД заднего хода (эти две турбины размещались на одном валу); в третьем — турбины низкого давления переднего и заднего ходов в общем корпусе; в четвертом — турбина среднего давления переднего хода. Ступени ТНД заднего хода монтировались по обеим концам ТНД переднего хода. С целью повышения экономичности, на полном переднем ходу пар подавался в обе части турбин высокого давления параллельно, а на маршевом — последовательно.

По проекту суммарная мощность ТЗА составляла 70 000 л.с. (наибольшая до 78 000 л.с. кратковременно). Полную мощность заднего хода (7500 л.с. при 260 об./мин.) разрешалось поддерживать не более 15 минут из опасения чрезмерного нагрева ТНД и

* С момента вступления в строй до начала войны «Гальстер» прошел 8 597 миль, затем до профилактического ремонта машин (март 1940 г.) — 27 046 миль, и далее до капитального ремонта на верфи (декабрь 1941 г.) — 22 883 мили.

конденсатора; длительное движение задним ходом допускалось только на половинной мощности.

Все турбозубчатые агрегаты были одноступенчатыми и располагались в изолированных отсеках; носовая турбина работала на правый винт, кормовая — на левый, что соответствовало принятой в немецком кораблестроении традиции. Валы от трех секций турбин шестернями соединялись с колесом редуктора, передававшим суммарный момент на трехлопастной винт из медно-цинкового сплава. В подшипниках гребных валов вместо обычного «белого металла», вызывавшего сильный износ механизмов и служившего источником вибрации, использовался синтетический пластик «Дитрон» с водяной смазкой. Для эсминцев типа «Нарвик» общая длина гребного вала левого борта составляла 25,22 м, правого — 38,71 м; вес — 14,28 и 17,86 т соответственно.

Отработанный пар поступал в главный конденсатор, располагавшийся поперек машинного отделения и охлаждавшийся турбоциркуляционным насосом. В качестве воздушных насосов применялись двухступенчатые пароструйные эжекторы. Конденсат откачивался турбоконденсаторным насосом и через холодильники подавался в деаэратор атмосферного типа, а затем бустерным турбонасосом в приемную часть действовавшего на данном режиме хода питательного насоса и через водоподогреватель в котел. Для обеспечения смазки подшипников ТЗА в каждом машинном отделении были установлены по одному турбо- и электромасляному насосу, маслоохладитель, масляные фильтры и сепараторы. Гидравлические части топливных и масляных насосов выполнялись винтовыми, что являлось существенным шагом вперед по сравнению с общепринятыми тогда шестеренчатыми и ротативными. Большинство вспомогательных механизмов было в вертикальном исполнении, что при качке порождало опасные нагрузки на подшипники вследствие гироскопического эффекта.

По стандартам американского и британского флотов машинно-котельные отделения немецких эсминцев были тесными, однако были оборудованы отличным комплексом измерительных приборов и очень хорошо вентилировались. Каждое машинное отделение оборудовалось тремя вдувными и четырьмя вытяжными вентиляторами. На проводимых англичанами в сентябре 1946 г. испытаниях трофейного Z-38 средняя температура на постах управления турбинами составила



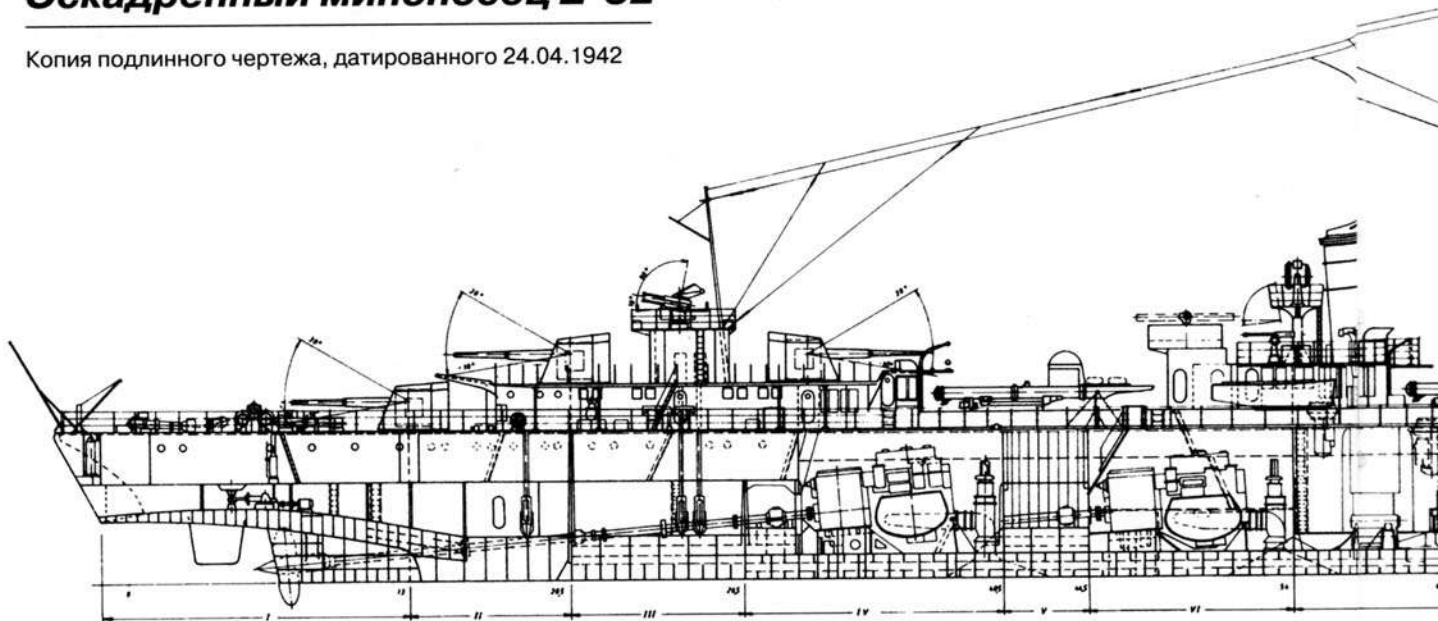
В машинном отделении одного из германских эсминцев, 1941 г.

30°C, тогда как на ходовых испытаниях британского эсминца «Марн» в декабре того же года она составляла 32—40°C. Диаметр винтов на довоенных эсминцах составлял 3,25 м, у «нарвиков» — 3,35 м (на Z-23 — 3,22 м, на Z-24 — 3,2 м; на кораблях типа 36A(Mob), кроме Z-31, — 3,3 м). Неприятным сюрпризом для моряков оказался низкий КПД винтов, что усугублялось явлением кавитации на кораблях типа 34/34A и последующего типа 36 из-за высокой частоты вращения гребного вала — на этих эсминцах она достигала 475 об./мин. (для сравнения: в британском флоте — 360 об./мин.). Даже непродолжительное плавание полным ходом вызывало необходимость замены винтов из-за угрозы перелома лопастей. По свидетельству В.В. Смирнова, посещавшего в 1939 г. германские судостроительные заводы в составе делегации И.Ф. Тевосяна, он своими глазами видел в цехах большое число винтов, пораженных кавитацией. Лишь снижение на поздних типах числа оборотов до 390 об./мин. помогло избавиться от этого явления.

Несмотря ни на что, скоростные характеристики германских эскадренных миноносцев заслуживают весьма высокой оценки. Корабли типа 34/34A в благоприятных условиях развивали до 38,7 уз., в боевой обстановке — около 36 уз.; в полном грузу скорость составляла 32,7 уз. Эсминцы типа 36 зарекомендовали себя прекрасными

Эскадренный миноносец Z-32

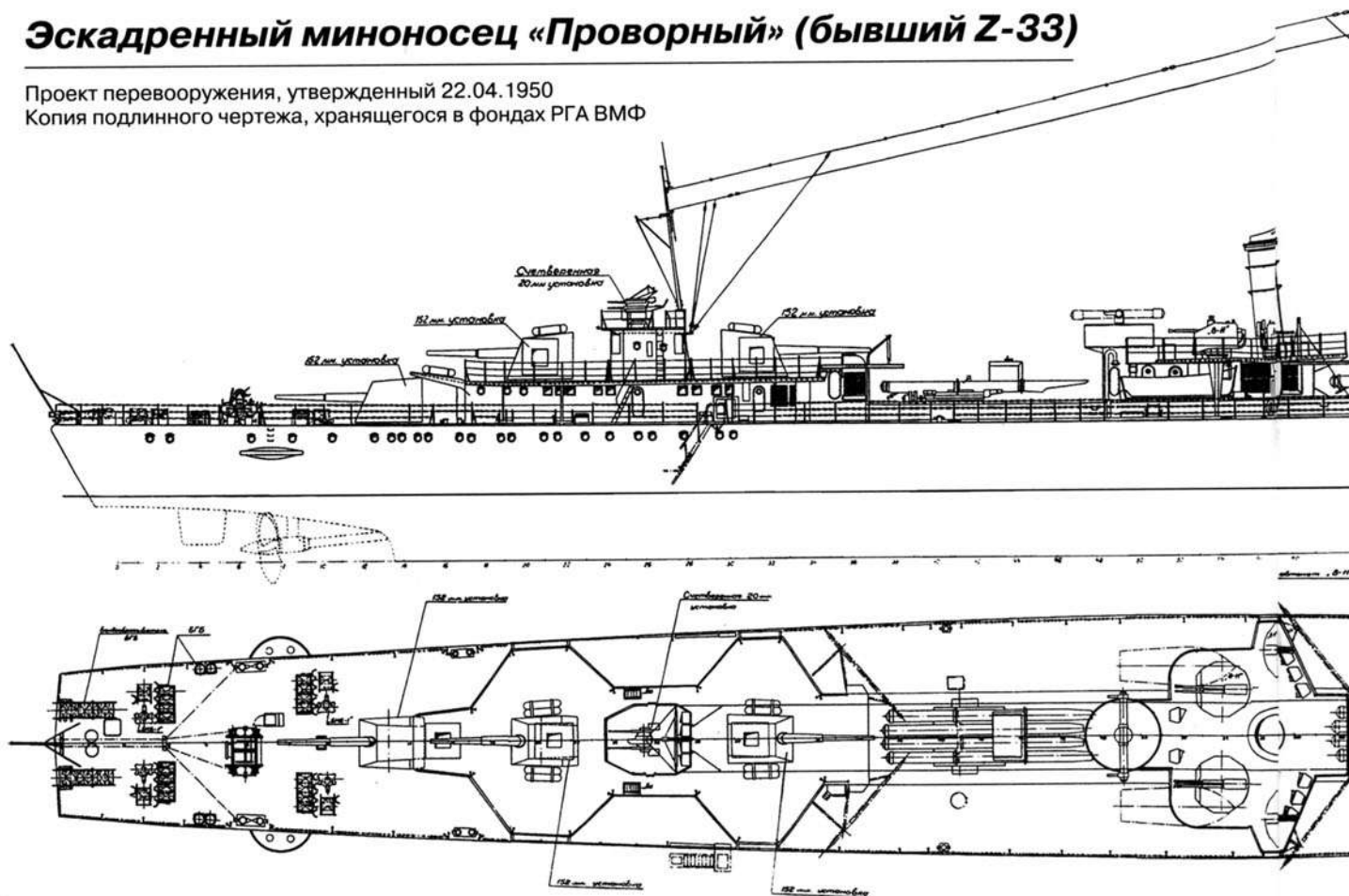
Копия подлинного чертежа, датированного 24.04.1942

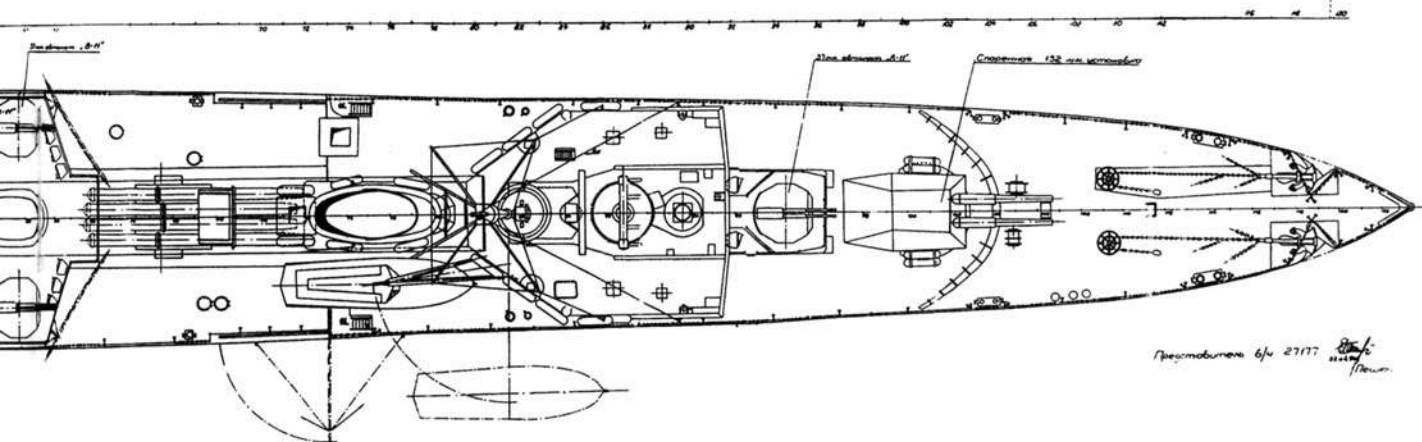
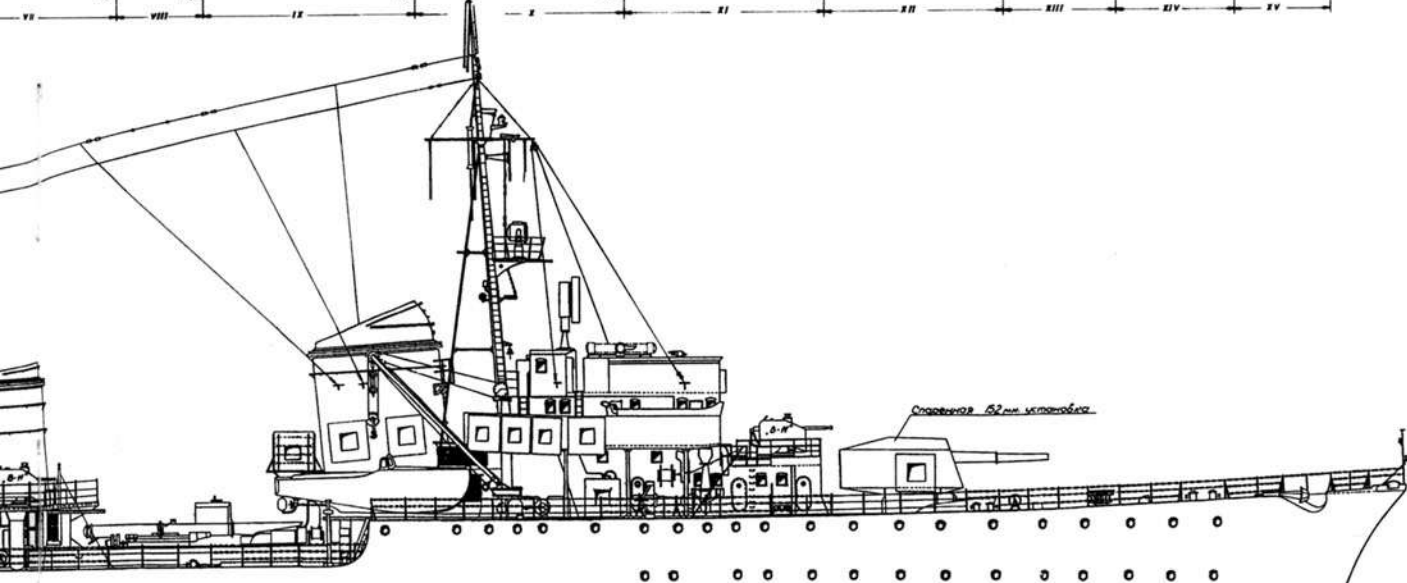
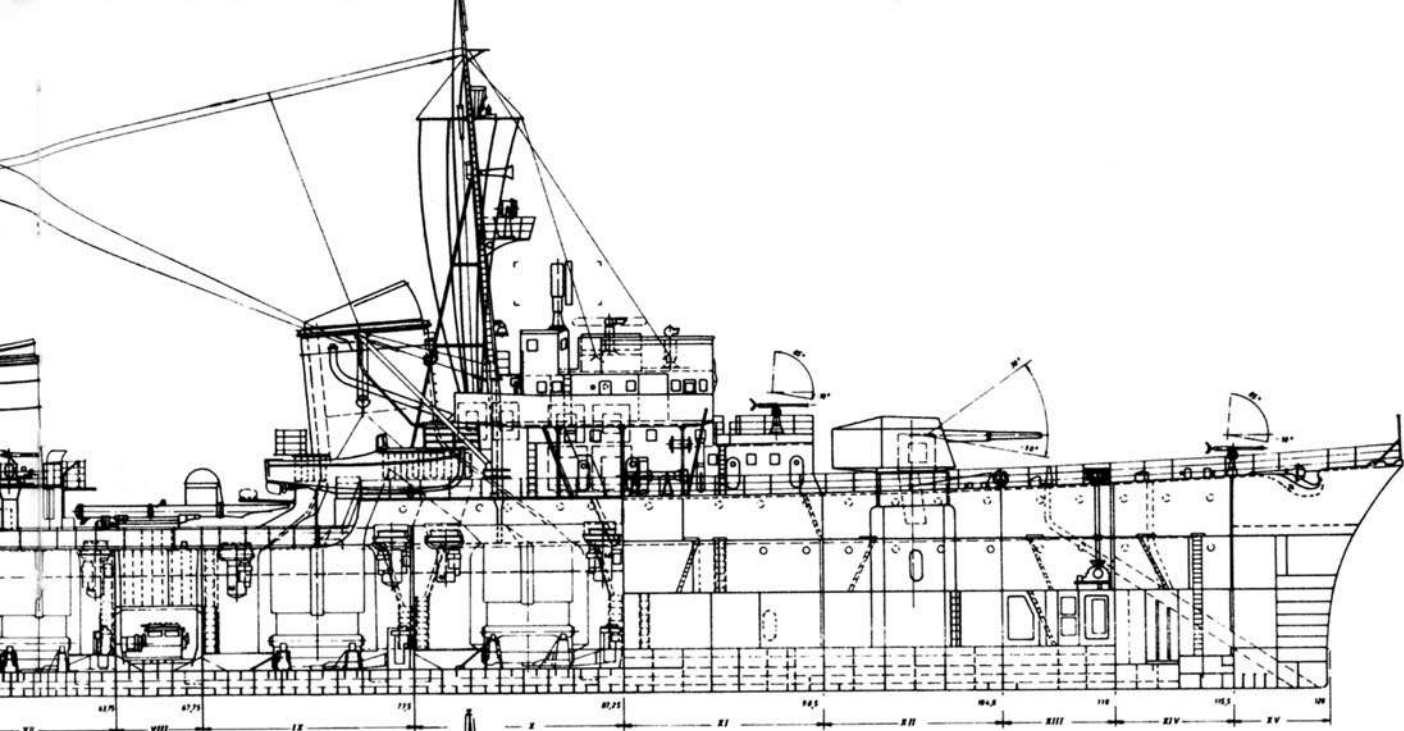


Эскадренный миноносец «Проворный» (бывший Z-33)

Проект перевооружения, утвержденный 22.04.1950

Копия подлинного чертежа, хранящегося в фондах РГА ВМФ





Проектная № 27177
 1957 г.
 1957 г.

ходоками, показывая 37—38 уз. в реальных условиях, а головной «Дитер фон Рёдер» через два месяца после вступления в строй развил 40,45 уз. при мощности машин 74 462 л.с. Z-23 и Z-24 показали на испытаниях 37,5 уз.; Z-29 и Z-30 — 36,1 уз. Реальная скорость «нарвиков» в боевых условиях составляла 35—36 уз. После установки тяжелых орудийных башен скоростные качества несколько ухудшились, в открытом море скорость не превышала 33 уз. Эсминцы Z-31 — Z-34 развивали на испытаниях до 36,1 уз.; корабли постройки «Германияверфт» оказались более медлительными — их наилучший результат составил 35,5 уз. при мощности машин 75 638 л.с. Данные представителей типа 36В улучшились незначительно: Z-35 и Z-36 показали на испытаниях 36,5 уз. при мощности машин 71 510 л.с.

В целом силовые установки немецких эскадренных миноносцев оказались крайне ненадежными. Как признавался один из немецких инженер-механиков, во время войны личный состав электромеханических боевых частей нередко награждался не за действия в бою с противником, а за борьбу с авариями. Не оправдались и надежды на экономичность силовых установок с высокими параметрами пара. КПД котлов Вагнера и Бенсона равнялся 78 и 77 % соответственно, тогда как у британских Адмиралтейских составлял 76 %, а у американских доходил до 80 %. Однако главная причина заключалась в том, что расход пара на вспомогательные механизмы значительно превысил проектный, причем особенно заметно это было на экономическом ходу. Проведенные в 1941 г. на эсминце «Фридрих Ин» прогрессивные замеры расхода топлива показали, что если на полном ходу данное превышение составляло 3,3 %, то на экономическом — более 46 %!

Следствием перечисленных проблем стало резкое снижение дальности плавания. Проектный запас топлива для эсминцев типа 34 составлял 299 т, полный — 670—770 т. Предполагалось, что при скорости 19 узлов эсmineц сможет покрыть расстояние 4400 миль и находиться в море

в течение восьми суток. Однако фактические показатели дальности плавания составили 35—45 % от проектных, тогда как автономность сильно ограничивалась состоянием энергетической установки и, по донесениям командиров, не превышала 60 часов. При более продолжительном плавании вероятность аварии котлов и машин возрастала на столько, что экипаж находился все время в состоянии психологического перенапряжения.

Первой операцией, когда германскому флоту пришлось действовать на большом удалении от своих баз, стало «Учение на Везере» (захват Дании и Норвегии). После высадки десантов в Тронхейме и Нарвике у эскадренных миноносцев уже не оставалось топлива на обратный путь, что в конечном итоге привело к гибели десяти кораблей нарвикской группы. Дальнейший опыт действий в Норвежском и Баренцевом морях показал необходимость сохранения в резервуарах междонного пространства не менее 30 % нефти в качестве балласта, что еще сократило дальность плавания.

У кораблей типа 36 запас топлива увеличился (нормальный — 310 т, полный — 787 т), что дало прибавку в дальности плавания, хотя проектные 4850 миль остались недостижимыми. Емкость нефтяных цистерн «нарвиков» была увеличена, а благодаря их расположению над водяными 30 процентное ограничение расхода топлива, присущее прежним эсминцам, было существенно снижено. Топливо хранилось в отсеках второго дна, но основная часть в бортовых цистернах, причем топливные насосы котлов могли качать его только из этих цистерн, что вызывало требование их постоянного наполнения. В итоге, только нестандартный Z-28 имел такую же дальность плавания, как у кораблей типа 36, эсминцы Z-23 — Z-27 имели на 7—10 % большую дальность плавания, остальные представители типа 36А и 36А(Моб) — на 11%; у кораблей типа 36В она возросла еще больше.

Удельный расход топлива

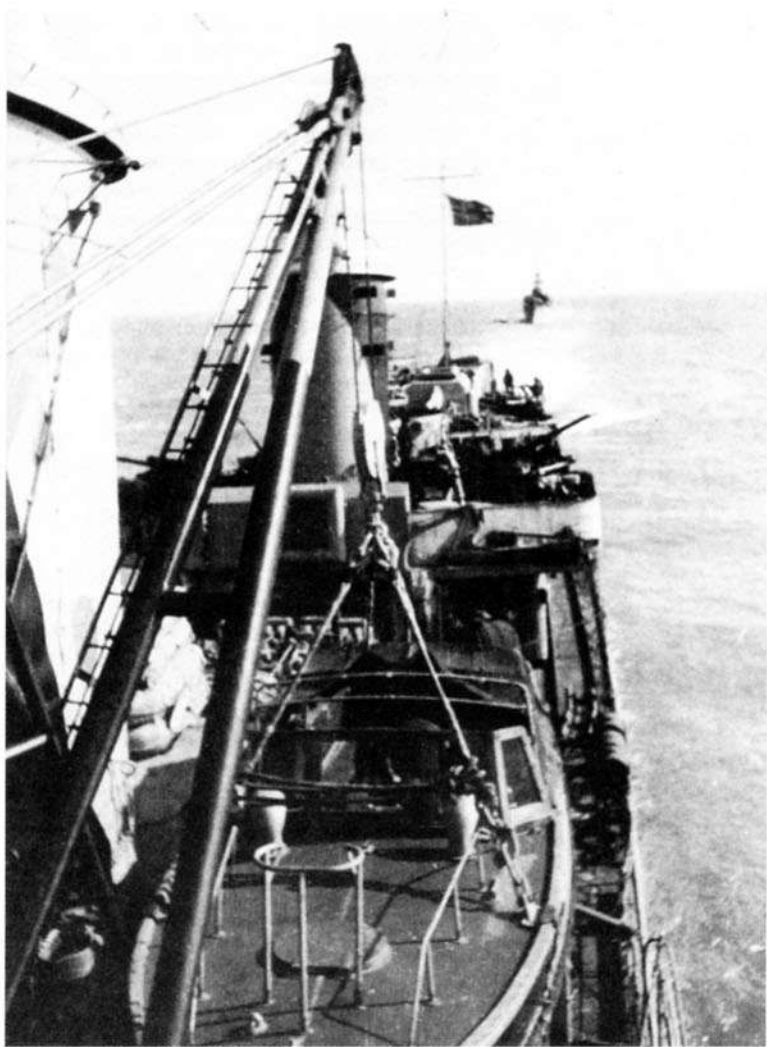
	Z-14 по спецификации	Z-22 по спецификации	Z-14 по результатам испытаний
На полном ходу (мощность ГЭУ 70 000 л.с.), кг/л.с. х час	0,364	0,327	0,376
На экономическом ходу (мощность ГЭУ 6 000 л.с.), кг/л.с. х час	0,495	0,407	0,725

Судовые системы и устройства

Весьма прогрессивным было электрооборудование немецких эсминцев, работавшее на постоянном токе напряжением 220 В. В каждом из машинных отделений находилось по турбогенератору марки АЕГ мощностью 200 кВт. Для питания корабля при отключенных котлах на «маассах» имелось три дизель-генератора, располагавшихся в VIII отсеке под помещением вспомогательного котла. Два из них имели мощность 60 кВт, один — 30 кВт (на Z-9 — Z-16 все три по 50 кВт). У эсминцев типа 36 суммарная мощность электростанции повысилась за счет установки более мощных дизель-генераторов (два по 80 кВт, один — 40 кВт). На «нарвиках» добавился еще один дизель-генератор — аварийный, в средней надстройке, при этом все они имели мощность по 80 кВт. Таким образом, общая мощность электростанции у кораблей типа 34 достигала 550 кВт, а у типа 36А подскочила до 720 кВт — рекордная величина для эсминцев того времени. Для сравнения можно сказать, что у новейших британских эсминцев типа «Трайбл» аналогичная величина составляла 190 кВт, отечественных «семерок» — 150—200 кВт, у построенных несколькими годами позже американских «флетчеров» — 680 кВт. Однако на типах 36А(Моб) и 36В производительность электростанции снизилась, поскольку имелся только один турбогенератор (в кормовом МО).

Германский флот традиционно уделял большое внимание техническим средствам борьбы за живучесть. Немецкие эсминцы имели развитые противопожарную и водоотливную системы. Главная пожарная магистраль питалась от двух электрических насосов производительностью 20—30 т/ч при давлении 6 кг/см². В котельных и машинных отделениях и в отсеках, расположенных между ними, имелись системы парового и газового (газ СВ хранился баллонах и подавался сжатым воздухом) пожаротушения, а также устанавливались пеногенераторы.

Водоотливная система включала три электронасоса главной магистрали производительностью по 300 т/ч плюс три вспомогательные донки производительностью по 80 т/ч. Кроме того, можно было задействовать турбоциркуляционные насосы, имевшие для этой цели специальные патрубки. Суммарная производительность составляла 2100 т/ч, что считалось большой величиной, но, как показал боевой опыт,



отнюдь не лишней. Только мощные водоотливные средства помогли спасти Z-34, торпедированный в Данцигском заливе в апреле 1945 г. В то же время, отмечался ряд существенных недостатков системы: из-за большой протяженности она часто выходила из строя, из-за засорения и подсоса воздуха откачка воды из удаленных отсеков была затруднена, а общий трубопровод при повреждении мог привести к затоплению соседних отсеков через отрезки. Последний недостаток был свойственен и вентиляционной системе, в которой не соблюдался принцип отсечности.

По проекту, эсминцы типа 34 должны были оборудоваться пассивными успокоителями качки по типу цистерн Фрама, состоявшими из двух цистерн с водой, переливанием которой управляла гиросистема. Установить их успели только на несколько кораблей. Низкая эффективность

Моторный катер на одном из германских эсминцев типа «Нарвик».

успокоителей, показанная на испытаниях, заставила отказаться от них в пользу обычных скуловых килей, правда, на Z-20 они так и не были установлены.

Эсминцы довоенной постройки оснащались одним балансирующим рулем с приводом Дэвиса. Максимальный угол перекладки составлял 40° на каждый борт. «Нарвики» оборудовались двумя рулями меньшей площади (по 4,5 м² каждый), установленными в струях винтов, что позволило заметно улучшить маневренность. Рулевых постов было два — основной в ходовой рубке и запасной на средней надстройке. Рациональные немцы отказались от традиционных штурвалов — их функцию выполнял поперечный переключатель, нажимая на один из концов которого рулевой замыкал цепь электрической рулевой машины, и руль перекадывался в соответствующую сторону. Аварийное управление могло осуществляться из румпельного отделения при помощи ручного штурвала. Эсминцы оборудовались гирокомпасами системы «Аншютц», репитеры которых устанавливались на мостике, в ходовой рубке и в постах управления огнем. Магнитные компасы, в противоположность британской практике, играли роль вспомогательных.

Штатный состав спасательных средств «маассов» включал в себя два моторных (дизельных) катера, шестивесельный ял и шлюпку-двойку; на «рёдерах» имелось два моторных катера и два яла; на «нарвиках» — моторный катер, моторный полубаркас, вельбот и ялик. Моторные катера размещались в районе носовой трубы, для их спуска и подъема служили краны грузоподъемностью 9 т, мелкие шлюпки стояли у кормовой трубы и спускались шлюпбалками. На практике состав шлюпочного вооружения варьировался в широких пределах. В военное время эсминцы снабжались дополнительными спасательными плотиками характерной квадратной формы. Они крепились на надстройках, обвесах мостиков, торпедных аппаратах и щитах орудий.

Якорное устройство состояло из двух якорей системы Холла (весом по 1,5 т для эсминцев типов 34, 34А и 36, или 2 т для кораблей типа «Нарвик»), для выборки которых служили два носовых якорно-швартовых шпиля с приводом от одного электромотора. Основным отличием «нарвиков» стал отказ от якорных клюзов — якоря вытаскивались на палубу полубака через небольшие полуклюзы, что позволило избавиться от собственного «маассам» забрызгивания. Кормовой брашпиль с электроприводом использовался для постановки тралов, буксировки и швартовки.

Радиоэлектронное оборудование

Эскадренные миноносцы оснащались четырьмя радиопередатчиками и приемниками (ДВ, ДВ ближнего действия, КВ и УКВ). Радиорубка располагалась в нижнем ярусе носовой надстройки, рядом с ней находился шифровальный пост, оборудованный шифровальной машиной «Энигма».

Гидроакустические средства германских эсминцев первоначально ограничивались шумопеленгаторной станцией GHG (Gruppenhorchgerät), в комплект которой входило 36 гидрофонов, устанавливавшихся вдоль бортов, усилитель, компенсатор и два блока питания для усилителя и приемников. Посредством коммутатора обеспечивались различные режимы подключения приемников. Рабочие частоты: 500 Гц; 1, 3, 6 и 10 кГц. Считалось, что при движении корабля средним ходом станция способна обнаруживать шумы торпед с расстояния 2000 м, подводной лодки — с 500—700 м, но в боевых условиях выяснилось, что реальные показатели станции значительно скромнее.

В 1938 г. фирма GEMA завершила разработку гидролокатора, получившего название «S-Gerat» или «Schallwellengerat» (Schallwellen — звуковая волна). По принципу действия прибор был аналогичен британскому «Асдику». Он работал на частоте 10—15 кГц с частотой следования импульсов до 300 Гц, имел дальность действия порядка нескольких сотен метров и в благоприятных условиях обеспечивал точность по пеленгу порядка 1°, по дальности — около 1 %. Поступление станций на флот шло медленно. До конца 1939 г. их установили на «Ценкер» и «Экольдт», к середине следующего года планировалось оснастить ими половину эсминцев. В действительности «Ридель» получил «S-Gerat» в августе 1940 г., «Ин» — в феврале 1941 г., тогда как «Хайнеман» и «Штайнбринк» гидролокаторов вообще не имели (по остальным кораблям довоенной постройки точных данных нет). Зато все корабли типов 36А, 36А(Моб) и 36В комплектовались ими при вступлении в строй.

В популярной литературе активным гидроакустическим средствам немецких кораблей дается, как правило, высокая оценка, однако анализ боевого опыта позволяет говорить скорее об обратном.

С осени 1940 г. эскадренные миноносцы стали оснащаться радиолокационными станциями* FuMO 21. Для их размещения на верхнем мостике позади дальномерной площадки была оборудована небольшая

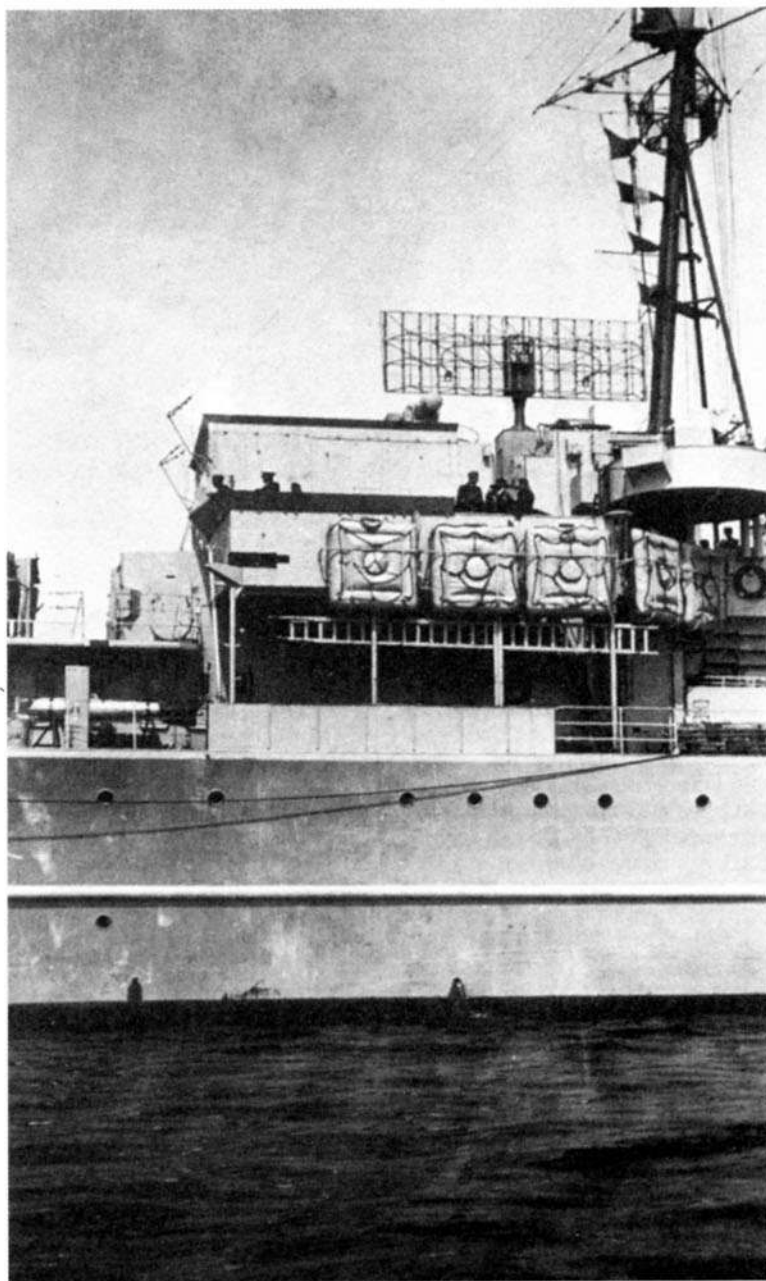
рубка. Станция имела антенную решетку «матрасного» типа размером 4х2 м, рабочую частоту 368 МГц (длина волны 81,5 см) и дальность обнаружения надводной цели около 5,5 миль. Установка массивного радара заставила снять прожектора с мачт и заменить прежние 4 метровые дальнометры 3 метровыми. На кораблях типа 34/34А станция имела значительную «мертвую зону» в кормовых секторах, эсминцам следующих серий, благодаря иному расположению фок-мачты, даже столь габаритным антеннам удалось обеспечить круговое вращение.

С 1943 года станция FuMO 21 заменялась улучшенными FuMO 24 или FuMO 25 (антенна 6х2 м), однако на Z-25 впоследствии вернули старую модель. В конце 1944 — начале 1945 гг. большая часть уцелевших кораблей была дополнительно оснащена радаром FuMO 63 «Хохентвайль К» (частота 556 МГц, длина волны 53,9 см, дальность обнаружения надводной цели около 5 миль, воздушной — от 10 до 40 км в зависимости от высоты полета), устанавливавшимся позади второй трубы вместо прожектора. К тому же, «Байтцен», «Ин», «Штанийбринк», Z-28, Z-38 и три корабля типа 36В эту станцию не получали.

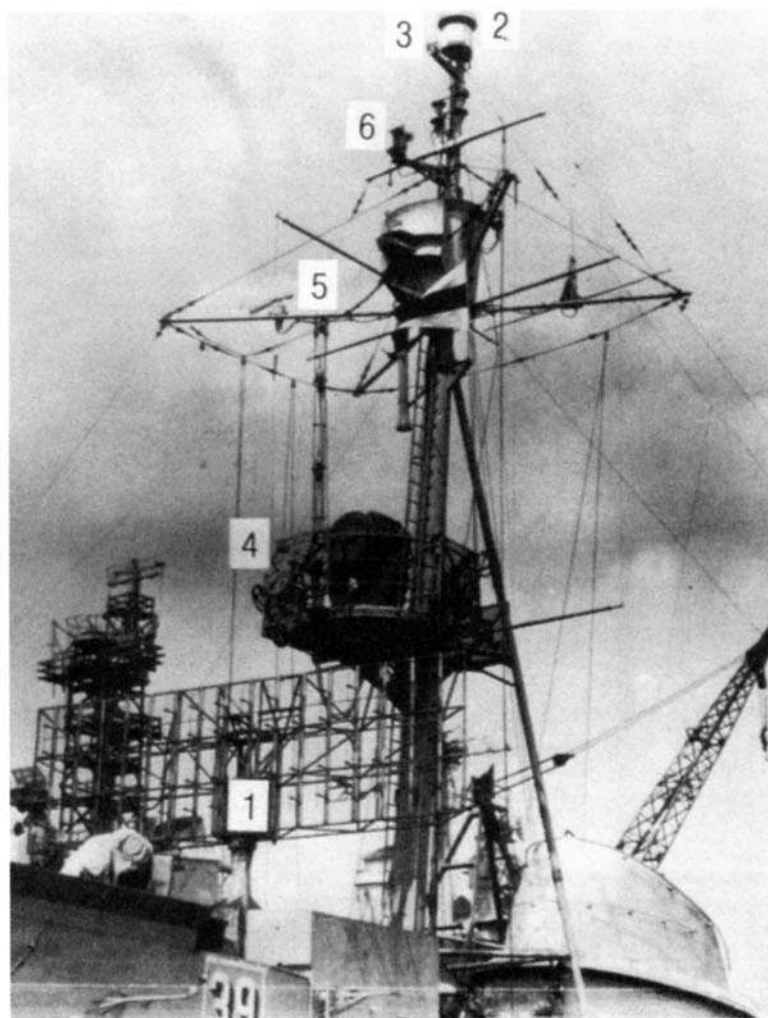
В ходе Второй мировой войны радиолокация заняла прочное место на боевых кораблях и зарекомендовала себя отличным средством навигации и целеуказания. В 1943 г. британский флот освоил артиллерийскую стрельбу по данным радаров, добившись таким образом качественного превосходства над противником. Немецкие радиодальнометры значительно уступали по своим возможностям. Пеленг цели определялся с точностью 3°, ошибка по дальности достигала 70 м, а две близко расположенные цели сливались на экране в одно эхо, что полностью исключало возможность ведения «слепой стрельбы». К тому же немецкие радары оказались весьма капризными и трудными в обслуживании системами. Они часто выходили из строя. Так, во время нападения трех эсминцев группы «Арктика» на союзный конвой PQ-13 только Z-26 имел действующую РЛС. Неисправность радиолокационных станций на Z-24 и Z-25 помешала им обнаружить суда конвоя, а затем вовремя прийти на помощь тонущему флагману. А в ходе

боя 28 декабря 1943 г. в Бискайском заливе, когда штормовые волны сделали бесполезными все оптические прицелы и дальнометры, эскадренные миноносцы 8-й флотилии смогли добиться лишь одного попадания в «Глазго», в то время как британские крейсера вели отличную стрельбу благодаря своим радарам. Не получил германский флот и радиолокационных станций управления огнем зенитной артиллерии. Разрыв между немцами и союзниками в радиоэлектронном оборудовании обозначился с 1942 г. и в дальнейшем он неуклонно увеличивался.

Носовая надстройка эсминца Z-43, лето 1944 г. Хорошо видны вращающаяся антенна радиолокационной станции FuMO 24/25 (перед фок-мачтой) и фиксированные антенны станции технической разведки FuMB 4 «Суматра» (на фок-мачте).



* Германские радиолокационные станции имели следующие обозначения: FuMO (Funkmess-Ortung) — радиодальнометр, FuMB (Funkmess-Beobachtung) — пассивный детектор, FuME (Funkmess-Erkennung) — идентификатор «свой-чужой».



В в е р х у: Расположение радиоэлектронного оборудования на носовой надстройке и фок-мачте эсминца Z-39 (фотография из американского отчета, 1945 г.):

1 — антенна станции FuMO 24/25; 2 — антенна станции FuMB 81 «Берлин-С»; 3 — антенна станции FuMB 3 «Бали»; 4 — антенна станции FuMB 4 «Суматра»; 5 — инфракрасный детектор; 6 — антенна станции FuMB 26 «Тунис».

С п р а в а: 3-метровый дальномер и антенна радиолокационной станции FuMO 24/25 (на заднем плане) эсминца Z-43.

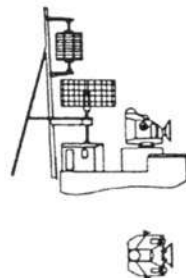
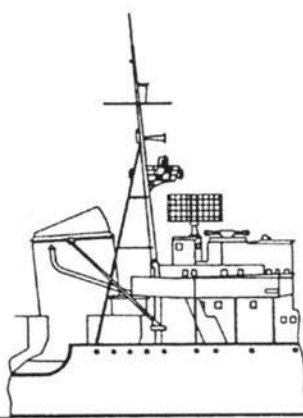
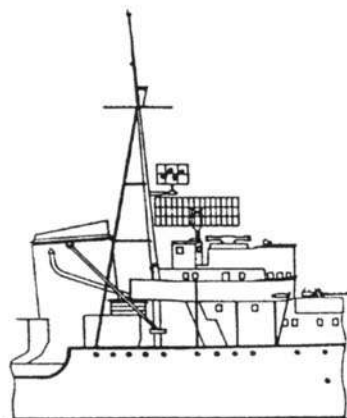


Отдельно надо сказать о таком непрерывном атрибуте радиоэлектронного оборудования немецких кораблей, как станции радиотехнической разведки, в литературе часто называемые пассивными детекторами. К ним относились FuMB 3 «Бали», FuMB 4 «Суматра», FuMB 6 «Палау», FuMB 7 «Тимор», принимавшие излучение радиолокаторов противника. Они имели дипольные антенны или небольшие антенные решетки, монтировавшиеся на фок-мачте (на уровне прожекторной площадки или «вороньего гнезда») и ветроотбойнике мостика.

В самом конце войны «Пауль Якоби», а возможно и другие корабли, получили станции FuME 2 «Веспе-Г» системы опознавания «свой-чужой».

Расположение антенн РЛС на германских эсминцах:

А — Z-25, антенна FuMO 24 размерами 6x2 м (до 1944 г.); Б — Z-38, антенна FuMO 21 размерами 4x2 м; В — Z-52, антенна FuMO 21 и КДП с антенной FuMO 231 (проект).



Мореходность, остойчивость, управляемость

Первые же походы эсминцев типа 34/34А выявили несовершенство обводов корпуса, плохую остойчивость, задымленность. В свежую погоду они не всходили на волну, а прорезали ее и зарывались носом. Даже при небольшом волнении весь бак вплоть до орудия №1 заливался сплошным потоком воды, а хождение по верхней палубе было связано с риском для жизни.

Для уменьшения забрызгивания носовой части на «Георг Тиле» были установлены брызгоотбойники, проходившие вдоль полубака на уровне верхней палубы от якорных клюзов до орудия №2. Они себя не оправдали и к началу войны были демонтированы, но в 1944—1945 гг. в ходе ремонта аналогичным образом был оборудован «Ганс Лоди».

Остойчивость «маассов» оставляла желать лучшего. Вследствие значительного «верхнего» веса и тяжелого корпуса метацентрическая высота при полном водоизмещении составляла всего 0,79 м, а при стандартном уменьшалась до 0,6 м. Увеличение водоизмещения и ширины кораблей типа 36 благоприятно сказалось на остойчивости. Замеры головного «Дитера фон Рёдера» показали метацентрическую высоту 0,95 м при полном водоизмещении и 0,75 м при стандартном. Бортовая качка оценивалась как вполне умеренная.

Маневренность кораблей типа 34/34А оценивалась столь же невысоко. Диаметр циркуляции на скорости 21,4 уз. составлял 580 м (4,83 длины корпуса), на скорости 35 уз. — 855 м (7,1 длины корпуса). При резкой перекладке руля возникал дифферент на нос. В штормовую погоду корабль плохо слушался руля и рыскал по курсу. В 1938—1939 гг. на «Германе Шёмане» для улучшения управляемости были удлинены дейдвуды, но ощутимых результатов это не принесло. Зато у эсминцев типа 36 за счет увеличения длины дейдвудов и изменения обводов кормовой части маневренность несколько улучшилась, хотя из-за большой длины диаметр циркуляции оставался значительным.

«Нарвики» отличались заметно улучшившейся, по сравнению с предшественниками, маневренностью. Удлинение дейдвудов гребных валов улучшило устойчивость на курсе, хотя оставались проблемы с управляемостью на малых ходах. Перепланировка размещения водяных и топливных цистерн способствовала улучшению остойчивости. У кораблей с четырьмя 150-мм орудиями начальная метацентрическая высота при полной нагрузке составляла 0,88 м. Восстанавливающий момент был максимальным при крене 45° и исчезал при углах крена более 90°. Хотя амплитуда бортовой качки была значительной, эсминцы типа 36А обладали вполне удовлетворительными мореходны-



Эсминец Z-23 в штормовой Атлантике. Снимок сделан во время операции по встрече блокадопрорывателя «Озорно» 24 декабря 1943 г.

ми качествами. Выдержав испытания на Балтике, они получили положительные отзывы моряков. Но в боевых выходах в Северном море и Арктике выявился другой конструктивный недостаток: слишком острые обводы и малый запас плавучести носовой оконечности.

Установка носовой башни свела на нет большинство улучшений по части мореходности. Метацентрическая высота уменьшилась до 0,78 м. Эсминцы зарывались носом в воду даже при вполне умеренном волнении, плохо всходили на волну, появилась большая рыскливость на курсе. В сентябре 1942 г. в ходе осуществления операции «Царин» в Баренцевом море Z-23 попал в шторм. Корабль настолько глубоко входил в воду, что волна перекрывалась через мостик, а вокруг башни появлялись водовороты, как у ползатоппленной скалы.

Облегчение носовой части у эсминцев типа 36В, без сомнения, улучшило мореходность, однако полноценной проверки этого провести не удалось, поскольку корабли не покидали пределов Балтийского моря.

Экипаж

Экипаж довоенных эсминцев состоял из 10 офицеров и 313–315 матросов. Кораблям типа 36А по штату полагалось 11 офицеров и 332 унтер-офицеров и матросов (на Z-28 соответственно 12 и 315, плюс 12 человек штаба FdZ). В годы войны число офицеров, как правило, сокращалось, что было вызвано их нехваткой на других кораблях, в первую очередь — подводных лодках. Тем не менее, по мере усиления зенитного вооружения численность личного состава неизменно росла. Так, на эсминцах типа 36В насчитывалось уже 11–15 офицеров и 320–335 матросов.

Расположение жилых помещений на всех кораблях было схожим. Каюта командира корабля занимала две трети кормовой надстройки и состояла из спальни, салона и санузла общей площадью 19 м². Там же, но ближе к носу, располагалась офицерская кают-компания с буфетом. Жилые помещения офицеров (III отсек) состояли из 10 одно- и двухместных кают. Всего предусматривалось 15 мест, что создавало резерв для размещения на корабле штаба флотилии. Офицерские каюты оборудовались письменными столами, диванами, кроватями с рундуками, умывальниками и многочисленными шкафами. Кровати располагались, как правило, по длине корабля, что снижало утомляемость при качке. Со-

ветские специалисты, изучавшие трофейные корабли, отмечали удобство офицерских кают, но указывали на тесноту и скудность кают-компаний.

Фельдфебели размещались во II отсеке в шести двухместных каютах, примыкавших к кают-компаниям. Матросы располагались в девяти кубриках: около 70 человек на нижней палубе в корме; остальные, в том числе машинная команда в полном составе — в носовой части на верхней и нижней палубах. В XI отсеке в полубаке находились 8–10 местные кубрики унтер-офицеров (маатов).

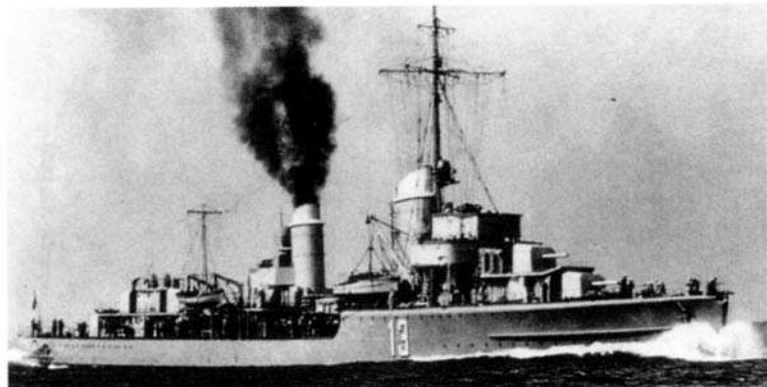
На кораблях довоенной постройки матросские кубрики оборудовались стационарными двухъярусными койками с рундуками, располагавшимися по большей части поперек корпуса. На одного матроса приходилось 1,25 м² площади жилых помещений. На эсминцах типа «Нарвик» койки представляли собой съемные парусиновые полотнища, крепившиеся металлическими люверсами к вертикальным стальным тросам, натянутым между подволоком и палубным настилом. В дневное время кубрики были свободны от мебели, обеспечивая беспрепятственный доступ к бортам, что было немаловажно при борьбе с пожарами и пробоинами. Установка орудийной башни на «нарвиках» сильно стеснила жилое пространство в XII отсеке, что заставило перейти на трехъярусные койки в матросских кубриках. Однако и при этом стационарных спальных мест хватало примерно для половины экипажа, остальные спали в гамаках.

В кубриках имелись шкафы, изготовленные из прессованной бумаги, складные обеденные столы из дюралюминия, раковины для мытья посуды. Обычное паровое отопление на германских эсминцах отсутствовало, для обогрева жилых помещений служили электрокамины. Не имело и изоляции кубриков: с одной стороны, это обеспечивало быстрый доступ к бортам при ликвидации пробоин, с другой, серьезно ухудшало условия обитаемости, особенно в суровых северных широтах. Тем не менее, уже упоминавшийся В.В. Смирнов был буквально поражен вниманием к бытовым мелочам на немецких эсминцах: например, в умывальниках команды имелись краны для горячей и холодной воды. Наши специалисты отмечали большое количество холодильных шкафов (в кают-компаниях и буфетных имелись собственные холодильники), а также наличие всевозможных кладовых и мастерских, среди которых были даже портняжная и сапожная.

В целом бытовые условия команды нельзя назвать комфортными, однако немецкие моряки при стоянках в базе жили в береговых казармах, поэтому суровая практичность оборудования жилых помещений была для них нормой. Слепой перенос немецкого опыта советскими кораблестроителями на эсминцы проекта 30, учитывая традицию нашего флота «Корабль — дом», нельзя назвать удачным.

Внешние различия

Несмотря на то, что эсминцы типа 34/34А строились разными верфями, внешние различия между ними были минимальны. Первые четыре корабля имели полукруглый ходовой мостик, оказавшийся слишком тесным и вскоре замененный прямоугольным. Кроме того, они отличались скругленным сопряжением палубы и борта на полубаке. У кораблей с котлами Бенсона (Z 9 — Z 16) в передней части второй трубы имелись две трубы



аварийного сброса пара, у эсминцев постройки «Германияверфт» (Z-9 — Z-13) средний иллюминатор ходовой рубки был слегка приподнят над остальными, а у «дешимаговских» (Z-5 — Z-8) скругление обшивки на срезе полубака имело меньший радиус.

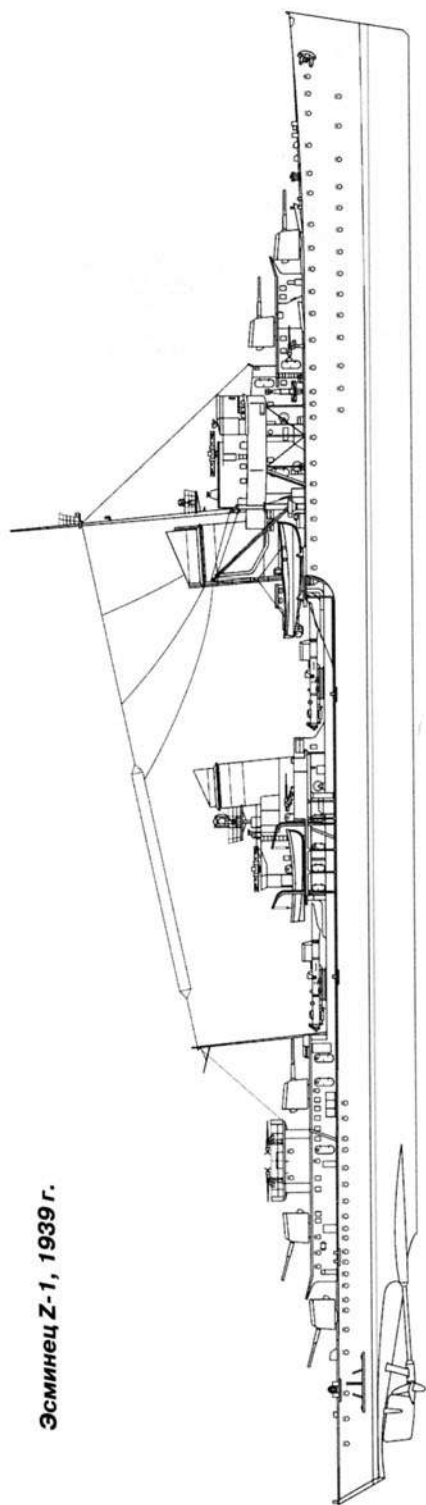
Эсминцы типа «Рёдер», как уже отмечалось, различались формой форштевня:

Эсминец типа 34 Z-2 «Георг Тиле» после переделки носового мостика и установки брызгоотбойников.

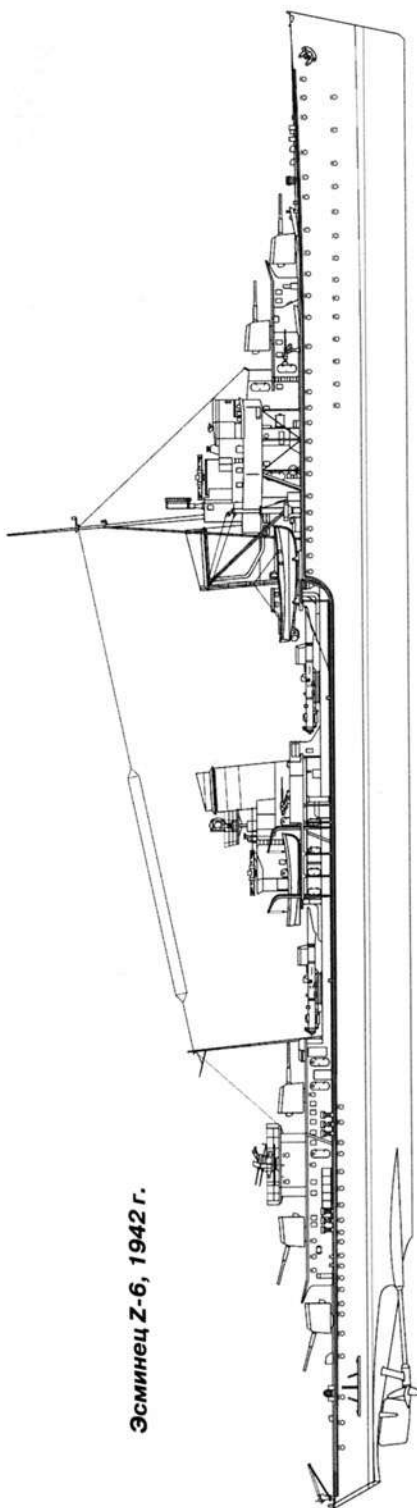


Эсминцы типа 36 Z-18 «Ганс Людеман» (вверху) и Z-20 «Карл Гальстер» (слева).

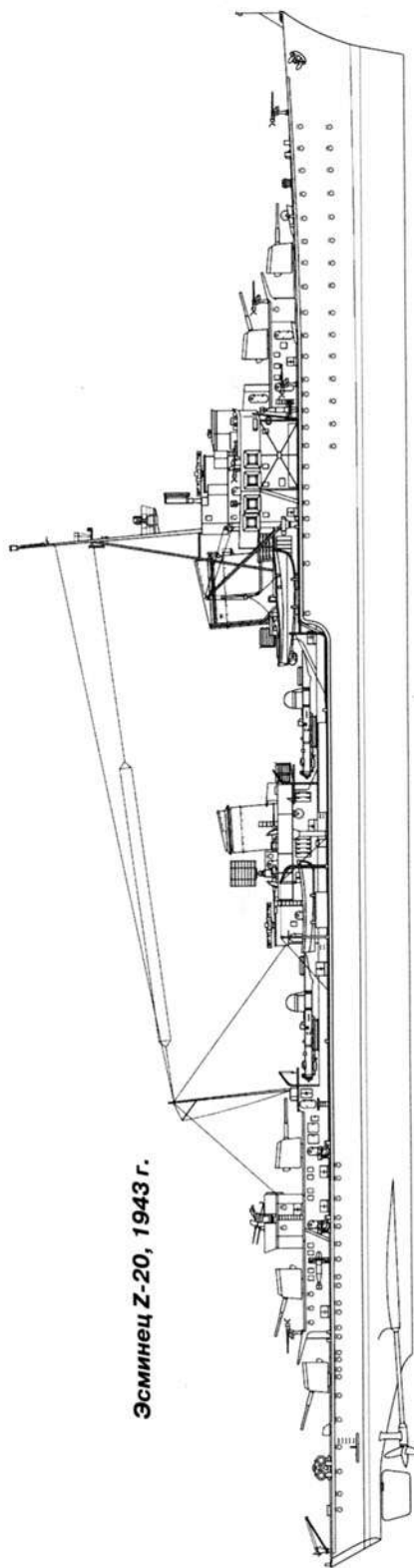
Эсминец Z-1, 1939 г.

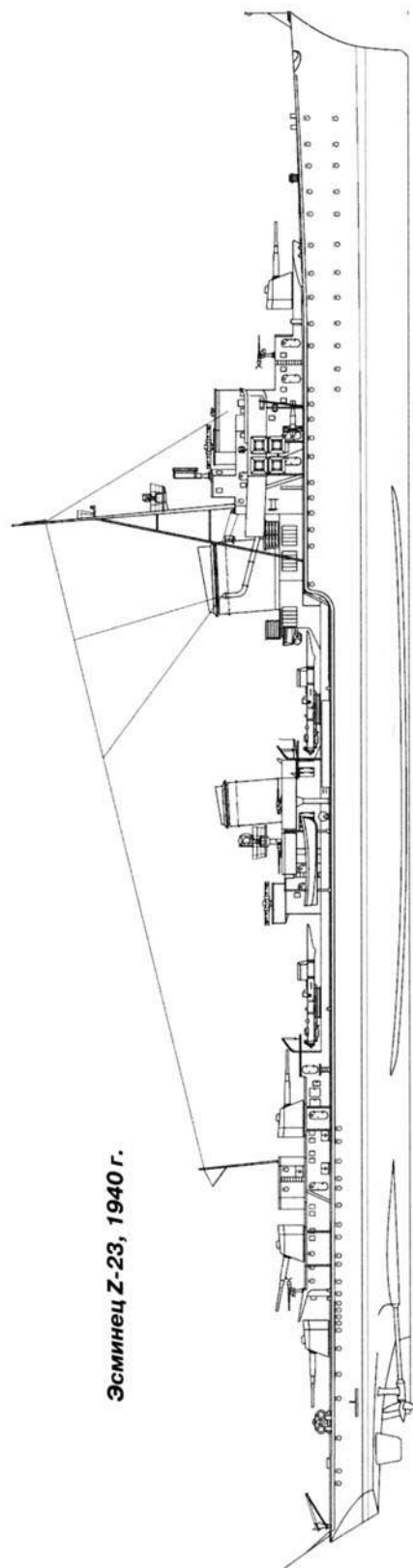


Эсминец Z-6, 1942 г.

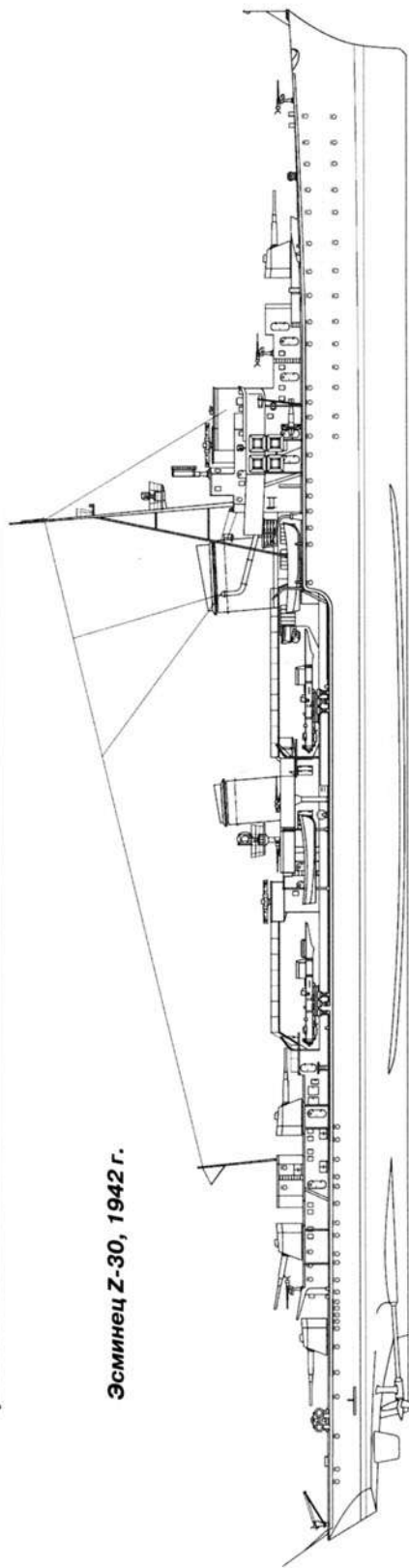


Эсминец Z-20, 1943 г.

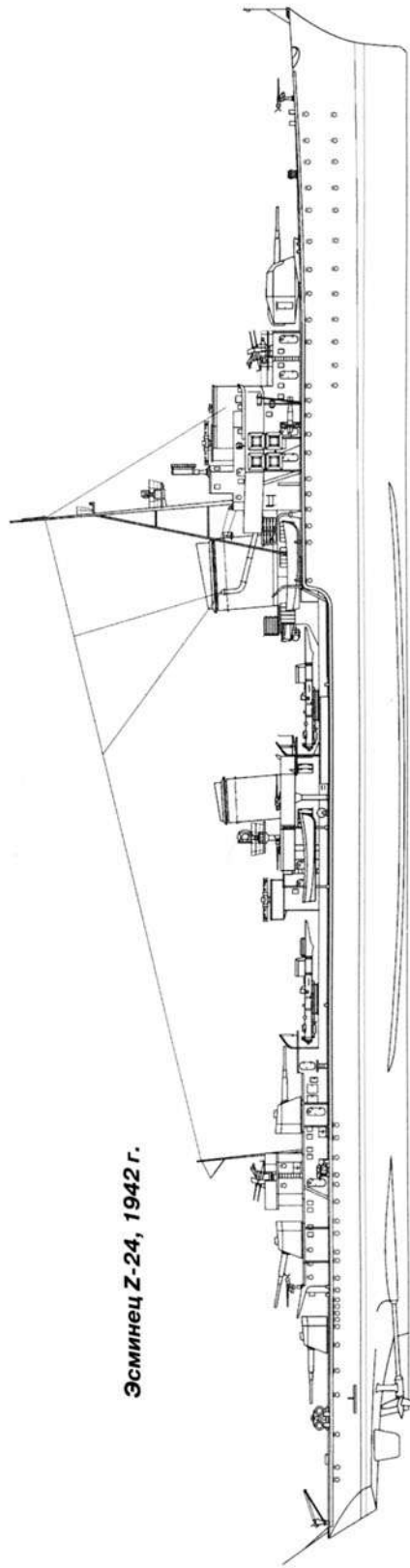




Эсминец Z-23, 1940 г.



Эсминец Z-30, 1942 г.



Эсминец Z-24, 1942 г.

**Варианты
камуфляжной
окраски германских
эсминцев:
Z-4 «Рихард
Байтцен»,
1941 г. (верхний
снимок);
Z-6 «Теодор
Ридель»,
1943 г. (средний
снимок);
Z-24, 1941 г.
(нижний снимок).**

у Z-17 — Z-19 он был прямым, у Z-20 — Z-22 — клиперным. Кроме того, прожекторная площадка на фок-мачте у Z-17 — Z-19 находилась на уровне носовой трубы, у остальных — примерно на половине высоты мачты. Построенные последними Z-21 и Z-22 имели заметно утолщенные внизу фок-мачты.

После вступления в строй Z-23 и Z-24 отличались от прочих «нарвиков» формой банкетов под носовым орудием. На Z-25 ограждение винтов располагалось несколько выше, а также была изменена подводная часть форштевня. На Z-30 над торпедными аппаратами имелись переходные мостики, соединяющие палубы надстроек; в 1943 г. их сняли. Эсминцы типа 36A(Mob) внешне выделялись более высоким козырьком на пере-

дней трубе, а Z-31 — Z-34 еще и конфигурацией фок-мачты («ноги» чуть ниже). Z-32 и Z-37 первоначально имели барбет носовой башни высотой 0,7 м, которую впоследствии уменьшили до проектных 0,3 м.

Обмотки размагничивания на большинстве кораблей укладывались на уровне палубы полубака, но на Z-24 они находились чуть ниже, а на Z-39 — на уровне верхней палубы и были закрыты брызгоотбойником. Часть эсминцев (Z-25, Z-28, Z-37, Z-38) имела брызгоотбойники, проходившие от полуклюзов до орудийной башни. Практически все корабли получили защитные плексигласовые щиты на торпедные аппараты. Прочие различия касались формы площадок 20 мм автоматов на средней надстройке; менялся состав и расположение шлюпок и прожекторов.

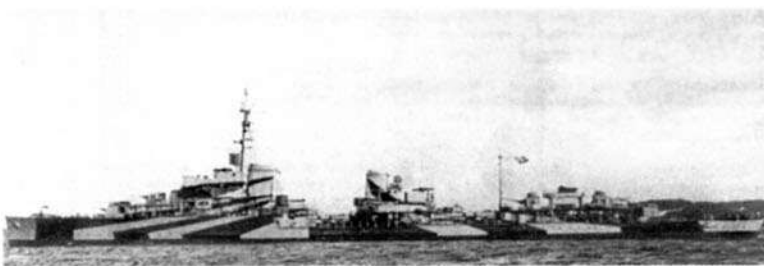
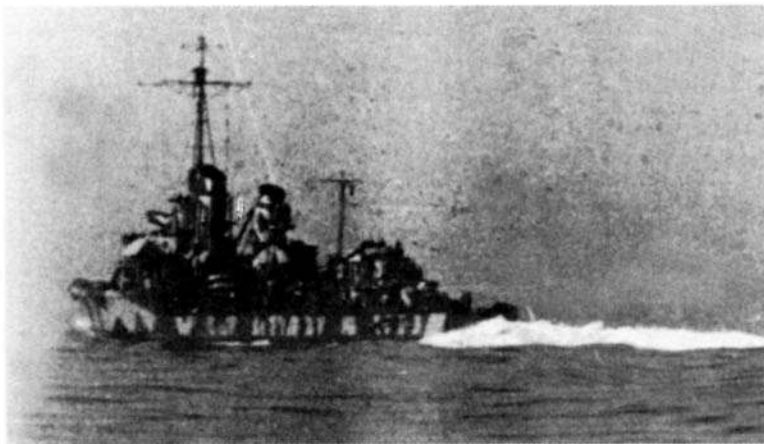
Все эсминцы типа 36B незначительно различались между собой. Z-35 был единственным, имевшим прожекторную площадку на фок-мачте, а Z-43 — обмотки размагничивания на уровне верхней палубы, закрытые брызгоотбойниками.

Окраска

Довоенная система окраски эсминцев в общих чертах не отличалась от принятой еще до Первой мировой войны — так называемая «схема 50/51». Корпуса окрашивались в средне-серый цвет (Dunkelgrau 51), надстройки — в светло-серый (Hellgrau 50), ватерлиния была темно-серой (Grau 23a/23b), для подводной части использовалось четыре оттенка красного. Козырьки дымовых труб — черные либо (особый шик!) белые; палубы — темно-коричневого или темно-серого, почти черного, цвета (Teerfärbis Tf 99).

В довоенный период на борта наносились тактические номера из двух цифр, первая из которых обозначала номер дивизиона («Леберехт Маасс» номера не имел). Приказом от 7 ноября 1939 г. они были отменены, но есть основания полагать, что номера были закрашены вскоре после начала боевых действий. Одновременно были сбиты доски с названиями кораблей, однако государственный герб — орел со свастикой, крепившийся на ветроотбойнике мостика, — сохранялся довольно долго. В годы войны для опознавания кораблей с воздуха на палубе в носу и корме рисовались белые круги со свастикой.

Как и подавляющее большинство кораблей Второй мировой войны, германские эсминцы не избежали увлечения камуфляжем. Еще в период Норвежской



компания «Теодор Ридель» был окрашен по уникальной трехцветной «мозаичной» схеме, но широкое применение камуфляжной окраски на германских эсминцах началось лишь в 1942 г. Как правило, использовалась двухцветная схема. Сначала поверх прежней краски наносились широкие темно-серые или черные клинья, зачастую для создания эффекта «укорачивания» закрашивались оконечности, рисовались ложные буруны. С 1943 г. стала применяться двух- или трехцветная окраска в виде сходящихся полос, на флотском жаргоне называемая «зеброй». Впрочем, среди морских офицеров не было единого мнения относительно полезности камуфляжа. Например, командир 5-й флотилии капитан-пур-зее Вольф в июле 1943 г. распорядился ликвидировать камуфляжную окраску кораблей своего соединения и полностью перекрасить их в светло-серый цвет. С 1944 года большинство, если не все германские эсминцы камуфляжа не несли.

Военные модернизации

К середине 1940 г., когда начались значимые модернизации, в строю осталось лишь десять эскадренных миноносцев. Первым существенным изменением в их внешнем облике стала установка треногих фок-мачт.

Изменения в составе зенитного вооружения начались с замены 20-мм автоматов С/30 на более совершенные С/38. Первыми в апреле 1941 г. их получили «Ин» и «Хайнеман». Замена сопровождалась установкой трех дополнительных автоматов — на баке перед орудием №1 и в оконечностях шельтердеков под стволами орудий №2 и №4. Впоследствии носовой автомат был перенесен ближе к форштевню и установлен на круговом банкете.

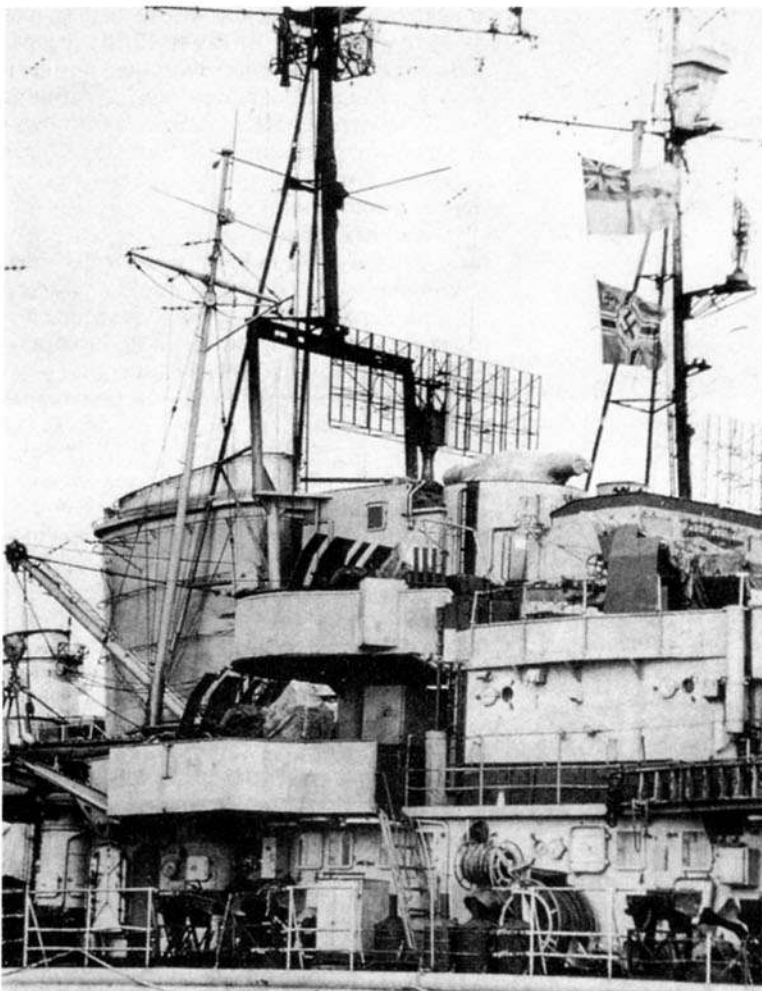
С конца 1941 г. на эсминцы стали устанавливаться счетверенные 20 мм «фирлинги». Их монтировали на кормовой надстройке на месте пары одинарных автоматов, которая переносилась на крылья мостика (при этом на «Гальстере» грот-мачта была перенесена на переднюю оконечность кормового шельтердека, как у кораблей типа 34). Только «Хайнеман» и «Шёман», погибшие в январе и мае 1942 г. соответственно, остались с первоначальным составом вооружения. Все эсминцы типа 36А до конца 1942 г. получили по счетверенному 20-мм автомату, монтировавшемуся на кормовой надстройке, как у эсминцев довоенной постройки. Вскоре второй «фирлинг» появился взамен

прежней установки перед мостиком (на Z-28 за неимением места были установлены два одинарных). Корабли типа 36А (Mob) вступали в строй с десятью-двенадцатью 20-мм автоматами, в том числе двумя счетверенными (на Z-32 первоначально стоял только кормовой). Эсминцы типа 36В при вступлении в строй несли уже по три «фирлинга»: один на корме и пару на спонсонах верхнего мостика.

В начале 1942 г. на уцелевших эсминцах типа 34/34А («Байтцен», «Якоби», «Ридель», «Лоди», «Ин», «Штайнбринк») были на 1,2 м срезаны носовые трубы и на 0,7 м укорочены козырьки, что позволило несколько снизить «верхний» вес и улучшить остойчивость.

В 1944 году «Якоби», «Штайнбринк» и «Лоди» прошли капитальный ремонт, во время которого получили «атлантические» форштевни, увеличившие их наибольшую длину до 121 м («Лоди» — 123 м), а также характерные основания фок-мачт, позволявшие антенне радара совершать

Кормовая надстройка эсминца Z-15 «Эрих Штайнбринк» после капитуляции Германии. У правого борта корабля стоит эсминец Z-5 «Пауль Якоби», на мачте которого поднят британский военно-морской флаг. Обратите внимание на «ворота» фок-мачты размером 4х6 м, позволяющие вращаться антенне радиолокационной станции FuMO 24/25. Вильгельмсхафен, лето 1945 г.



круговое вращение и прозванные на флоте «воротами» (Tormast). На «Байтцене» работы ограничились переделкой форштевня.

К середине 1944 г. опасность, исходящая со стороны авиации союзников, заставила немцев значительно усилить зенитное вооружение своих кораблей. В это время на вооружение поступили новые 37-мм автоматы М/42 и 43/М концерна «Рейнметалл-Борзинг» (в спаренной и одинарной установках соответственно), обладавшие существенно улучшенной скорострельностью. Несмотря на близкие баллистические характеристики, оба образца различались конструктивно и, если верить большинству источников, не совпадали по боеприпасам. Первый из них являлся морской версией армейской зенитки «Flak 36» с удлиненным стволом. Автоматика орудия работала по принципу отдачи затвора, благодаря чему техническая скорострельность достигала 250 выст./мин., хотя практическая была ниже. Стандартная обойма вмещала 5 снарядов. Спаренная установка весила 1,35 т и впервые в германском флоте снабжалась защитным щитом. Автомат 43/М, разрабатывавшийся одновременно для армии и флота, являлся модификацией авиационной 37 мм пушки МК 103. В его автоматике использовался принцип отвода пороховых газов, обойма вмещала 8 патронов, вес установки составлял 1,4 т.

В первых числах июня 1944 г. в Бресте с Z-24 и Z-32 сняли 20-мм автоматы, стоявшие на средней надстройке. Вместо них на первом было установлено два дополнительных «фирлинга», а на втором — два 37-мм автомата М/42 в одинарных установках, предназначавшихся для подводных лодок.

Принятый в ноябре 1944 г. проект модернизации «Барбара» предусматривал кардинальное перевооружение эсминцев. Для кораблей типа 34/34А предусматривался следующий стандартный набор: шесть спаренных 37-мм установок (пара штатных С/30, плюс по два М/42 на носовой надстройке и на месте орудия №3), девять 20-мм (одинарный на баке, спаренные LM/44 на крыльях мостика и счетверенный на корме), а также направляющие для 86-мм неуправляемых ракет RAG (Raketen Abschuss Geräte). Для «Гальстера» — единственного сохранившегося эсминца типа 36 — план предусматривал установку четырнадцати 37-мм (6х2, 2х1), девяти 20-мм (1х1, 2х2, 1х4) автоматов и четырех пусковых установок RAG. «Нарвики» должны были получить по четырнадцать 37-мм (6х2, 2х1), десять 20-мм (1х4, 3х2) автоматов и четыре установки

RAG. Спаренные 37-мм автоматы устанавливались бы перед мостиком, на штатном месте и вместо орудия №3, одинарные — вместо прежних 20 мм на средней надстройке; 20-мм «спарки» LM/44 ставились бы на полубаке и крыльях мостика, а «фирлинг» оставался на прежнем месте.

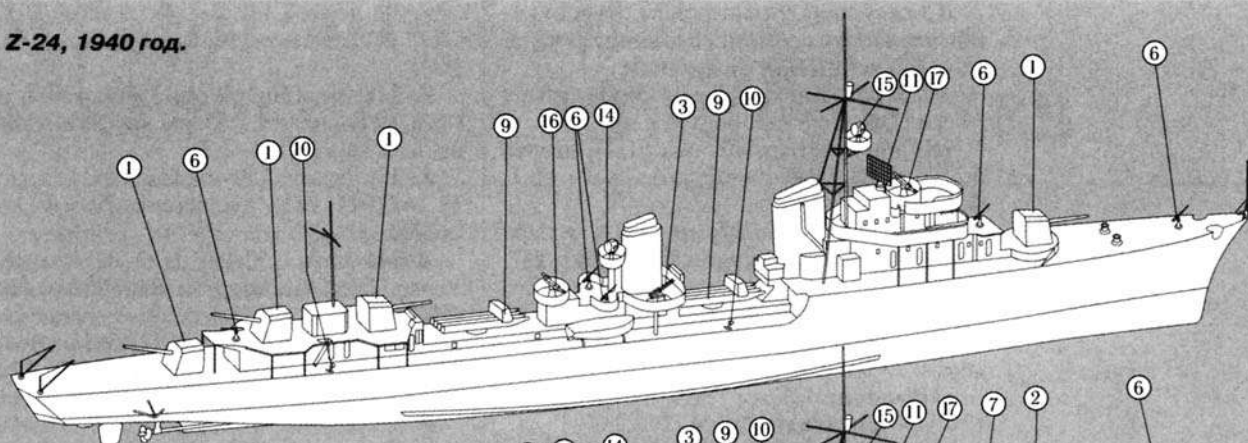
Из-за тяжелого военного положения Германии программу «Барбара» не удалось осуществить. В полном объеме работы были проведены только на «Якоби», «Лоди», «Штайнбринке», Z-25, Z-29 и Z-39, которые лишились орудия №3.

На «Гальстере» к 1944 году одиночные 20-мм автоматы на средней надстройке были заменены 37-мм, а на крыльях мостика и на полубаке рядом с орудием №2 появились 20-мм «спарки». Дополнительные 20-мм автоматы установили на баке, носовом и кормовом шельтердеках. В январе 1945 г. «Ин» доставил в Норвегию для «Гальстера» новые 37-мм автоматы М/42.

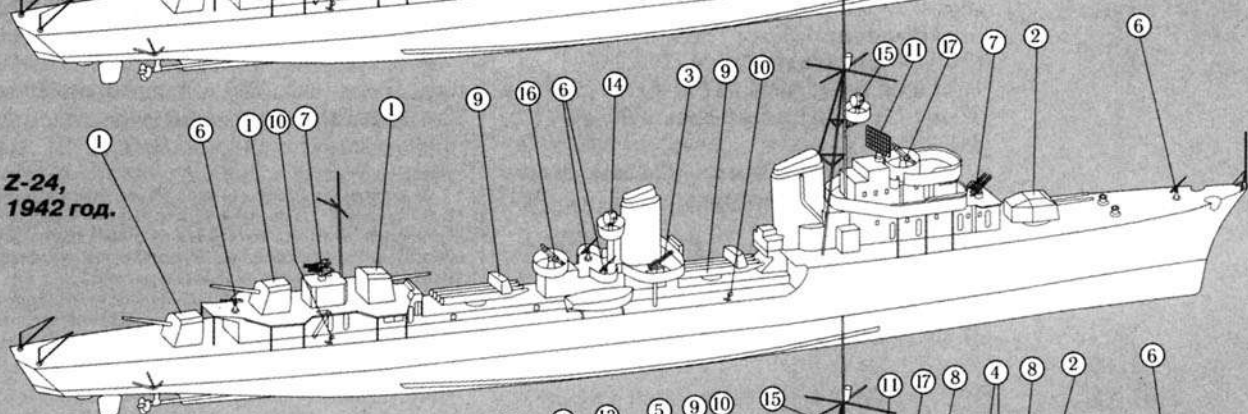
Z-28 был серьезно поврежден в конце октября 1944 г. и до конца января 1945-го ремонтировался в доке, за это время на него установили несколько дополнительных зениток. Z-30 не мог пройти модернизацию, так как в октябре 1944-го подорвался на mine в районе Осло-фьорда. Окончание войны он встретил в Норвегии так и не отремонтированным. С Z-31 в начале 1945 г. сняли носовую башню, поврежденную в бою с британскими крейсерами, заменив ее 105-мм/45 универсальным орудием С/32gE и дополнительными автоматами. Z-33 также был поврежден во время перехода из Норвегии на Балтику в феврале 45-го. Во время нахождения в доке орудие №3 с него сняли и передали на Z-34 (уже при нахождении корабля в советском флоте его вернули назад).

Эсминцы типа 36В, по имеющимся данным, при вступлении в строй были вооружены парой автоматов М/42 вместо устаревших С/30, кроме того, на Z-43 на средней надстройке устанавливались спаренные 20 мм автоматы LM/44. Так как ни один из кораблей не пережил войну, сложно определить, насколько отличалось их вооружение от первоначального, хотя Z-35 и Z-36 имели возможность усилить средства ПВО в конце ноября 1944 г. в Готенхафене. По плану «Барбара» для них предусматривалось следующее вооружение: спаренный 20-мм автомат на баке, два спаренных 37-мм М/42 перед мостиком, два 37-мм 43/М взамен «фирлингов» на мостике, по паре М/42 и 43/М на средней надстройке, еще три М/42 вместо орудия №3, один «фирлинг» и четыре 86-мм RAG.

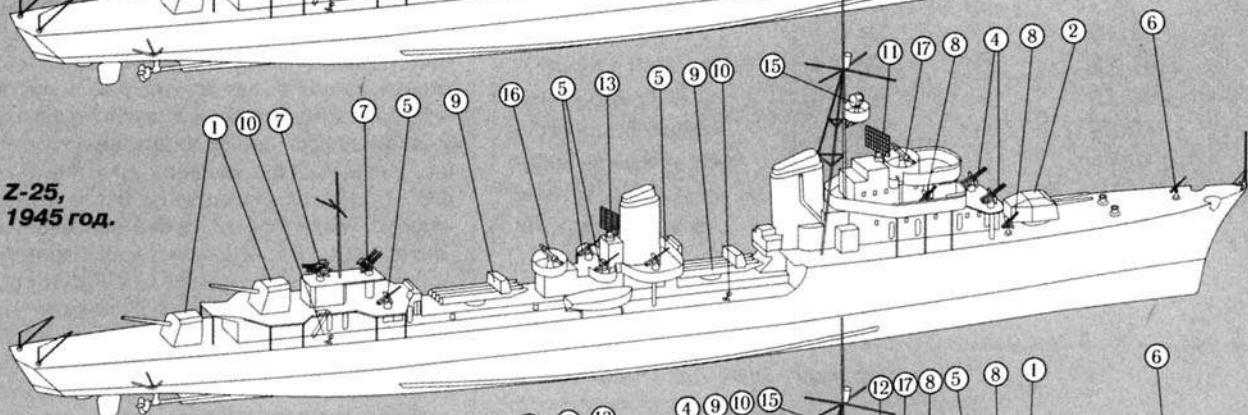
Z-24, 1940 год.



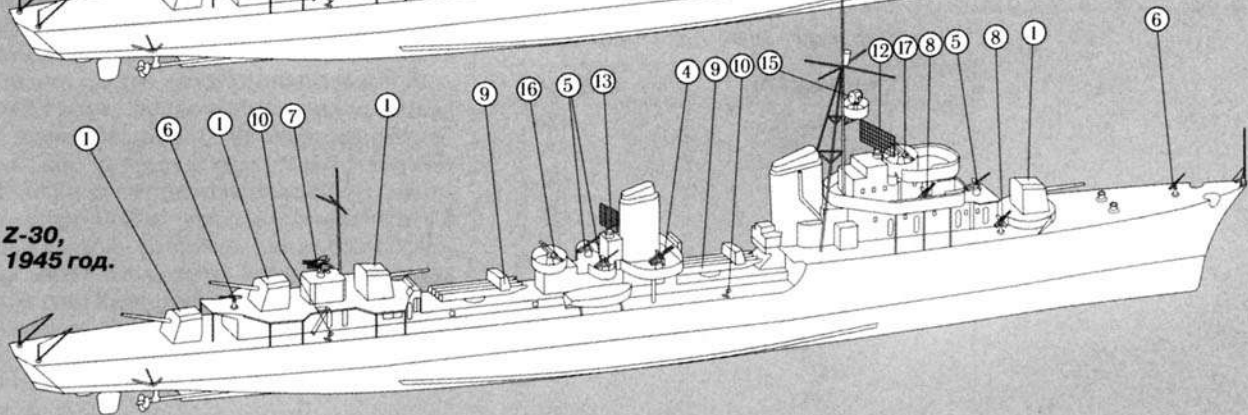
Z-24, 1942 год.



Z-25, 1945 год.



Z-30, 1945 год.



Расположение вооружения на эсминцах типа 36А:

1 — 150-мм орудие ТВК С/36 в палубной установке LC/36; 2 — 150-мм орудие ТВК С/36 в башенноподобной установке LC/38; 3 — 37-мм полуавтомат SKC/30; 4 — 37-мм автомат M/42; 5 — 37-мм автомат 43/M; 6 — 20-мм автомат С/30; 7 — 20-мм автомат С/38 («Фирлинг»); 8 — 20-мм автомат LM/44; 9 — четырехтрубный 533-мм торпедный аппарат; 10 — бомбомет; 11 — РЛС FuMo-21; 12 — РЛС FuMo-24/25; 13 — РЛС FuMo-63; 14 — 90-см боевой прожектор; 15 — 60-см сигнальный прожектор; 16 — 4-м дальномер; 17 — 3-м дальномер.

В итоге состав артиллерийского вооружения германских эсминцев к концу Второй мировой войны был следующим:

«**Байтцен**»: пять 127-мм (5х1), четыре 37-мм (2х2), восемь 20-мм (4х1, 1х4);

«**Якоби**»: четыре 127-мм (4х1), десять 37-мм (4х2, 2х1), тринадцать 20-мм (1х1, 4х2, 1х4);

«**Ридель**»: пять 127-мм (5х1), четыре 37-мм (2х2), четырнадцать 20-мм (6х1, 2х2, 1х4);

«**Лоди**» и «**Штайнбрик**»: по четыре 127-мм (4х1), четырнадцать 37-мм (7х2), десять 20-мм (3х2, 1х4);

«**Ин**»: пять 127-мм (5х1), четыре 37-мм (2х2), восемнадцать 20-мм (7х2, 1х4);

«**Гальстер**»: пять 127-мм (5х1), шесть 37-мм (2х2, 2х1) и пятнадцать 20-мм (4х2, 3х1, 1х4);

Z-25: четыре 150-мм (1х2, 2х1), десять 37-мм (2х2, 6х1), шестнадцать 20-мм (2х4, 4х2);

Z-28: четыре 150-мм (4х1), десять 37-мм (2х2, 6х1), десять 20-мм (1х4, 2х2, 2х1);

Z-29: четыре 150-мм (1х2, 2х1), девять 37-мм (4х2, 1х1), двадцать 20-мм (2х4, 4х2);*

Z-30: четыре 150-мм (4х1), семь 37-мм (2х2, 3х1), четырнадцать 20-мм (1х4, 4х2, 2х1);

Z-31: три 150-мм (3х1), одно 105-мм (1х1), четырнадцать 37-мм (6х2, 2х1), двенадцать 20-мм (1х4, 2х2);

Z-33: четыре 150-мм (1х2, 2х1), десять 37-мм (6х2, 2х1), двенадцать 20-мм (1х4, 2х2, 2х1);

Z-34: пять 150-мм (1х2, 3х1), шесть 37-мм (2х2, 2х1), восемнадцать 20-мм (2х4, 4х2, 2х1);**

Z-38: пять 150-мм (1х2, 3х1), шесть 37-мм (2х2, 2х1), шестнадцать 20-мм (2х4, 4х2);

Z-39: четыре 150-мм (1х2, 2х1), четырнадцать 37-мм (6х2, 2х1), четырнадцать 20-мм (2х4, 2х2, 2х1).

* Z 29 должен был получить пару 55-мм зениток вместо 20 мм автоматов на средней надстройке, но имеющиеся фотографии не позволяют судить об этом с полной очевидностью. Работы были начаты только в ноябре-декабре 1944 г., поэтому их вряд ли успели завершить.

** В последние дни войны Z 34 получил несколько (от одного до трех) 40 мм автоматов «Бюфорт», снятых с поврежденного союзной авиацией тяжелого крейсера «Лютцов».



ОРГАНИЗАЦИЯ СИЛ ЭСКАДРЕННЫХ МИНОНОСЦЕВ

Эскадренные миноносцы Кригсмарине первоначально находились в подчинении Начальника миноносцев (Führer der Torpedoboote — FdT), а с 26 октября 1939 г. — Начальника эсминцев (Führer der Zerstörer — FdZ). Последний подчинялся командующему разведывательными силами (Befehlshaber der Aufklärungstreitkräfte — BdA), с августа 1940 г. — непосредственно командующему флотом (Flottenchef). Штаб FdZ состоял из 6 офицеров (первый штаб-офицер, флаг-офицер, флагманский механик, интендант, врач, секретарь-интендант) и 6 унтер-офицеров и матросов. Флагманским кораблем FdT/FdZ до 10 сентября 1939 г. являлся «Леберехт Маасс», затем — «Вильгельм Хайдкамп», а с апреля 1942 г. — Z 28.

Первоначально эскадренные миноносцы сводились в дивизионы по три корабля, но в октябре 1938 г. вместо них стали формироваться флотилии. К началу войны насчитывалось три флотилии эсминцев типа «Маасс» (1-я, 2-я и 4-я), корабли типа «Рёдер» были сведены в 5-й дивизион, в декабре 1939 г. преобразованный в 3-ю флотилию. Командир флотилии имел собственный штаб, состоявший из 4 офицеров (инженер-механик, интендант, врач, секретарь-интендант) и 19 нижних чинов.

В ходе боевых действий формировались новые флотилии эсминцев и воссоздавались прежние, ранее расформированные. Так, в мае 1940 г., после нарвских событий, прежние соединения были расформированы, вместо них сформировали 5-ю и 6-ю флотилии, существовавшие до конца войны. В декабре 1940 г., когда начали вступать в строй корабли типа 36A, из них была сформирована 8-я флотилия эсминцев «Нарвик» (8. (Narvik) Zerstörerflottilla), которая существовала до августа 1944 г., после чего была расформирована, но в ноябре воссоздана вновь. В октябре 1942 г. воссоздали 4-ю флотилию.

Нужно отметить, что фактический состав флотилий зачастую отличался от списочного и сильно изменялся, штабу флотилии могли подчиняться эсминцы других соединений, сосредоточенные на одном ТВД или участвующие в общей операции.

**Бортовые номера и позывные эсминцев
довоенных типов**

Корабль	Позывной	Бортовой номер*
«Leberecht Maass»	LM	—
«Georg Thiele»	GT	13
«Max Schultz»	MS	12
«Richard Beitz»	RB	11
«Paul Jacobi»	PJ	21
«Theodor Riedel»	TR	22
«Hermann Schoemann»	HS	23
«Bruno Heinemann»	BH	63, 61
«Wolfgang Zenker»	WZ	61, 62, 63
«Hans Lody»	HY	62, 81
«Bernd von Arnim»	BA	81, 62
«Erich Giese»	EG	82
«Erich Koellner»	EK	61, 83
«Friedrich Ihn»	FI	32, 33
«Erich Steinbrinck»	ES	31, 32
«Friedrich Eckoldt»	FE	32, 31
«Diether von Roeder»	DR	51
«Hans Ludemann»	HL	53
«Hermann Kunne»	HK	52
«Karl Galster»	KG	42
«Wilhelm Heidkamp»	WH	43
«Anton Schmitt»	AS	41

Позывные эсминцев типа «Нарвик»

Корабль	Позывной
Z-23	ZA
Z-24	ZB, ZT
Z-25	ZC, ZU
Z-26	ZU
Z-27	ZV
Z-28	ZF, ZW
Z-29	ZG, ZX
Z-30	ZH, ZY
Z-31	ZI
Z-32	ZJ
Z-33	ZK
Z-34	ZL
Z-35	ZM
Z-36	ZN
Z-37	ZO
Z-38	ZP
Z-39	ZQ
Z-43	ZU

Начальник миноносцев (FdT)
контр-адмирал Гюнтер Лютенс
окт. 1937 — 21.10.1939
коммодор Фридрих Бонте
26.10.1939 — 29.11.1939

Начальник эсминцев (FdZ)
коммодор Фридрих Бонте
29.11.1939 — 10.4.1940 (погиб на Z-21)
фрегаттен-капитан Альфред Шеммель
18.4.1940 — 14.5.1940 (врид,
командир 5-й флотилии)
капитан-цур-зее* Эрих Бей
15.5.1940 — 26.12.1943
(погиб на ЛК «Шарнхорст»)
капитан-цур-зее Макс-Экарт Вольф
26.12.1943 — 25.1.1944 (врид,
командир 5-й флотилии)
вице-адмирал Лео Крайш
25.1.1944 — 29.5.1945

Флотилии эскадренных миноносцев

1-я флотилия эсминцев
Сформирована в Свинемюнде 26 октября
1938 г. Расформирована 18 апреля 1940 г.
Командиры флотилии:
капитан-цур-зее Вильгельм Майзель
26.10.1938 — 27.10.1939
фрегаттен-капитан Фриц Бергер
5.12.1939 — 18.4.1940
Состав флотилии:
«Георг Тиле», «Макс Шульц», «Рихард Байт-
цен», «Фридрих Ин», «Эрих Штайнбринк»,
«Фридрих Экольдт».

2-я флотилия эсминцев
Сформирована в Вильгельмсхафене 1 нояб-
ря 1938 г. Расформирована 14 мая 1940 г.
Командиры флотилии:
капитан-цур-зее Фридрих Бонте
1.11.1938 — 19.10.1939
фрегаттен-капитан Рудольф фон Пуфен-
дорф 26.10.1939 — 14.5.1940
Состав флотилии:
«Пауль Якоби», «Теодор Ридель», «Герман

* Примечание: с 10 апреля 1942 г. — коммодор; с 1 марта
1943 г. — контр-адмирал.

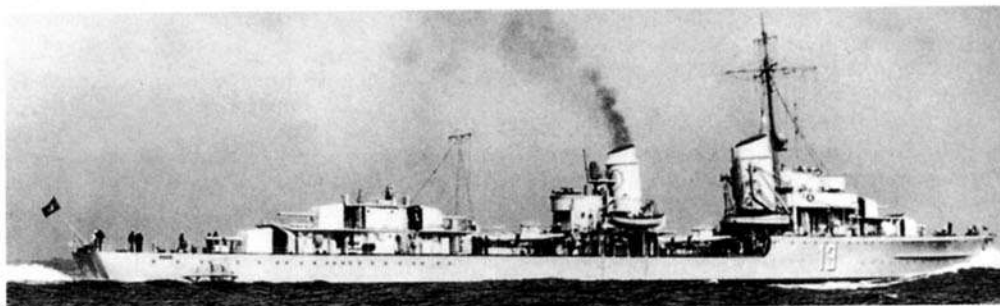
Шёман», «Бруно Хайнеман», «Леберехт
Маасс».

3-я флотилия эсминцев
Сформирована в 1 декабря 1939 г. Расфор-
мирована 13 апреля 1940 г.
Командиры флотилии:
фрегаттен-капитан Ганс-Йоахим Гадов
1.12.1939 — 13.4.1940
Состав флотилии:
«Дитер фон Рёдер», «Ганс Людеман», «Карл
Гальстер», «Антон Шмит», «Герман Кюн-
не».

4-я флотилия эсминцев
Сформирована в Везермюнде 4 апреля 1939
г. Расформирована 5 мая 1940 г. Повторно
сформирована 10 октября 1942 г. и сущест-
вовала до конца войны.
Командиры флотилии:
капитан-цур-зее Эрих Бей
4.4.1939 — 5.5.1940
фрегаттен-капитан Георг Лангхельд
10.10.1942 — 9.4.1943
капитан-цур-зее Рольф Йоханнессон
10.4.1943 — 12.11.1944
капитан-цур-зее барон Губерт фон Ванген-
хайм
13.11.1944 — 10.5.1945
Состав флотилии:
в 1939—1940 гг. — «Вольфганг Ценкер»,
«Ганс Лоди», «Бернд фон Арним», «Эрих
Гизе», «Эрих Кёльнер»;
в 1942—1945 гг. — Z-31, Z-32, Z-33, Z-34,
Z-37, Z-38, Z-39.

5-я флотилия эсминцев
Сформирована 14 мая 1940 г. из уцелевших
кораблей 1-й флотилии и существовала до
конца войны.
Командиры флотилии:
фрегаттен-капитан Альфред Шеммель
14.5.1940 — 13.8.1940 (врид, командир
Z-16)
капитан-цур-зее Фриц Бергер
14.8.1940 — 17.7.1942
капитан-цур-зее Альфред Шеммель
18.7.1942 — 31.12.1942 (погиб на Z-16)

Z-2 «Георг Тиле»
из состава
1-го дивизиона.



капитан-цур-зее Макс-Экарт Вольф
 25.2.1943 — 15.2.1944
 капитан-цур-зее барон Теодор фон Маухен-
 хайм Бехтольсхайм
 14.2.1944 — 15.4.1944 (врид)
 фрегаттен-капитан Отто Тайхман
 16.4.1944 — 20.4.1944 (врид)
 капитан-цур-зее Георг Лангхельд
 20.4.1944 — 10.5.1945
 Состав флотилии:
 «Фридрих Экольдт», «Рихард Байтцен»,
 «Фридрих Ин», «Эрих Штайнбринк», ZH-1;
 позже — Z-25, Z-29.

6-я флотилия эсминцев

Сформирована 14 мая 1940 г. из уцелевших
 кораблей 2-й, 3-й и 4-й флотилий и сущест-
 вовала до конца войны.
 Командиры флотилии:
 капитан-цур-зее Эрих Бей
 14.5.1940 — 14.11.1940 (одновременно с
 должностью FdZ)
 капитан-цур-зее Альфред Шульце-Хинрихс
 14.11.1940 — 12.4.1943
 капитан-цур-зее Фридрих Коте
 14.4.1943 — 12.12.1944 (погиб на Z-35)
 капитан-цур-зее Артур Веннигер
 13.12.1944 — 7.2.1945 (врид)
 капитан-цур-зее Гейнц Петерс
 8.2.1945 — 20.5.1945
 Состав флотилии:
 «Ганс Лоди», «Пауль Якоби», «Теодор Ридель»,
 «Герман Шёман», «Бруно Хайнеман», «Карл
 Гальстер», Z-35, Z-36, Z-43.

8-я флотилия эсминцев «Нарвик»

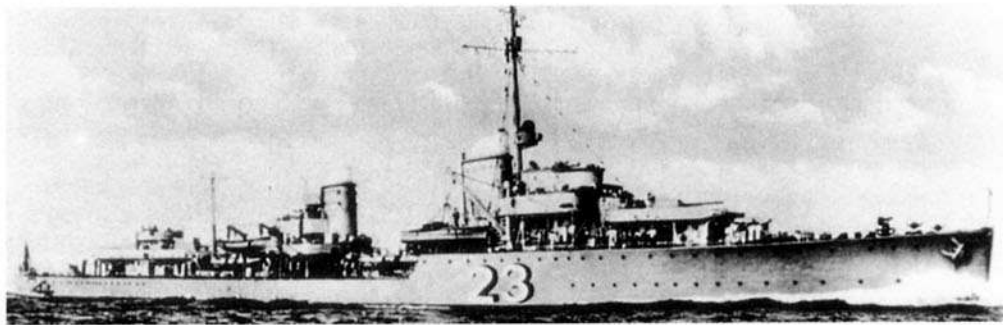
Сформирована 1 декабря 1940 г. Рас-
 формирована 25 августа 1944 г. Вновь
 сформирована в Свинемюнде 4 ноября
 1944 г. и существовала до конца войны.
 Формально в состав флотилии вошли
 эсминцы Z-25, Z-28, Z-29, Z-30, нахо-
 дившиеся в ремонте или действовавшие в
 составе других флотилий. Штаб флотилии
 осуществлял руководство ремонтом и
 боевой подготовкой эсминцев. Ему были
 подчинены ремонтирующиеся эсминцы,
 а также отряд учебных судов.

Командиры флотилии:

капитан-цур-зее Готфрид Пёниц
 1.12.1940 — март 1943
 капитан-цур-зее Ганс Эрдменгер
 март 1943 — 28.12.1943 (погиб на Z-27)
 капитан-цур-зее Георг фон Бергер
 29.12.1943 — 12.1.1944 (врид)
 капитан-цур-зее Георг Лангхельд
 13.1.1944 — 14.2.1944 (врид)
 капитан-цур-зее Георг фон Бергер
 15.2.1944 — 24.4.1944 (врид)
 капитан-цур-зее барон Теодор фон Маухен-
 хайм Бехтольсхайм
 25.4.1944 — 22.6.1944
 капитан-цур-зее Георг фон Бергер
 22.6.1944 — 25.8.1944
 капитан-цур-зее Генрих Герлах
 4.11.1944 — 1.5.1945

Состав флотилии:

Z-23, Z-24, Z-25, Z-26, Z-27, Z-28, Z-29,
 Z-30.



**Z-7 «Герман
 Шеман» (вверху)
 и Z-3 «Макс
 Шульц» (внизу)
 входили в состав
 соответственно
 2-го и 1-го
 дивизионов.**

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

Польская кампания

Довоенная карьера германских эсминцев была недолгой и не изобиловала яркими моментами. Вступив в строй, «маассы» включились в напряженную флотскую учебу: участвовали в маневрах, наносили визиты в заграничные порты. Осенью 1938 г. во время Судетского кризиса эсминцы 2-го дивизиона («Якоби», «Ридель» и «Шёман») совместно с броненосцем «Адмирал граф Шпее» совершили поход в испанские воды, где еще шла гражданская война. В мае следующего года «Маасс», «Байтцен», «Тиле», «Шульц», «Ин», «Экольдт» и «Кюнне» были в числе кораблей, первыми вошедших в оккупированный немцами Мемель.

23 августа 1939 г. германский флот получил приказ на развертывание в рамках готовящегося нападения на Польшу. Эсминцы приняли боезапас и вышли в район ожидания в западной части Балтики. Там они имели контакт с польскими эсминцами «Гром», «Блыскавица» и «Бужа», совершавшими переход в Англию, но, поскольку война не была объявлена, корабли разошлись в море. В ночь на 27 августа на «Шульце» возникли неполадки в котлах. Устранив неисправность, он догнал соединение северо-западнее Борнхольма, но в 2.24 в темноте протаранил миноносец «Тигер», который спустя 40 минут затонул. Эсминец также получил повреждения: носовая часть загнута назад до таранной переборки, в отсеке XIV открылась течь в топливных цистернах. Пришлось буксировать его в Штеттин на ремонт, продолжавшийся около месяца.

Вторая мировая война началась 1 сентября 1939 г. с нападения гитлеровской

Германии на Польшу. К началу операции в Пиллау были сосредоточены корабли 1-го («Байтцен», «Тиле»), 3-го («Ин», «Штайнбринк», «Экольдт»), 6-го («Ценкер», «Хайнеман») и 8-го («Арним», «Лоди») дивизионов совместно с флагманским «Маассом».

Роль эсминцев свелась к патрулированию в Данцигской бухте. По данным вахтенных журналов «Фридриха Ина» и «Эриха Штайнбринка», оба они 2 сентября подверглись атакам неприятельских подводных лодок, однако только атака на «Ин» подтверждается польскими источниками. Подлодка «Сеп» (командор-подпоручик Саламон) обнаружила эскадренный миноносец противника, шедший на скорости 6—7 уз., и в 19.38 с дистанции около 2 кбт. выпустила по нему одну торпеду из кормового торпедного аппарата, которая в цель не попала. В ответ эсминец контратаковал субмарину, сбросив 3 глубинных бомбы, — также безрезультатно.

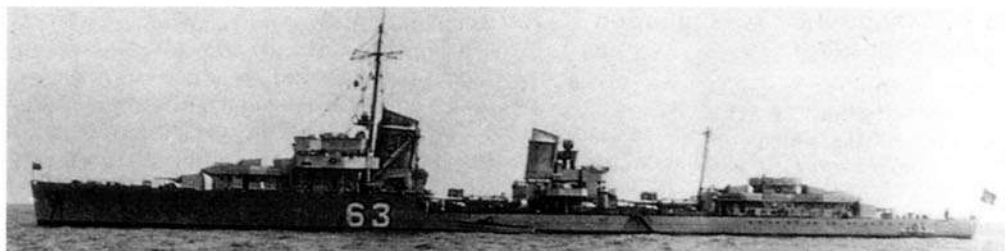
Утром 3 сентября эсминцы «Леберехт Маасс» (флаг Лютьенса) и «Вольфганг Ценкер», высланные на разведку гавани Хеля, вступили в бой со стоящими здесь минным заградителем «Грыф» и эскадренным миноносцем «Вихер». Огонь был открыт около 6.40 с дистанции 70 кабельтовых, и уже второй залп немцев дал накрытие. «Грыф» получил попадание одного снаряда, затем еще двух, уничтоживших на нем батарею 40-мм зениток. Погиб польский матрос.

Заградитель открыл ответный огонь из своих 120-мм орудий, и в 6.57 его снаряд угодил в козырек носовой надстройки «Мааса». Осколками были убиты 4 человека расчета орудия №1, хотя само орудие мало пострадало. Чуть позже открыл огонь и «Вихер». Меткая стрельба противника заставила германские эсминцы увеличить ход до 27 узлов и поставить дымовую завесу. В 7.35 корабли Лютьенса получили приказ выйти из боя и отойти в Пиллау.

На последней фазе боя к польским кораблям присоединилась береговая батарея, которой авторитетные западные историки (В. Харнак, М. Уитли, В. Кюн) приписывают единственное в этом бою попадание в «Маасс», основываясь на мнении контр-адмирала Лютьенса. Начальник миноносцев считал, что его флагман был поражен 150-мм снарядом, который мог быть выпущен только с берега, так как

Z-16 «Фридрих Экольдт», 1939 г.





ни один из польских кораблей не обладал таким калибром. Иного мнения придерживался Фридрих Руге (в то время начальник тральных сил на восточном ТВД), осмотревший «Маасс» после боя. Он утверждал, что эсминец получил попадание снаряда калибром не более 120-мм — именно такие орудия имел «Грыф».

То, что не удалось эсминцам Лютенса, сделала авиация. Днем 3 сентября «Вихер» и «Грыф» подверглись массированному налетам германских пикирующих бомбардировщиков Ju-87 и гидросамолетов He-59 и затонули в результате бомбовых попаданий.

Действия на Западе в 1939—1940 гг.

Действия в Северном море и Балтийских проливах

Операции в Северном море начались 3 сентября 1939 г., когда германский флот приступил к созданию оборонительного минного заграждения «Вествалль» («Западный вал»), прикрывавшего подходы к Гельголандской бухте и побережью Германии. Он пред-

ставлял собой систему отдельных минных полей, которые ставились в период с 3 по 20 сентября. По данным «Хроники войны на море» Ю. Ровера и Г. Хюммельхена, наряду с заградителями в постановках участвовали эсминцы 1-й («Тиле», «Байтцен», «Ин», «Штайнбринк», «Экольдт»), 2-й («Ридель», «Шёман», «Хайнеман», «Маасс»), 4-й («Арним», «Лоди», «Гизе») флотилий и 5-го дивизиона («Рёдер», «Людеман», «Кюнне», «Гальстер»).

Другим родом деятельности германских миноносных сил осенью 1939 г. стала так называемая торговая война в Скагерраке и Каттегате. Патрулировавшие в этих проливах эсминцы и миноносцы останавливали и досматривали нейтральные пароходы с целью выявления военной контрабанды.

Первый выход в Каттегат состоялся 12 сентября. Операция, в которой приняли участие всего два корабля — эсминец «Рихард Байтцен» и старый миноносец Т-107, прошла без каких-либо результатов, хотя немцы имели отличную возможность потопить польскую подводную лодку «Вилк», прорывавшуюся из Балтийского моря. Незадолго до полночи 14 сентября «Байтцен» обнаружил неизвестную



**Эсминец Z-10
«Ганс Лоди»,
1939 г. С началом
войны тактические
номера на борту
были закрашены.**

Походы германских эскадренных миноносцев в Скагерраке и Каттегате

12—15.9.1939	«Richard Beitzen», миноносец Т-107
26—28.9.1939	«Hans Lody» (фр.-кпт. Бей), «Friedrich Ihn», «Erich Steinbrinck», 4 миноносца
28—30.9.1939	«Wilhelm Heidkamp» (к.-адм. Лютьенс), «Bernd von Arnim», «Erich Giese», «Diether von Roeder», «Hans Ludemann», «Hermann Kunne», «Karl Galster»
3—5.10.1939	«Hermann Schoemann» (кпт.-ц.-зее Бонте), «Friedrich Ihn», «Erich Steinbrinck», 3 миноносца
17—19.10.1939	«Paul Jacobi» (кпт.-ц.-з. Бонте), «Theodor Riedel», «Hermann Schoemann», 3 миноносца
22—24.10.1939	«Max Schultz» (кпт.-ц.-з. Майзель), «Friedrich Ihn», «Erich Steinbrinck», «Hans Lody» (фр.-кпт. Бей), «Bernd von Arnim», «Erich Giese»
27—29.10.1939	«Max Schultz» (кпт.-ц.-з. Майзель), «Friedrich Ihn», «Erich Steinbrinck», «Hans Lody» (фр.-кпт. Бей), «Bernd von Arnim», «Karl Galster»
13—15.11.1939	«Bruno Heinemann» (фр.-кпт. Бей), «Friedrich Ihn», «Erich Steinbrinck», «Friedrich Eckoldt»
22—23.11.1939	«Bernd von Arnim» (фр.-кпт. Бей), «Erich Giese», «Karl Galster» совместно с легкими крейсерами «Leipzig» и «Koln»
24—25.11.1939	«Bernd von Arnim» (фр.-кпт. Бей), «Bruno Heinemann», «Friedrich Ihn», «Erich Steinbrinck» совместно с карманным линкором «Lutzow», легкими крейсерами «Leipzig», «Koln» и 4 миноносцами
19—20.2.1940	«Paul Jacobi» (фр.-кпт. фон Пуфендорф), «Leberecht Maass», «Theodor Riedel», «Hermann Schoemann», 2 миноносца

субмарину, шедшую без огней вдоль побережья Швеции. Полагая, что лодка шведская, командир эсминца корветтен-капитан М. Шмидт не стал ее атаковать. «Вилк» благополучно добрался до Англии и впоследствии воевал в составе британского флота.

Завершив минные постановки, германское военно-морское командование получило возможность выделить для действий

в проливах гораздо более крупные силы. 26 сентября фрегаттен-капитан Бей вывел в Каттегат три эсминца и четыре миноносца. До 28 сентября эти корабли задержали для досмотра 45 торговых судов и были сменены семью эскадренными миноносцами под командованием контр-адмирала Лютьенса, которые за три дня крейсерства в Скагерраке и Каттегате досмотрели 58 судов, из которых девять отправили с призовой командой в Киль.

В дальнейшем подобные операции приобрели более или менее регулярный характер, пока эсминцы не были окончательно перенацелены для активных минных постановок у побережья Англии.

Особняком стоят походы, в которых эскадренные миноносцы участвовали совместно с линкорами и крейсерами. Первым стал демонстративный выход германского флота 8-10 октября 1939 г. Желая отвлечь корабли противника от поиска действовавших на коммуникациях в Атлантике броненосцев, ОКМ выслало в Северное море эскадру в составе линкора «Гнейзенау» (флаг адмирала Бёма), легкого крейсера «Кельн» и 9 эсминцев, которая должна была выманить британский флот из баз под удар германской авиации. Операция прошла безуспешно для обеих сторон. Следующим предприятием стал набег линкоров «Гнейзенау» и «Шарнхорст» под командованием вице-адмирала Маршалля в район к югу от Исландии (23 ноября ими был потоплен британский вспомогательный крейсер «Рауалпинди»). Соединение разведывательных сил вице-адмирала Денша (2 легких крейсера и 3 эсминца) сопровождало линкоры до побережья Южной Норвегии, а потом в течение двух дней крейсировало в Скагерраке и 23 ноября вернулось на базы. Но уже на следующий день Денш вновь вышел в Скагеррак, на этот раз с броненосцем «Лютцов», 2 крейсерами,

Один из эсминцев типа 34А перед выходом на минную постановку, 1939 г.



5 эсминцами и 4 миноносцами, и осуществлял там поиск торговых судов вплоть до вечера 25 ноября.

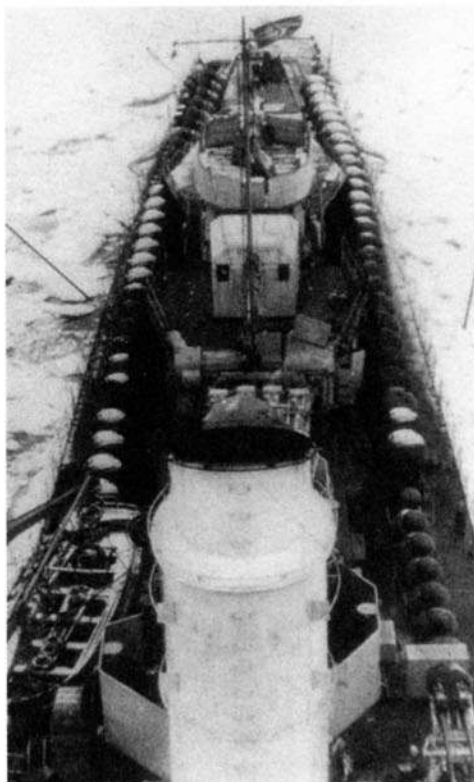
В феврале 1940 г. состоялся еще один поход германских линкоров с целью нападения на конвои, курсировавшие между Англией и Норвегией (операция «Нордмарк»). Эскадра в составе «Гнейзенау» и «Шарнхорста» в сопровождении тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» эсминцев «Вольфганг Ценкер» (вернулся из-за ледовых повреждений), «Карл Гальстер» и «Вильгельм Хайдкамп» вышла из Вильгельмсхафена 18 февраля и достигла широты Бергена. Одновременно отряд эсминцев и миноносцев под командованием фрегаттен-капитана фон Пуфендорфа предпринял крейсерство в Скагерраке. Операция закончилась безрезультатно, 20 февраля германские корабли вернулись в Вильгельмсхафен.

Минные постановки у берегов Англии

Наибольшего успеха в первые месяцы войны немецкие эсминцы добились в ходе активных минных постановок у побережья Англии.

В ночь на 18 октября 1939 г. отряд из шести эскадренных миноносцев под командованием контр-адмирала Лютенса поставил минное заграждение в устье реки Хамбер. Успех этой дерзкой операции оказался неожиданно крупным — погибло 7 британских и нейтральных судов общим тоннажем в 25.825 брт. Первой жертвой стал британский пароход «Уайтментл» (1692 брт), затонувший 22 октября в 6 милях от Уитернси. И хотя следующие два заградительных выхода, намеченные на 8 и 10 ноября, не состоялись из-за неполадок в котлах, в дальнейшем эскадренные миноносцы регулярно привлекались к постановке мин, которые немецкие моряки в шутку называли «кукушинные яйца». В ноябре 1939 г. они совершили два похода к устью Темзы, а затем опять к Хамберу. В темные декабрьские ночи были поставлены минные заграждения на английском фарватере у Кромера и в районе порта Ньюкасл.

Долгое время англичане не догадывались, каким образом немецкие мины оказываются у их берегов. Британское Адмиралтейство ожидало дневных минных постановок с подводных лодок и самолетов, но не предусмотрело дерзких ночных вылазок надводных заградителей. Этот факт достаточно подтверждается тем, что в ходе первых выходов навигационными ориентирами для точного выхода в район



Эсминец Z-8 «Бруно Хайнеман» с минами на борту перед одной из минных постановок у берегов Англии, зима 1939/40 г.

минной постановки немцам служили английские маяки.

В ночь на 7 декабря имело место первое столкновение между немецкими эсминцами и британскими кораблями аналогичного класса. Отряд германских эсминцев в составе «Ганс Лоди» (лидер флотилии, мин на борту не имел), «Эрих Гизе», «Бернд фон Арним» под командованием фрегаттен-капитана Бея вышел из Экквардена. Неисправность в котлах заставила «Арним» вернуться на базу, остальные прибыли в запланированный район в четырех милях от Кромерского маяка. «Гизе» сразу же начал постановку мин под прикрытием лидера флотилии. Ясная ночь (видимость до 90 кбт.) и мерцающий свет маяка делали эсминец хорошо заметным для противника, тем не менее к 2.39 он беспрепятственно освободился от своего опасного груза. А спустя четверть часа на дистанции около 40 кбт., по пеленгу 10°, были обнаружены два неизвестных корабля. Ими оказались британские эскадренные миноносцы «Джуно» и «Джерси», патрулировавшие в этом районе. Прошло некоторое время, пока наблюдатели «Лоди» опознали их как противника. Бей увеличил скорость и, сопровождаемый «Гизе», сблизился для торпедной атаки.



Во время зимних выходов в море обледенение становилось серьезной проблемой. На полубаке эсминца Z-4 «Рихард Байтцен», январь 1940 г.

Тактическая внезапность была на стороне немцев. В 3.14 «Лоди» выстрелил три торпеды по головному британскому эсминцу. «Джуно» избежал попадания лишь благодаря тому, что установка глубины хода посланных в него торпед оказалась слишком велика. Одновременно «Гизе» дал четырехторпедный залп по «Джерси». Одна торпеда поразила британский эсминец в левый борт в районе кормового торпедного аппарата и вызвала сильный пожар в топливной цистерне. «Джуно» поставил дымовую завесу и развернулся для оказания помощи.

Удовлетворенный результатами торпедного залпа, Бей приказал своим кораблям отходить. Только это, пожалуй, и спасло англичан от полного разгрома. А условия для повторной атаки были просто идеальные! Командир «Джуно» решил, что «Джерси» торпедирован подводной лодкой и даже не подозревал о наличии здесь эсминцев противника...

Вскоре укоротившиеся ночи заставили немцев отказаться от привлечения эскадренных миноносцев к активным минным постановкам. Всего же за период с 17 октября 1939 г. по 10 февраля 1940 г. ими было выставлено 11 минных полей — в общей сложности 2160 контактных и магнитных мин.* Наиболее активно участвовавший в постановках «Фридрих Экольдт» совершил пять выходов, «Кюнне» и «Хайдкамп» — по четыре, «Байтцен», «Хайнеман», «Ин», «Штайнбринк» и «Гальстер» — по три, «Ценкер», «Лоди», «Кёльнер» и «Людеман» — по два, «Шульц», «Арним», «Гизе», «Рёдер» и «Шмитт» — по одному.

* Приводятся данные П. Эрве («Warship», Vol.4, №14); по другим источникам — от 1746 до 1880 мин, в т.ч. 648 магнитных

Итогом стала гибель 67 торговых судов общим тоннажем 241 022 брт, 3 эсминцев («Бланш», «Джипси» и «Гренвилл») и 9 вспомогательных кораблей, еще 79 судов (248 435 брт) и 2 боевых корабля получили повреждения. Крупнейшей жертвой стал польский лайнер «Пилсудский». Во многом эти успехи являются заслугой командора Фридриха Бонте, занявшего пост Начальника эсминцев 26 октября 1939 г. «Эти рейды, — писал адмирал Вильгельм Маршалль, — могут быть по праву отнесены к самым смелым и выдающимся подвигам Второй мировой войны. Успех их обеспечивался строгим соблюдением военной тайны, высоким уровнем навигационно-штурманской подготовки командиров и экипажей, а также исключительно тщательной работой штабов».

Операция «Викингер» — первые потери

Действия германских эскадренных миноносцев проходили без потерь вплоть до февраля 1940 г., когда Кригсмарине лишились сразу двух кораблей этого класса, погибших при весьма необычных обстоятельствах.

Рейд 1-й флотилии эсминцев к Доггербанке планировался как операция против британского рыболовства. Операция получила кодовое наименование «Викингер». Основная роль в ней отводилась шести эскадренным миноносцам фрегаттен-капитана Фридриха Бергера. В 6.20 22 февраля они вышли из Вильгельмсхафена, миновали Гельголандскую бухту и к 19 часам находились уже к северу от маяка Терсхеллинг, на фарватере минного заграждения «Западный вал». Лидер флотилии «Фридрих Экольдт» возглавлял колонну. За ним в кильватер следовали «Байтцен», «Кёльнер», «Ридель», «Шульц» и «Маасс». Курс 300, скорость 26 узлов, интервалы между кораблями 200 метров.

В 19.13 сигнальщики «Экольдта» доложили о двухмоторном бомбардировщике, летящем на малой высоте. Осторожный Бергер приказал уменьшить скорость до 17 узлов — кильватерный след делал эсминцы слишком заметными. В 19.21 самолет появился снова, и на кораблях сыграли воздушную тревогу. Зенитные расчеты «Байтцена» и «Кёльнера» открыли огонь. Самолет ответил трассирующими пулеметными очередями. Вспышки выстрелов осветили немецкие кресты на его крыльях.

Далее события развивались следующим образом:

19.22. Самолет отвернул и скрылся из виду. Радио с «Шульца»: «Это свой».

Миннозаградительные операции у побережья Англии

17—18.10.1939, район устья р. Хамбер

Эсминцы-заградители:* «Wilhelm Heidkamp» (к.-адм. Лютьенс), «Friedrich Eckoldt», «Diether von Roeder», «Hans Ludemann», «Hermann Kunne», «Karl Galster»
 Успех операции: погибло 7 судов (25 825 брт)

12—13.11.1939, район устья р. Темза

Эсминцы-заградители: «Wilhelm Heidkamp» (кмд. Бонте), «Hans Ludemann», «Hermann Kunne», «Karl Galster». Выходили на операцию, но вернулись из-за поломок машин «Hermann Schoemann», «Theodor Riedel», «Erich Giese»

Силы прикрытия: легкие крейсера «Konigsberg», «Nurnberg», миноносцы «Ilitis», «Leopard», «Seeadler», «Wolf»

Успех операции: погибло 13 судов (48 728 брт) и эсминец «Blanch»; 1 судно (7984 брт) и минный заградитель «Adventure» повреждены

17—18.11.1939, район устья р. Темза

Эсминцы-заградители: «Hermann Kunne» (фр.-кпт. Хартман), «Wilhelm Heidkamp», «Bernd von Arnim»

Силы прикрытия: легкие крейсера «Leipzig», «Nurnberg», миноносцы «Ilitis», «Leopard», «Seeadler»

Успех операции: погибло 7 судов (27 565 брт), эсминец «Gipsy», вооруженный траулер «Mastiff», дрифтер «Ray of Hope», одно судно (10 525 брт) повреждено.

18—19.11.1939, район устья р. Хамбер

Эсминцы-заградители: «Erich Steinbrinck» (фр.-кпт. Бей), «Hans Lody», «Friedrich Eckoldt»

Силы прикрытия: легкий крейсер «Leipzig», миноносцы «Ilitis», «Leopard», «Seeadler», «Wolf»

Успех операции: погибло 7 судов (38 170 брт).

6—7.12.1939, район Кромера

Эсминцы-заградители: «Hans Lody» (фр.-кпт. Бей), «Erich Giese».

Успех операции: Выходил на операцию, но вернулся из-за неисправности машин «Bernd von Arnim»
 погибло 2 судна (5286 брт), 1 судно (8053 брт) повреждено.
 Торпедирован эсминец «Jersey»

12—13.12.1939, район Ньюкасла

Эсминцы-заградители: «Hermann Kunne» (кмд. Бонте), «Richard Beitzen», «Bruno Heinemann», «Friedrich Ihn», «Erich Steinbrinck»

Силы прикрытия: легкие крейсера «Koln», «Leipzig», «Nurnberg»

Успех операции: (два последних в ходе операции торпедированы подводной лодкой «Salmon»)
 погибло 8 судов (18 695 брт) и 4 вооруженных траулера, 2 судна (12 673 брт) и брит. эсминец «Kelly» повреждены.

6—7.1.1940, район устья р. Темза

Эсминцы-заградители: «Friedrich Eckoldt» (фр.-кпт. Бергер), «Erich Steinbrinck», «Friedrich Ihn»

Силы прикрытия: эсминцы «Karl Galster» (кмд. Бонте), «Richard Beitzen», «Herman Schoemann»

Успех операции: погибло 6 судов (21 617 брт) и брит. лидер «Grenville».

10—11.1.1940, район Ньюкасла

Эсминцы-заградители: «Wilhelm Heidkamp» (кмд. Бонте), «Richard Beitzen», «Friedrich Ihn», «Friedrich Eckoldt», «Karl Galster», «Anton Schmitt»

Успех операции: погиб 1 траулер (251 брт).

10—11.1.1940, район Кромера

Эсминцы-заградители: «Wolfgang Zenker» (фр.-кпт. Бей), «Bruno Heinemann», «Erich Koellner»

Успех операции: погибло 3 судна (11 153 брт)

9—10.2.1940, район банки Шипуш

Эсминцы-заградители: «Friedrich Eckoldt» (фр.-кпт. Бергер), «Max Schultz», «Richard Beitzen»

Успех операции: погибло 11 судов (42 648 брт).

9—10.2.1940, район банки Хейсборо

Эсминцы-заградители: «Wolfgang Zenker» (фр.-кпт. Бей), «Bruno Heinemann», «Erich Koellner»

Успех операции: погибло 3 судна (11 855 брт).

* Флагманский эсминец обычно выходил на операцию без мин и осуществлял прикрытие эсминцев-заградителей

19.43. Радио с «Маасса»: «Вижу самолет на фоне освещенного луной облака».

19.44. Две бомбы упали позади «Маасса». Эсминец открыл огонь из 20-мм зенитных автоматов. Третья бомба попала между мостиком и первой трубой. «Маасс» выкатился из строя и передал ратьером: «Получил повреждения, прошу помощи».

19.46. «Экольдт» начал разворачиваться, чтобы сблизиться с «Маассом».

19.54. Радио с «Экольдта»: «Не идти за мной».

19.56. «Экольдт» сблизился с «Маассом» на 150—200 м.

...«Леберехт Маасс» стоял неподвижно, слегка накренившись на борт, но

без заметных внешних повреждений. Старший офицер «Экольдта» капитан-лейтенант Генрих Виттиг взял мегафон, чтобы запросить о случившемся. В этот момент в районе кормовых орудий «Мааса» произошел небольшой взрыв. За ним последовал мощный взрыв на юте — столб воды поднялся у кормы. Другой взрыв прогремел в центре. Пламя взметнулось вверх, и облако дыма заволокло корабль.

В 19.58 дым рассеялся, и взорам моряков флагманского эсминца открылись две полузатонувшие оконечности разломившегося корпуса — все, что осталось от «Маасса». Глубина моря в этом месте не превышала 40 метров, поэтому носовая и кормовая оконечности разломившегося 120-метрового корпуса торчали из воды. «Экольдт» и подоспевшие «Байтцен» с «Кёльнером» спустили шлюпки. «Теодор Ридель» начал поиск вражеских субмарин. В 20.04 на нем услышали новый взрыв — примерно в тысяче метров позади, как раз там, где должен был находиться в этот момент «Макс Шульц». Эсминец немедленно развернулся и пошел на помощь. Последовал доклад акустика: «Подводная лодка, сила шума 5 децибел, пеленг 2000 по правому борту», а прислуга орудия №1 донесла о замеченных следах торпед.

В 20.08 «Ридель» атаковал «обнаруженную» им субмарину. Одна из сброшенных глубинных бомб не взорвалась, взрывы трех других на время вывели на нем из строя рулевое устройство — слишком уж мала была скорость в момент сброса. Экипаж эсминца замер в тревожном предчувствии. Потерявший управление корабль мог стать идеальной мишенью для торпедной атаки, если бы хоть одна британская подводная лодка находилась в это время рядом.

Еще через минуту «акустический контакт с подводной лодкой» установил «Эрих Кёльнер». В начавшейся неразберихе и панике подлодки противника и их торпе-

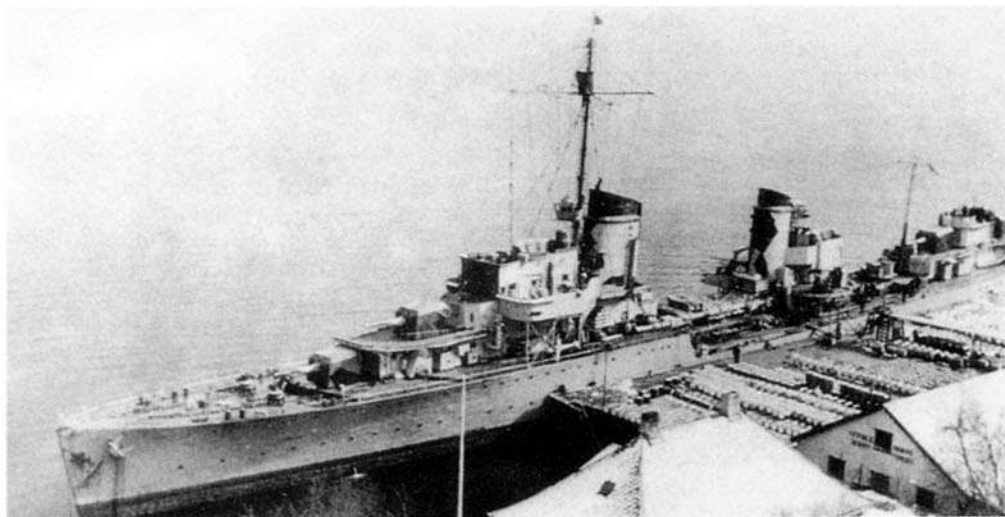
ды мерещились повсюду. Решив отогнать подводного противника, Бергер прервал спасательные работы и приказал уходить полным ходом. Трусливое бегство вместо оказания помощи оказавшимся в воде товарищам вызвало протест у командир «Экольдта» корветтен-капитан Альфреда Шеммеля, который в знак протеста покинул мостик.

«Кёльнер» после ухода «Экольдта» еще некоторое время оставался на месте. Но новые доклады об обнаружении перископов и гидроакустических контактах заставили его командира корветтен-капитана Шульце-Хинрихса поспешно последовать примеру лидера флотилии. В 20.16 эсминец дал ход, не дожидаясь, пока все шлюпки будут подняты на борт. В результате одну из них вместе со спасенными с «Мааса» и матросом с «Кёльнера» затянуло под винты.

Чтобы прекратить неразбериху около 20.10 лидер флотилии запросил о состоянии кораблей. Отозвались все, кроме «Маасса» и «Шульца». Будучи свидетелем гибели первого из них, командир 1-й флотилии в 20.25 информировал штаб военно-морской группы «Вест»: «Леберехт Маас» затонул, квадрат 6954, левый нижний угол». Судьба «Макса Шульца» оставалась по-прежнему неясной. В 20.29 Бергер вновь запросил по радио: «Кто-нибудь имеет известия от «Шульца»?». Ответа не последовало. Сомнения разрешил «Эрих Кёльнер». В 20.28 он вернулся к обломкам «Маасса», чтобы продолжить спасательные работы. Но две минуты спустя сигнальщики опять заметили «подводную лодку в надводном положении». Эсминец дал полный ход и, уклоняясь от «выпущенных» в него торпед, пошел на таран неизвестного предмета, принятого за рубку субмарины, который при ближайшем рассмотрении оказался торчащей из воды носовой оконечностью еще одного погибшего германского эсминца.

Z-3 «Макс Шульц»
под брейд-
вымпелом
командира
1-го дивизиона
эсминцев.





Эсминец Z-5 «Пауль Якоби» у пирса в Тронхейме, 1940 г.

В 20.35 «Кёльнер» сообщил лидеру флотилии: «Нахожусь между обломками двух эсминцев». Реакцией на это донесение стал приказ Бергера к отходу.

Шестьдесят человек, членов экипажа «Маасса», поднятых из воды (в том числе 24 принято на борт «Кёльнера», 19 — на борт «Экольдта», 17 — на борт «Байтцена»), и ни одного из экипажа «Шульца» — таков итог спасательных работ. Не дожидаясь их окончания, командир флотилии скомандовал: «Всем курс 120, скорость 17 узлов». Группа «Вест» была извещена: «Макс Шульц» потерян. Предположительно — подводная лодка. «Экольдт» и «Байтцен» быстро подняли на борт шлюпки. Командир «Кёльнера» предпринял запоздалую попытку разыскать среди обломков свой давно утопленный катер. В 21.05 его эскадренный миноносец последним взял курс на Вильгельмсхафен.

Следствие по делу пришло к выводу, что виновником гибели «Леберехта Маасса», «Макса Шульца» и 590 моряков являлся бомбардировщик He-111 (бортовой номер 1N+1M, командир фельдфебель Ягер) из состава эскадрильи 4./KG 26. Случилось так, что акция кораблей Бергера совпала по времени с операцией X-го авиакорпуса — ударом по британскому каботажному судоходству, причем ни авиаторы, ни моряки о своих планах друг другу своевременно не сообщили. Зенитный огонь эсминцев сбил с толку летчиков бомбардировщика, не имевших опыта опознавания судов в море, и привел к атаке своих кораблей. Вызывала удивление лишь исключительная точность и эффективность бомбометания. Оно и в самом деле не было причиной гибели кораблей — только после войны выяснилось, что незадолго до этого британские эсмин-

цы-заградители 20-й флотилии выставили минную банку на фарватере заграждения «Вествалль». Хотя все детали этого происшествия, видимо, установить не удастся, с большой долей вероятности можно утверждать, что «Маасс» и «Шульц» стали жертвами английских мин.

«Везерюбунг» — эсминцы в Норвежской кампании

2 апреля 1940 г. Гитлер отдал распоряжение о начале операции «Везерюбунг» по захвату Норвегии и Дании. Высадка была назначена на 9 апреля. Для этого было сформировано 11 корабельных групп. Группа I, предназначенная для захвата Нарвика, состояла из 10 эскадренных миноносцев под командованием коммодора Бонте. Приняв на борт войска в Везермюнде, незадолго до полуночи 6 апреля корабли вышли в море. В качестве группы прикрытия вместе с ними выдвинулись линкоры «Шарнхорст» (флаг вице-адмирала Лютенса) и «Гнейзенау».

Эскадренные миноносцы, принявшие участие во вторжении в Норвегию (операция «Weserübung»), апрель 1940 г.

Группа I (Нарвик)

«Wilhelm Heidkamp» (кмд. Бонте)

1-я флотилия (фр.-кпт. Бергер): «Georg Thiele»

3-я флотилия (фр.-кпт. Гадов): «Hans Ludemann», «Herman Kunne», «Diether von Roeder», «Anton Schmitt»

4-я флотилия (кпт.-ц.з. Бей): «Wolfgang Zenker», «Bernd von Arnim», «Erich Giese», «Erich Koellner»

Группа II (Тронхейм)

Тяжелый крейсер «Admiral Hipper» (кпт.-ц.з. Хейе).

2-я флотилия (фр.-кпт. фон Пуфендорф): «Paul Jacobi», «Theodor Riedel», «Bruno Heinemann», «Friedrich Eckoldt».

Рано утром в Гельголандской бухте состоялась встреча с пятью кораблями группы II капитана-цур-зее Хейе, вышедшими из Куксхафена.

Эсминцы, на каждом из которых находилось по 200 горных егерей, с трудом прокладывали путь в штормовом море. Утром 8 апреля на подходах к Тронхеймс-фьорду германское соединение было натолкнулось на британский эсминец «Глоууорм», отставший от группы линейного крейсера «Ринаун». Британское соединение вышло в море для прикрытия своих минных постановок у берегов Норвегии и не ожидало встретить здесь фактически главные силы кригсмарине. Кратковременные перестрелки с «Людеманом» и «Арнимом» окончились безрезультатно для обеих сторон, но затем в бой вступил «Адмирал Хиппер». После непродолжительного боя («Глоууорм» выпустил все торпеды и даже таранил немецкий крейсер), мужественно сопротивлявшийся британский корабль был потоплен; из 148 членов его экипажа спасся только 31.

Захват Тронхейма прошел практически без сопротивления (если не считать нескольких залпов норвежских береговых батарей). Уже вечером 10 апреля «Адмирал Хиппер» вышел в обратный путь. «Фридрих Экольдт» сопровождал его, но был вынужден вернуться из-за плохой погоды. 11 апреля «Теодор Ридель» захватил пытавшиеся выскользнуть из мышеловки Тронхеймс-фьорда норвежские сторожевики «Фозен» и «Стейнхьер». Из-за недостатка топлива «Хайнеман» и «Экольдт» задержались в порту до 14 апреля; «Якоби» и «Ридель», получивший повреждения в результате касания грунта, оставались в Норвегии дольше. Им довелось высаживать десанты, поддерживать огнем свои войска, а снятые с них кормовые 127-мм орудия и зенитные автоматы пошли на вооружение береговых батарей и реквизированных судов. Командир 2 й флотилии эсминцев

фрегаттен-капитан фон Пуфендорф временно исполнял обязанности военно-морского коменданта Тронхейма...

Захват Нарвика — бой с норвежскими броненосцами береговой обороны

Расставшись со второй группой у Тронхеймс-фьорда, эскадренные миноносцы под командованием коммодора Бонте продолжали свой путь на север в штормовом море. Находившиеся на борту горные егеря генерала Дитля мужественно переносили морскую болезнь, но когда впоследствии им предложили отправиться обратно в Германию морем, многие из них возмутились: «Назад морем? Ни за что на свете! Лучше пройти 1800 километров пешком!»

Утром 9 апреля на входе в Уфут-фьорд немецкие эсминцы задержали три норвежских сторожевика («Михаэль Сарс», «Кельт» и «Сенья»). «Людеман» и «Шмитт» высадили на берег отряд горных егерей с задачей нейтрализовать норвежские береговые батареи. «Ценкер», «Кёлльнер» и «Кюнне» высадили десант в Херьянгс-фьорд, позже туда же прибыл «Эрих Гизе», отставший от группы из-за заливания машин.

Три оставшихся эсминца коммодор Бонте повел к Нарвикской гавани, но в 5.15 на их пути возник броненосец береговой обороны «Эйдсволль». Застать норвежцев врасплох не удалось, и они встретили непрошенных гостей выстрелом из 210-мм орудия. Флагманский «Вильгельм Хайдкамп» застопорил машину и поднял примирительный сигнал «Высылаю шлюпку с офицером», заставив норвежцев прекратить огонь.

Немецкий парламентар корветтен-капитан Герлах сообщил командиру «Эйдсволля» командор-капитану Виллоху, что немцы пришли как друзья и защитники, но предложил разоружиться. Получив отказ, Герлах спустился обратно в шлюпку и, отойдя на безопасное расстояние, выпустил красную ракету, за которой без промедления последовал двухторпедный залп «Хайдкампа». Следы торпед были почти не видны — густая утренняя дымка стелилась над водой. Удар пришелся в район носовых погребов «Эйдсволля». Страшный взрыв разнес старый корабль на куски. Из всей команды удалось спастись только шестью морякам, 177 человек погибло.

В гавани Нарвика все это время оставался второй норвежский броненосец — «Норге» (командор-капитан Аским).

**Норвежский
броненосец
береговой обороны
«Эйдсволль»,
потопленный
9 апреля
1940 г. эсминцем
Z-21 «Вильгельм
Хайдкамп».**



Около 5.45 он вступил в бой с двумя эсминцами, пытавшимися приблизиться к пирсу. Залпы устаревших орудий ложились перелетами. Броненосец успел выпустить пять 210-мм и семь 150-мм снарядов. «Бернд фон Арним» ответил своим 127-мм калибром и выстрелил семь торпед. Пораженный двумя из них, «Норге» перевернулся и затонул вместе со 102 членами экипажа, 89 было спасено. Расправившись с броненосцем, эсминцы вошли в гавань и начали высадку. Город удалось занять без сопротивления.

После длительного перехода на германских эсминцах практически не оставалось топлива, а в распоряжении имелся единственный танкер «Ян Веллем», переоборудованный из китобойной базы (второй — «Каттегат» — был потоплен норвежским сторожевиком). Перекачка нефти проходила крайне медленно, так как он мог обслуживать не более двух кораблей одновременно, затрачивая на каждый по семь-восемь часов. К вечеру был заправлен только «Хайдкамп», а «Ценкер» и «Кёльнер» еще стояли у борта танкера, поэтому было решено отложить выход группы в обратный путь на сутки. Эта задержка имела самые трагические последствия.

Первый бой эсминцев у Нарвика 10 апреля 1940 г.

Получив тревожное известие о высадке немцев в Норвегии, британское Адмиралтейство направило в Уфут-фьорд 2-ю флотилию эсминцев («Харди», «Хотспёр», «Хэвок», «Хантер», «Хостайл»), входившую ранее в соединение «Ринауна». В ночь на 10 апреля Первый морской лорд радировал командиру флотилии капитану Уорбёртону-Ли: «Только Вы можете судить, целесообразно ли при таких условиях атаковать. Мы поддержим любое принятое Вами решение». Дело в том, что предварительно проведенная разведка показала, что во фьорд проник не один, как считали раньше, а как минимум шесть немецких кораблей. Уорбёртон-Ли ответил: «Иду в бой. Намерен атаковать на рассвете.»

К утру 10 апреля немецкие эскадренные миноносцы располагались в следующем порядке: «Хайдкамп» и «Шмитт» на якоре в порту; «Кюнне» и «Людеман» там же — получали топливо с «Яна Веллема»; «Тиле» и «Арним» — в Балланген-фьорде; «Гизе», «Ценкер» и «Кёльнер» — в Херьянгс-фьорде. «Дитер фон Рёдер» должен был находиться в дозоре в Уфут-фьорде, но из-за неразберихи в приказах его коман-

дир корветтен-капитан Холторф счел эту миссию законченной, и с рассветом корабль вернулся в Нарвик. В 5.20 он стал на якорь в гавани, а через 10 минут туда вошли «Харди», «Хантер» и «Хэвок». «Хостайл» и «Хотспёр», первоначально выделенные для обстрела береговых батарей, и присоединились спустя несколько минут.

Погода благоприятствовала дерзкому замыслу англичан. Сильный снегопад и плохая видимость (не более 2 кбт.) способствовали скрытности и полной внезапности атаки. Британские эсминцы сразу же дали торпедный залп и открыли артиллерийский огонь.

В 5.35 торпеда с «Харди» попала в кормовую часть «Вильгельма Хайдкампа». Последовавшая детонация собственных торпед разрушила эскадренный миноносец вплоть до машинного отделения №1. «Антон Шмитт» стал жертвой двух торпед, выпущенных «Хантером». Взрывная волна выбросила его командира корветтен-капитана Бёме далеко за борт. «Герман Кюнне», стоявший в нескольких метрах от «Шмитта», серьезно пострадал в результате этой серии взрывов. Обе его машины сдвинулись с фундаментов и вышли из строя.

Нападение оказалось для немцев настолько внезапным, что их первой реакцией стало открытие беспорядочного зенитного огня. Из-за плохой видимости реального противника они обнаружили спустя несколько драгоценных минут. Придя в себя, артиллеристы «Кюнне», «Людемана» и «Рёдера» открыли ответный огонь и захватили в вилку «Хэвок», но добиться попаданий не смогли. Торпеды, выпущенные «Рёдером», прошли под всеми тремя британскими эсминцами, возможно, из-за повреждения рулей глубины. «Если бы торпеды не были повреждены, — заметил на этот счет английский историк Майкл Уитли, — залп «Рёдера» мог бы войти в историю и изменить результаты сражения».

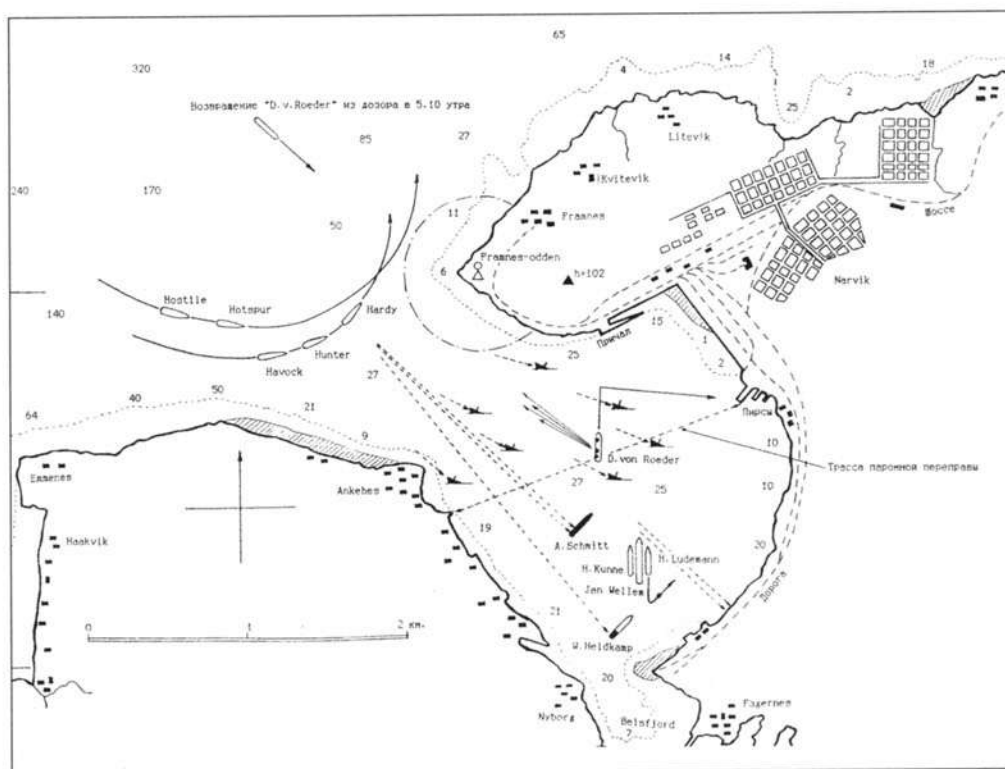


**Капитан Бернард
Уорбёртон-Ли.**

**Английский лидер
«Харди» — флагман
2-й флотилии
эсминцев.**



**Бой в гавани
Нарвика утром
10 апреля
1940 года.**



Корабли Уорбёртона-Ли стреляли более метко. Взрыв английского снаряда повредил рулевую машину на «Людемане» и вызвал пожар, для тушения которого пришлось затопить кормовой погреб. «Рёдер» подвергся ураганному обстрелу с короткой дистанции и вскоре был тяжело поврежден. Корветтен-капитан Холторф отвел корабль к почтовому пирсу и приказал экипажу сойти на берег.

Таким образом, четыре из пяти находившихся в Нарвике германских эсминцев были потоплены или серьезно повреждены, тогда как корабли Уорбёртона-Ли оставались практически невредимыми. Искореженный «Хайдкамп» срочно пришвартовали к борту нейтрального парохода, чтобы избежать мгновенного затопления. Тем не менее, на следующее утро эсминец

опрокинулся и затонул. На его борту погибло 83 человека, в их числе коммодор Бонте. «В лице Бонте, — писал Вильгельм Маршалль, — немцы потеряли высокоуважаемого командира, служившего для экипажей образцом человека и солдата, умевшего добиваться серьезных успехов в борьбе с превосходящими силами противника». Потери экипажа «Антон Шмитта» составили 52 человека; 13 матросов были убиты на «Рёдере» и 2 на «Людемане».

Британские эсминцы развернулись, прикрывшись дымовой завесой, и вскоре появились опять, потопив 8 из 27 стоявших в гавани судов. После почти часового избиения англичане начали отход, посчитав свою задачу выполненной. В заключение этого эпизода «Ганс Людеман» послал им вслед четыре торпеды, но уже без всякой надежды на успех.

Кэптен Уорбёртон-Ли имел все основания быть удовлетворенным достигнутыми результатами, но сражение на этом не закончилось. Внезапно с правого борта появились три германских эсминца. «Вольфганг Ценкер», «Эрих Кёльнер» и «Эрих Гизе» (последний только на двух котлах из-за недостатка топлива), под командованием капитана-пурзее Бея, вышли из Херьангс-фьорда и с дистанции 35 кабельтовых завязали новый бой. Почти одновременно два других корабля —



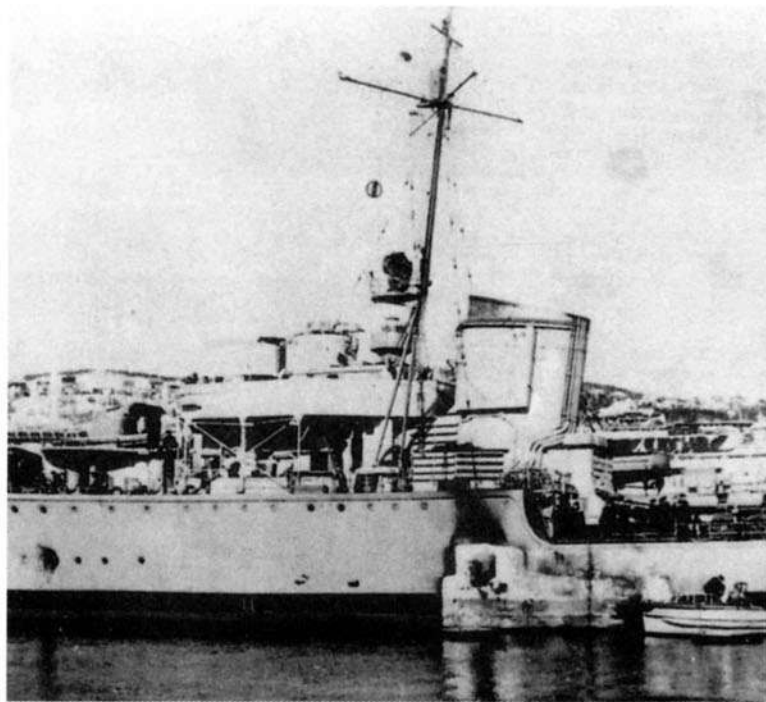
**Опрокинувшийся
«Харди» у берега
Уфут-фьорда.**

«Арним» и «Тиле» — вышли из Балланген-фьорда, появились впереди по курсу британской флотилии. Однако, едва начав пристрелку, «Ценкер», «Кёльнер» и «Гизе» отвернули, чтобы уклониться от торпед «Людемана», всеором идущих по фьорду. Еще не открывшие огня «Арним» и «Тиле» остались вдвоем против пяти эсминцев неприятеля. Но тут «прокололись» англичане. Они приняли германские корабли в своем тылу за свои. Для Уорбёртона-Ли эта ошибка стала роковой.

В 6.57 «Арним» и «Тиле» с небольшой дистанции внезапно обстреляли головной «Харди», после чего пересекли курс англичан и обменялись безрезультатными торпедными залпами с «Хэвоком». После повторного вступления в бой трех эсминцев под командованием Бея ситуация резко изменилась в пользу немцев. Меткие перекрестные залпы германских эсминцев быстро превратили «Харди» в пылающую развалину. Кэптен Уорбёртон-Ли был смертельно ранен. Потерявший управление корабль выбросился на берег в южной части Уфут-фьорда. Серьезно пострадали «Хотспёр» и «Хантер», причем на последнем возник пожар и значительно упала скорость.

Ответный огонь противника был также весьма силен. Семь снарядов, попавших в «Тиле», повлекли значительные разрушения. Несмотря на это эсминец продолжил бой. В этот момент он выпустил еще три торпеды, одна из которых попала в «Хантер». Вслед за этим потерявший управление «Хотспёр» протаранил торпедированного «собрата». Столкнувшиеся корабли безжалостно расстреливались подошедшими «Ценкером», «Кёльнером» и «Гизе». Это продолжалось до тех пор, пока передние в строю британской флотилии «Хэвок» и «Хостайл» не развернулись, чтобы прикрыть их. «Хотспёр» смог уйти, управляясь одними машинами, а «Хантер» затонул через некоторое время. Германские эсминцы спасли 57 членов его экипажа.

Сражение могло бы завершиться убедительной победой немцев, если бы не нерешительность командира 4-й флотилии, отказавшегося от преследования отходящего противника. Это имело самые негативные последствия, так как на выходе из Уфут-фьорда британские корабли безнаказанно уничтожили идущее в Нарвик судно снабжения «Рауэнфельс». В результате германские эсминцы, истратившие в бою по меньшей мере половину снарядов и большое число торпед, лишились возможности пополнить свой боезапас.



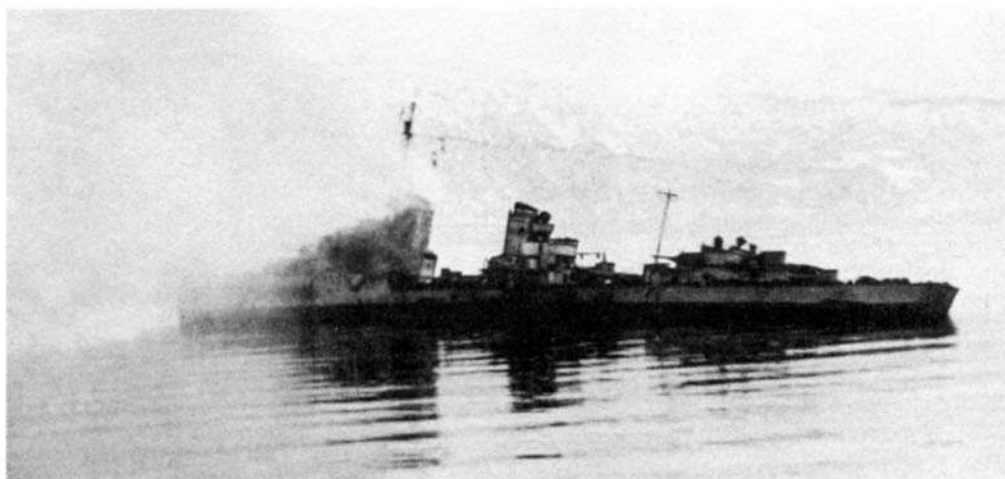
Поврежденный Z-17 «Дитер фон Редер» после первого сражения при Нарвике.

Вечером 10 апреля капитан-пур-зее Бей, возглавивший нарвикскую группу после гибели Бонте, с двумя эсминцами предпринял попытку прорыва. «Ценкер» и «Гизе» миновали Уфут-фьорд, но встретив превосходящие силы противника, вернулись. На следующий день Бей располагал уже четырьмя готовыми к действию кораблями: «Вольфганг Ценкер», «Эрих Кёльнер», «Ганс Людеман» и «Герман Кюнне», зато «Эрих Гизе» выбыл из строя из-за поломки машины. Незадолго до полуночи 12 апреля из строя выбыл и «Эрих Кёльнер», налетевший на камни в Балланген-фьорде. Затопление двух котельных отделений почти лишило корабль хода. Получил повреждения и флагманский «Вольфганг Ценкер» — погнул винты в результате касания грунта. Заблокированным в фьорде немецким эсминцам оставалось только ждать своей участи.

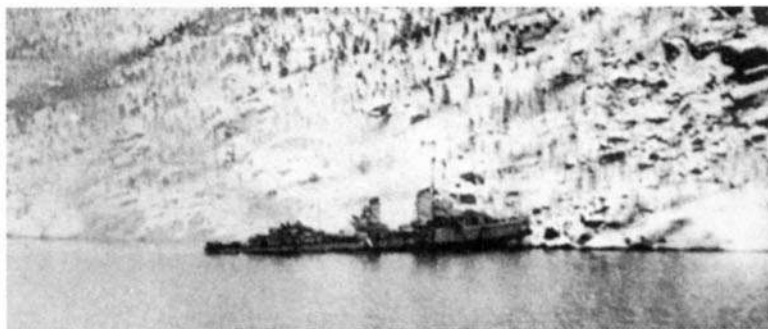
Второй морской бой у Нарвика 13 апреля 1940 г.

Состоявшийся вечером 12 апреля налет на Нарвик девяти «Суордфишей» 816-й и 818-й эскадрилий с авианосца «Фьюриес» стал явным признаком сосредоточения в этом районе крупных сил британского флота. «Эрих Кёльнер» получил прямое попадание бомбы, потеряв одного человека убитым и пятерых ранеными, были потоплены три захваченных норвежских сторожевика, имелись жертвы среди личного

**Горящий Z-12
«Эрих Гизе» после
боя с английскими
кораблями, 13
апреля 1940 г.**



**Гавань Нарвика
после боя.
Внизу: Z-2
«Георг Тиле»,
выбросившийся на
берег Румбакс-
фьорда, 13 апреля
1940 г.**



состава на берегу. На ночь «Людеман» был выслан для несения дозора в устье фьорда, а с наступлением утра «Кёльнер» вышел из Нарвика, чтобы вовремя занять свою позицию у Торстадта. Его сопровождал идущий в дозор «Кюнне».

Британская эскадра под командованием вице-адмирала Уайтворта, состоявшая из линкора «Уорспайт» и девяти эсминцев («Бедуин», «Коссэк», «Панджаби», «Эс-

кимо», «Кимберли», «Хироу», «Икарес», «Форестер» и «Фоксхаунд»), вошла в Уфутфьорд вскоре после полудня 13 апреля. Поднятый с «Уорспайта» гидросамолет «Суордфиш» потопил в Херьянгс-фьорде подводную лодку U 64.

В 12.56 британское соединение было обнаружено «Германом Кюнне». Эсминец передал по радио сигнал тревоги и отошел под прикрытием дымовой завесы, обмениваясь орудийными выстрелами с передовыми британскими кораблями. «Эрих Кёльнер», не успевший дойти до Торстадта, где ему надлежало встретить англичан внезапным торпедным залпом и артиллерийским огнем, изменил курс и пошел на юг в надежде укрыться у Дьюпвика.

Подошедшие через некоторое время эсминцы «Бедуин», «Панджаби» и «Эскимо» получили предупреждение с самолета, поэтому успели развернуть свои орудия и торпедные аппараты. Положение «Кёльнера» стало безнадежным, но он оказал довольно упорное сопротивление превосходящему противнику. В 14.09 практически одновременно обе стороны открыли огонь с дистанции 18 кабельтовых. В течении следующих десяти минут «Кёльнер» получил множество снарядных попаданий, вызвавших сильные разрушения и пожар. По приказу командира эсминца фрегаттен-капитана Шульце-Хинрихса экипаж оставил обреченный корабль. Но расчет одного 127-мм орудия продолжал бой. Тогда линкор «Уорспайт» ввел в действие свой главный калибр. 381-мм бронебойные снаряды прошивали тонкие борта «Кёльнера» навывлет, круша все на своем пути, но не успевая разорваться. После шестого залпа «Уорспайта» все было кончено. Потери команды «Кёльнера» составили 31 убитый

и 39 раненых. Оказавшиеся на берегу немецкие моряки с Альфредом Шульце-Хинрихсом во главе попали в плен к норвежцам и были освобождены только в июне.

Оповещенный о приближении противника капитан-цур-зее Бей вышел в 13.15 с «Ценкером», «Арнимом» и «Людеманом» в Уфут-фьорд, где к ним присоединился «Кюнне». «Тиле» и «Гизе» оставались в порту — их команды спешно приводили механизмы в действие. Британские эсминцы приближались двумя группами: «Коссэк», «Кимберли» и «Фористер» продвигались по северной части фьорда, а «Бедуин», «Панджаби» и «Эскимо» составляли южную группу. «Икарес», «Хироу» и «Фоксхаунд» с тралями на случай наличия во фьорде германских мин прокладывали дорогу флагманскому «Уорспайту».

Начался маневренный бой в замкнутом пространстве Уфут-фьорда. Противники прятались в снежных зарядях, обменивались торпедными залпами и вели интенсивный артиллерийский огонь, неэффективный большей частью из-за плохой видимости. Только «Бедуин» получил несколько попаданий, снесших 120-мм орудие на полубаке и изуродовавших его надводный борт в носовой части.

В разгар боя десять «Суордфишей» с «Фьюриза» сбросили 250-фунтовые бомбы на германские эсминцы. Немцев спасла высокая скорость и непрекращающееся маневрирование. Лишь одна из бомб разорвалась вблизи от «Арнима», но не нанесла ему никаких повреждений. Зато два самолета 816-й эскадрильи были сбиты зенитчиками «Арнима» и «Гизе».

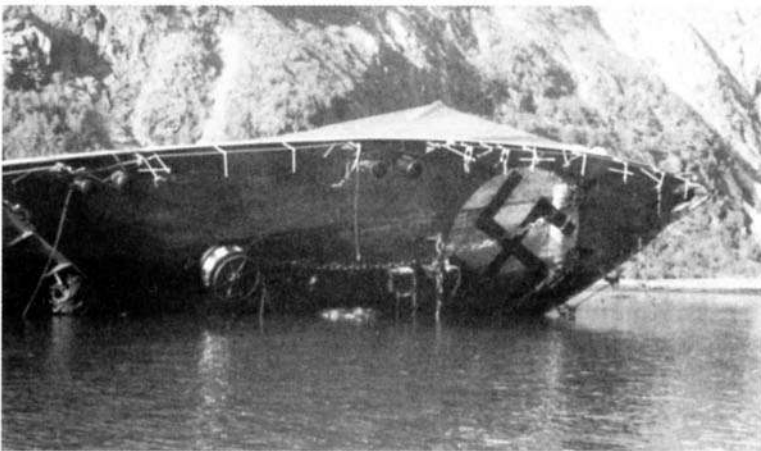
За все это время вице-адмирал Уайтворт не отдал ни одного приказа, предоставив командирам эсминцев полную свободу действий. Линкор «Уорспайт» оставался позади эсминцев, растянувшихся по всей ширине фьорда. Корабль двигался 10-узловым ходом и вел огонь из орудий главного калибра. Вспоминая бой, командир «Хироу» командер Биггс уподобил английское построение взводу пехоты, поддерживаемому танком, или охотнику со сворой гончих.

Торпеды, выпущенные «Ценкером», прошли вблизи от «Уорспайта», но не попали в него. К 14.50 «Ценкер», «Арним», «Людеман» и «Кюнне» израсходовали почти все снаряды и вместе с присоединившимся к ним в 14.30 «Тиле» были оттеснены от порта. Бей поднял сигнал общего отхода в Румбакс-фьорд. «Тиле» прикрыл выходящие из боя эсминцы дымовой завесой. «Вольфганг Ценкер» и «Бернд фон Арним» ушли в дальнюю часть фьорда и были приготовлены к взрыву. «Тиле» и «Людеман»,

еще сохранившие в своих торпедных аппаратах несколько торпед, заняли выгодную позицию в Стрёмснесской узости — наиболее узкой части Румбакс-фьорда.

Наблюдатели «Германа Кюнне» не увидели сигнала флагмана к отходу. Командир эсминца корветтен-капитан Фридрих Коте принял решение уходить в Херьянгс-фьорд, чтобы выброситься на берег, спасти экипаж и взорвать корабль. «Кюнне» не имел повреждений и потерь в личном составе, но израсходовал весь боезапас. Дальнейшее сопротивление не имело смысла. Команда сошла на сушу, были открыты кингстоны и установлены подрывные заряды. «Эскимо» преследовал «Кюнне» и в 15.13 с дистанции 25 кбт. выстрелил в него торпеду. Мощный взрыв переломил германский эсминец пополам. Невозможно установить, было ли это результатом попадания торпеды «Эскимо» или же подрывные заряды — глубинные бомбы эсминца — успели сработать прежде. Так или иначе, англичане и

Затонувшие в Румбакс-фьорде германские эсминцы.
Вверху: Z-18 «Ганс Людеман».
На заднем плане виден торчащий из воды нос Z-11 «Бернд фон Арним».
Внизу: Z-11 «Бернд фон Арним».



Z-19
«Герман Кюнне»,
Херьянгс-фьорд.



Z-18
«Ганс Людеман»,
Румбакс-фьорд.



**Места гибели
германских
и английских
эсминцев в ходе
1-го и 2-го боев
у Нарвика 10 и
13 апреля
1940 года.**

немцы продемонстрировали в этом эпизоде редкое единство в стремлении уничтожить корабль.

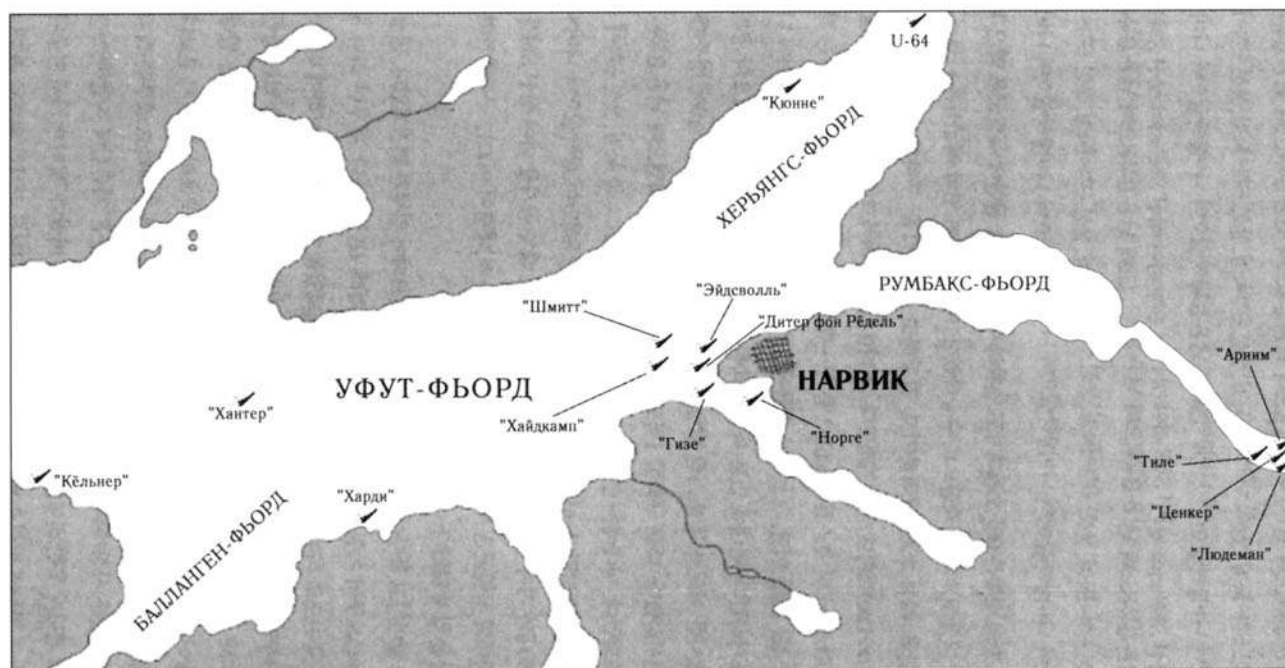
Около 14.50, как раз тогда, когда Бей с четырьмя эсминцами устремился в Румбакс-фьорд, «Эрих Гизе» сумел наконец дать ход. «Я мог уничтожить корабль в гавани, — вспоминал впоследствии его командир корветтен-капитан Шмидт, — в этом случае вся команда была бы спасена, или выйти и драться... Это оказалось

трудным вопросом для меня, но я считал, что действительная обязанность офицера и солдата — нанести как можно большие потери врагу, пока это возможно сделать. У нас были боеприпасы на десять минут боя и все торпеды, поэтому мы могли драться. Я не надеялся, что мы когда-нибудь вернемся в порт...»

На выходе из гавани левая машина «Гизе» отказала, задержав эсминца на месте еще на 13 минут. В этот момент «Гизе» вместе со стоявшим неподвижно у пирса «Рёдером» вступил в огневой поединок с «Бедуином» и «Панджаби». Дистанция стрельбы быстро сократилась с 30 до 15 кбт. «Панджаби» был накрыт меткими залпами германских артиллеристов и получил повреждения. «Рёдер» имел два попадания, не повлекших серьезных последствий.

Только в 15.05 Шмидту удалось вывести свой корабль из нарвикской гавани, но лишь затем, чтобы попасть под ураганный огонь британского линкора. «Гизе» дал торпедный залп. После израсходования всех снарядов экипаж оставил свой корабль дрейфующим и горящим. Англичане продолжали расстреливать его и добились множества попаданий прежде, чем германский эсминец затонул.

Настала последняя фаза сражения, которое вице-адмирал Уайтворт имел уже все основания считать выигранным. Однако уцелевшие германские эсминцы еще могли применить торпеды и нанести некоторый урон британскому соединению. Поэтому около 15.00 флагманский «Уорспайт»



просигналил: «Торпедная угроза должна учитываться. Враг должен быть уничтожен без промедления. Сталкивайтесь или высаживайтесь, если это необходимо».

Британские эсминцы начали обыскивать все заливы и бухты в поисках противника. В 15.15 командер Шербрук на «Коссэке», поддерживаемый артиллерией «Уорспайта», вошел в нарвикскую гавань, где был встречен меткими залпами «Рёдера». В ходе короткой артиллерийской дуэли (у немцев скоро кончились боеприпасы) «Коссэк» получил четыре попадания, потеряв при этом 9 человек убитыми и ранеными. Один из снарядов вывел из строя рулевое устройство. Лишившись управления, британский корабль в 15.22 выскочил на мель у Анкенеса. Сам же «Рёдер» получил только одно попадание. Снаряды «Уорспайта» увечили пристань и портовые сооружения, но ни один из них не попал в абсолютно неподвижный германский эсминец.

Кончились снаряды. Орудия «Рёдера» замолчали. Не сумев справиться с противником посредством артиллерии, Уайтворт приказал эсминцу «Фоксхаунд» сблизиться с «Рёдером» и захватить его. Тем временем один из офицеров германского корабля, лейтенант Титке, заложил два мощных подрывных заряда. Он поджег запалы с таким расчетом, чтобы оба эсминца были уничтожены взрывами как раз в тот момент, когда они сцепятся бортами. Случайная пулеметная очередь с берега, ранившая матроса на палубе «Фоксхаунда», помешала замыслу немцев. Не дойдя до «Рёдера» всего 50 метров, «британец» застопорил машины, а затем дал полный назад.

В 16.20 «Дитер фон Рёдер» взорвался. Сорванный с места и поднятый в воздух кормовой четырехтрубный торпедный аппарат упал в воду в 150 метрах от корабля, а обломки рубки рухнули на набережную.

«Георг Тиле» и «Ганс Людеман» приняли свой последний бой в Румбакс-фьорде, преградив путь англичанам, ведомым командером Миклетуэйтом на «Эскимо». Торпеда «Тиле», выпущенная с дистанции 25 кбт., застигла противника врасплох. Поставленная немцами при отходе дымовая завеса еще не успела развеяться. Ширина фьорда в этом месте была немногим более 200 метров, что исключало возможность уклониться от залпа. К счастью для англичан, вторая торпеда «Тиле» не вышла из аппарата, а торпедный залп «Людемана» оказался на редкость неточным. Но даже попадание одной торпеды произвело ужасные разрушения и в 15.45 полностью вывело «Эскимо» из строя. Взрывом была оторвана

носовая оконечность корабля вплоть до второго орудия. Потери при этом составили 15 убитых и 10 тяжело раненых, большую часть от суммарных потерь в личном составе, понесенных флотом Его Величества в бою (всего 28 убитых и 55 раненых).

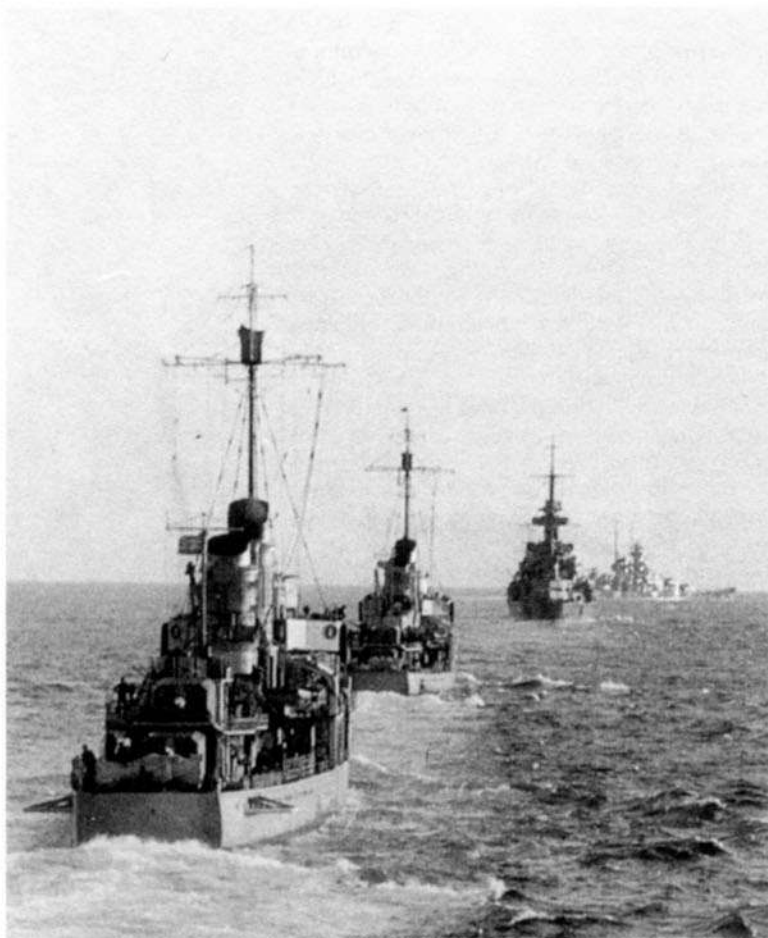
Подоспевшие «Фористер», «Хироу» и «Бедуин» открыли ураганный огонь. «Тиле» отвечал редкими выстрелами из четырех орудий. Но вскоре истощение артиллерийских погребов и тяжелые повреждения заставили командира эсминца корветтен-капитана Макса-Экарта Вольфа прекратить огонь.

Около 16.00 «Георг Тиле» выбросился на мель и переломился на две части; 14 человек из его экипажа были убиты, еще 28 получили ранения. Мужественное сопротивление этого корабля задержало на некоторое время англичан. Это позволило «Людеману» отойти вглубь Румбакс-фьорда и присоединиться к находившимся там «Ценкеру» и «Арниму». Отсутствие снарядов и торпед делало дальнейшее сопротивление невозможным. Немецкие моряки взорвали свои эсминцы.

Из-за небрежности при закладке зарядов «Людеман» не был разрушен взрывом. Уайтворт решил взять его в качестве трофея и отбуксировать в Англию, но потом отказался от этой затеи. Корпус «Людемана» был взорван торпедами эсминца «Хироу».

Из состава экипажей погибших эсминцев (всего набралось около 2600 человек) немцы сформировали отряд морской пехоты. Вместе с горными егерями генерала Дитля моряки храбро сражались против высадившихся в этом районе союзных войск. Корабельные технические специалисты совместно с саперами восстанавливали портовые сооружения Нарвика, ремонтировали паровозы, вагоны, автомобили и вооружение.

Официальная пропаганда окружила сражения под Нарвиком ореолом героизма. Коммодор Бонте (посмертно), капитан-цур-зее Бей, командир 1-й флотилии фрегатов-капитан Фриц Бергер, командиры «Георга Тиле» и «Вильгельма Хайдкамп» корветтен-капитаны Макс-Экарт Вольф и Ганс Эрдменгер были награждены Рыцарскими крестами. 15 мая Бей занял пост FdZ. Пропагандистская шумиха полностью скрывает за собой причины одного из крупнейших поражений германского флота, а в Нарвике было потеряно десять эскадренных миноносцев — ровно половина от общего числа кораблей этого класса, которыми располагала Германия. Возникает вопрос: могли ли эсминцы избежать истребления после высадки десанта? Теоретически они



Германские эсминцы сопровождают тяжелые корабли Кригсмарине: линкор «Гнейзенау» и тяжелый крейсер «Хиппер», июль 1940 г.

имели неплохие шансы покинуть Нарвик своевременно. Этого не произошло из-за двух, вроде бы, случайностей: наличия поблизости британской эскадры и уничтожения второго танкера. Однако разработчиками плана операции не было учтено, что запустить эсминцы достаточно быстро не удалось бы в любом случае! Задержка с отправлением в обратный путь вынесла группе смертный приговор, и виной тому конструктивные недостатки германских эсминцев, помноженные на человеческий фактор.

Состав сил, участвовавших в операции «Юно» (4—9 июня 1940 г.)

Линейные корабли «Gneisenau» (адм. Маршалль), «Scharnhorst»
Тяжелый крейсер «Admiral Hipper» (к.-адм. Шмундт)
Эскадренные миноносцы «Hans Lody» (кпт.-ц.-з. Бей), «Karl Galster», «Hermann Schoemann», «Erich Steinbrinck»

Английский лайнер «Орама» под огнем крейсера «Хиппер» (верхний снимок). Эсминец Z-10 «Ганс Лоди» на фоне тонущей «Орамы» (нижний снимок).

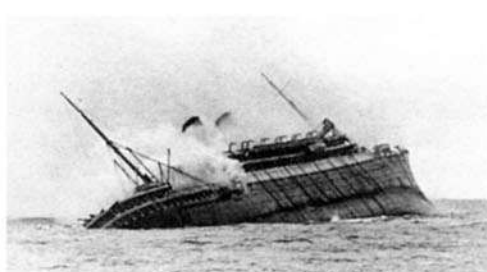
Операция «Юно»

У берегов Норвегии немецкие корабли появились вновь в июне. Группа из четырех эсминцев под командованием капитана-цур-зее Бея («Лоди», «Шёман», «Штайнбринк», «Гальстер») сопровождала линкоры «Гнейзенау» (флаг адмирала Маршалля), «Шарнхорст» и тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» в ходе операции «Юно». Корабли вышли из Кили 4 июня. Уже в море поступило сообщение о начале эвакуации союзников из Северной Норвегии, и с рассветом 8 июня Маршалль развернул свои корабли в широкую завесу, намереваясь атаковать транспорты противника.

Первой жертвой соединения стали британский танкер «Ойл Пайонир» и эскортировавший его вооруженный траулер «Джунипер». После обстрела с тяжелого крейсера оба были потоплены торпедами эскадренных миноносцев. Затем «Карл Гальстер» обнаружил лайнер «Орама», но не рискнул атаковать его, приняв за вспомогательный крейсер. В конечном итоге транспорт был потоплен артиллерией «Хиппера».

После полудня «Хиппер» и эсминцы, испытывавшие недостаток топлива, взяли курс на Тронхейм, предприняв крейсерство у норвежского побережья, при этом «Ганс Лоди» захватил рыболовный траулер «Элин». Тем временем линкоры потопили авианосец «Глориес» и сопровождавшие его эсминцы «Ардент» и «Акаста», однако последнему удалось торпедировать и тяжело повредить «Шарнхорст». Снова дала себя знать недостаточная дальность плавания немецких эскадренных миноносцев. Останься они при линкорах, возможно, им удалось бы предотвратить попадание.

Теперь же четверке эсминцев Бея совместно с четырьмя миноносцами пришлось эскортировать поврежденный «Шарнхорст» в Киль (20—23 июня). Однако 20 июня британская субмарина «Клайд» торпедиро-



вала «Гнейзенау». Операция по переводу из Тронхейма в Киль флагманского линкора, проведенная 25-27 июля с участием «Лоди», «Якоби», «Ина», «Гальстера» и пяти миноносцев, стоила немцам миноносца «Лухс», потопленного 26 июля подводной лодкой «Темз».

Действия у берегов Англии в 1940 г.

После окончания Норвежской кампании число боеспособных эскадренных миноносцев резко уменьшилось. Между 14 августа и 6 сентября 1940 г. корабли 5-й флотилии капитана-цур-зее Бергера совершили три выхода в Северное море на сопровождение минных заградителей, а затем получили приказ на перебазирование во французские порты. 9 сентября «Лоди» (брейд-вымпел FdZ капитана-цур-зее Бея), «Гальстер», «Ридель», «Ин» и «Экольдт» вышли из Вильгельмсхафена и спустя два дня прибыли в Брест. Позже к ним присоединились «Якоби» и «Штайнбринк». Их задачей стало нарушение прибрежных коммуникаций у юго-западного побережья Великобритании.

После безрезультатного рейда к мысу Лизард в ночь на 20 сентября, флотилия произвела минную постановку в районе Фалмута. «Лоди», «Якоби», «Ин», «Штайнбринк», «Гальстер» с минами на борту и осуществлявшие прикрытие «Экольдт» с «Риделем» покинули Брест вечером 28 сентября. Несмотря на наличие корабельных дозоров противника, операция прошла успешно, жертвами мин стали 5 пароходов общим тоннажем 2037 брт. Следующий рейд вылился в столкновение с превосходящими силами противника.

Германский отряд, состоявший из 5 эсминцев и сопровождавших их 6 миноносцев типа «Ягуар», вышел из Бреста в 5.00 17 октября. Эсминцы получили задачу нанести удар по британскому судоходству в Бристольском заливе, тогда как миноносцы осуществляли прикрытие ударной группы.

В 5.46 «Теодор Ридель» доложил об аварии в котельном отделении и был отправлен обратно на базу. «Эрих Штайнбринк» также имел неполадки с энергетической установкой, но остался в строю.

В 14.04 миноносцы 5-й флотилии отделились и легли на обратный курс. Эсминцы, ведомые капитаном-цур-зее Эрихом Беем на «Лоди», продолжали поход к Бристольскому заливу. Однако претворить замысел операции в жизнь не удалось. Еще в 8.20 германские корабли были обнаружены

самолетом «Бленхейм». Поэтому в 11.20 из Плимута вышло соединение «F» в составе крейсеров «Ньюкасл», «Эмерод» и пяти эсминцев 5-й флотилии.

Столкновение произошло на подходах к островам Силли. В 17.03 «Ньюкасл» открыл огонь из орудий носовых башен с максимальной дальности, и, поддержанный «Эмеродом» (открыл огонь в 17.10), полным ходом пошел на сближение. Пять снарядов легли вблизи кормы «Ганса Лоди», однако немецкие сигнальщики увидели стрелявший крейсер только в 17.15. Превосходство противника было очевидным, а дистанция — слишком большой для эффективного применения торпедного оружия. Не открывая огня, Бей приказал своим эсминцам рассылаться и отходить максимальным ходом.

«Ньюкасл» поднял в воздух свой бортовой разведчик «Уолрус» и начал преследование. Эсминец «Джупитер» отстал из-за неполадок в машинном отделении, в данном случае эта потеря едва ли имела какое-то значение, так как главная роль в бою принадлежала крейсерам. Артиллеристы «Ньюкасла» взяли в вилку «Штайнбринк», несколько 152-мм снарядов разорвались всего в 10-20 метрах от его борта прежде, чем эскадренный миноносец укрылся за дымовой завесой. К 18.00 расстояние между противниками сократилось до 85 кбт. Положение германских эсминцев становилось критическим.

В 18.35 немцы открыли огонь кормовыми орудиями, а в 18.51 «Гальстер» и «Лоди» выстрелили по три торпеды в надежде заставить противника отвернуть. «Штайнбринк» тоже развернулся для торпедной атаки и дал залп четырьмя торпедами с дистанции 80 кбт. Через несколько минут его наблюдатели отметили попадание в «Ньюкасл» — столб воды и дыма поднялся выше клокотков крейсера. Англичане прекратили преследование. В 22.00 германские корабли вернулись в Брест.

Героем дня, разумеется, стал обер-лейтенант Зоммер — торпедный офицер «Штайнбринка». На его счету уже были две победы: в Нарвике эсминец «Георг Тиле», на котором служил Зоммер, торпедировал

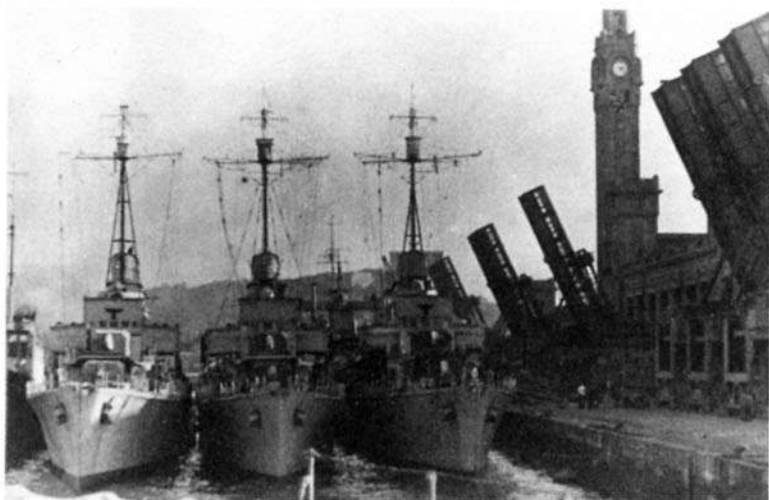
Состав сил в столкновении у островов Силли 17 октября 1940 г.

Германия:

«Hans Lody» (кпт.-ц.-з. Бей), «Friedrich Ihn», «Erich Steinbrinck», «Karl Galster»

Англия:

Соединение «F»: крейсера «Newcastle», «Emerald», 5-я флотилия эсминцев — «Jackal», «Jupiter», «Kashmir», «Kelvin», «Kipling».



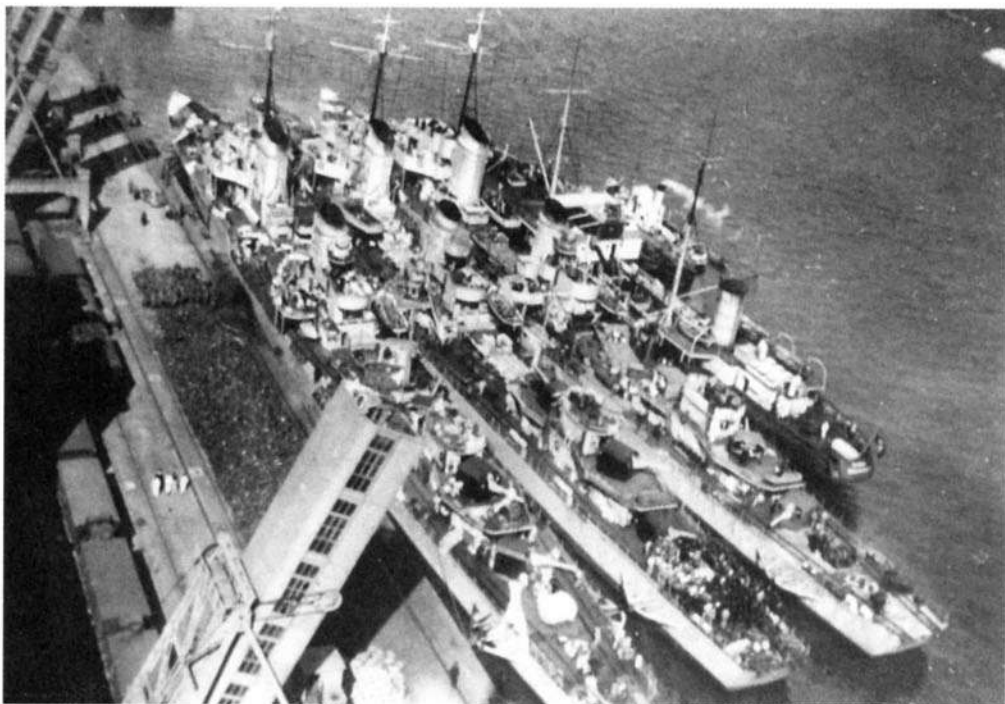
британские «Хантер» и «Эскимо». Однако нынешний успех Зоммера не подтвердился. Как оказалось, «Ньюкасл» подвергся атаке одиночного бомбардировщика Do 17Z, а за торпедное попадание были приняты близкие разрывы бомб.

Нужно отметить, что британская авиация также доставляла немало беспокойства экипажам эскадренных миноносцев, подвергая французские порты систематическим налетам. Так, 10 октября «Суордфиш» 812 и эскадрилья FAA повредили двумя близкими разрывами авиабомб «Экольдт», который потерял одного матроса убитым, трех ранеными и выбыл из строя на четыре дня.

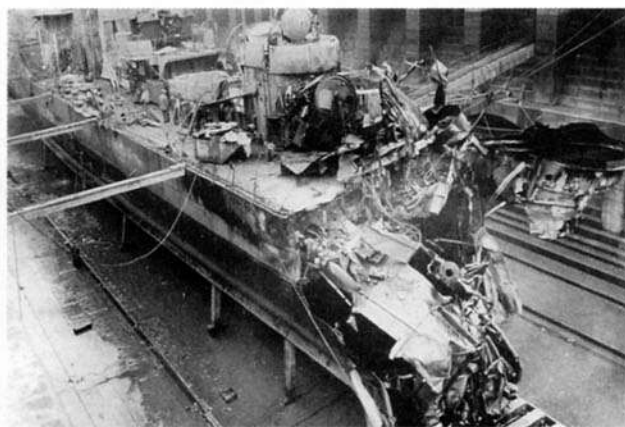
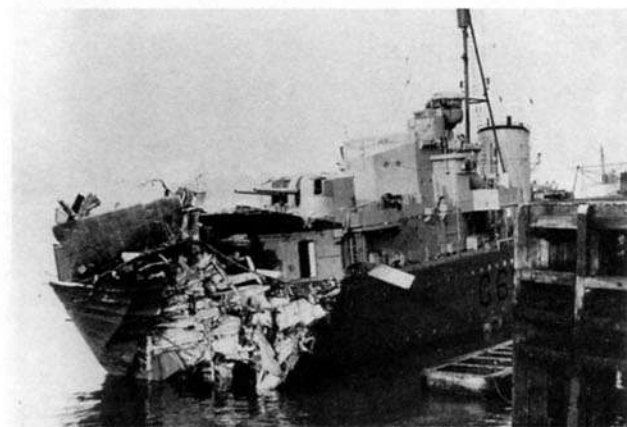
В ноябре 1940 г. немецкая флотилия, усиленная пришедшим с ремонта «Байтценом», совершила два выхода к мысу Лизард. В ночь на 25 ноября «Гальстер», «Байтцен» и «Лоди» обстреляли группу рыболовных траулеров, а затем безнаказанно атаковали небольшой прибрежный конвой, потопив голландский пароход «Аполлония» (2156 брт) и повредив британское судно «Стэдион II».

В ночь на 29 ноября немецкий отряд в том же составе предпринял еще один рейд. В районе скалы Эддистон были обнаружены два буксира с баржей. Эсминцы открыли артиллерийский огонь с близкой дистанции. В считанные минуты буксир «Эйд» (134 брт) и лихтер «ВНС 10» (290 брт) были потоплены, тяжело поврежденному буксиру «Абель XIV» удалось уйти. Не прошло и получаса, как был обнаружен лоцманский катер «Пайлот № 4», также отправленный на дно.

В 6.30 тревогу поднял «Лоди», заметивший слева по носу неопознанные корабли. Это были британские эсминцы «Джэвлин», «Джерси», «Джупитер», «Джэкед» и «Кашмир». Командир 5-й флотилии кэптен Льюис Маунтбэттен, будущий адмирал и вице-король Индии, упустил возможность перехватить противника во время предыдущего набега, но теперь имел все шансы, поскольку его флотилия располагалась между германскими эсминцами и французским берегом. Однако и в данном случае он



Германские эсминцы в Шербуре, октябрь — ноябрь 1940 г. Слева направо Z-16 «Фридрих Экольдт», Z-14 «Фридрих Ин», Z-6 «Теодор Ридель» и танкер «Брезен». На верхней фотографии — эти же корабли, но снятые с иного ракурса.



проявил себя как далеко не самый лучший морской командир, непродуманным поворотом подставив свои корабли под немецкие торпеды.

Немцы применили обычную для таких ситуаций тактику. В 6.44 они дали торпедный залп с дистанции около 8 кбт. (каждый из эсминцев выстрелил по 4 торпеды веером), а затем увеличили скорость и отошли, прикрываясь дымовыми завесами. Две торпеды «Ганса Лоди» поразили «Джевелин». Его носовая оконечность была оторвана взрывом, а кормовая часть повисла, опустившись под воду, и окончательно отвалилась через 20 минут. Взрыв на корме вызвал сильный пожар — огонь охватил кранец первых выстрелов боезапаса 102-мм орудия; погибло 48 человек. Но корабль все же остался на плаву, был отбуксирован в порт и позже восстановлен. Ответные залпы англичан легли в «молоко», хотя из-за увеличенной до 35 уз. скорости из труб немецких эсминцев вырывались огненные факелы. К наступлению рассвета они оторвались от преследования.

Командующий военно-морской группы «Вест» генерал-адмирал Заальвехтер высоко оценил успех эскадренных миноносцев, особо подчеркнув отсутствие потерь. Однако в целом их использование в данном районе оказалось малоэффективным: было уничтожено всего 9 судов общим тоннажем менее 5000 брт,* что никак не могло компенсировать того риска, которому эсминцы подвергались при каждом выходе в море. Возникший после окончания Норвежской кампании дефицит эскадренных миноносцев заставил командование германского флота распоряжаться оставшимися единицами с большой осторожностью, а напряженное бо-

евое использование заставляло постепенно отправлять корабли на ремонт в Германию, поэтому к началу 1941 г. единственным боеспособным остался «Рихард Байтцен». 22 января он перешел в Роттердам, где принял мины и на следующий сутки совместно с заградителями осуществил постановку у британского побережья. Затем пришлось срочно возвращаться в Брест для эскортирования тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» при выходе в атлантическое рейдерство и возвращении из него (1 и 14 февраля). Не прошло и месяца, как «Байтцен» был вынужден уйти в Киль и стать в док.

Действия на различных театрах в 1941 г.

К концу марта 1941 г. все германские эскадренные миноносцы находились в ремонте или занимались боевой подготовкой на Балтике. Лишь 5 апреля во Францию отправившись «Штайнбринк» (брейд-вымпел командира 5-й флотилии капитана-цур-зее Бергера), «Ин» и «Хайнеман». Отразив на переходе два налета бомбардировщиков и торпедоносцев, они прибыли в Ла-Палис, чтобы провести там следующие пять месяцев. Возложенные на них задачи в корне отличались от прошлогодних. Теперь эсминцам поручалось сопровождение крупных надводных кораблей, вспомогательных крейсеров и блокадопрорывателей через

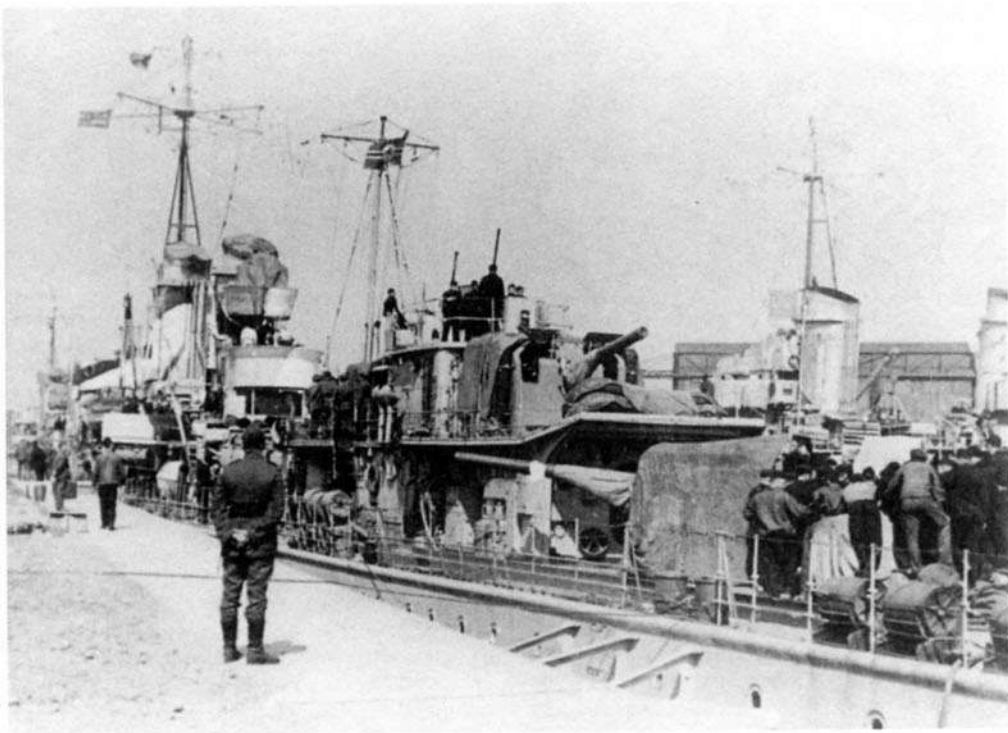
Тяжело поврежденный английский эсминец «Джевелин» — в результате попадания двух торпед, пущенных эсминцем Z-10 «Ганс Лоди» у корабля был оторван нос (слева) и корма (справа).

Эсминец Z-8 «Бруно Хайнеман» встречает вспомогательный крейсер «Тор», Бискайский залив апрель 1941 г.



* К примеру, германские торпедные катера за восемь месяцев 1940 года потопили 22 судна (47 834 брт), 3 эсминца и 4 вооруженных траулера.

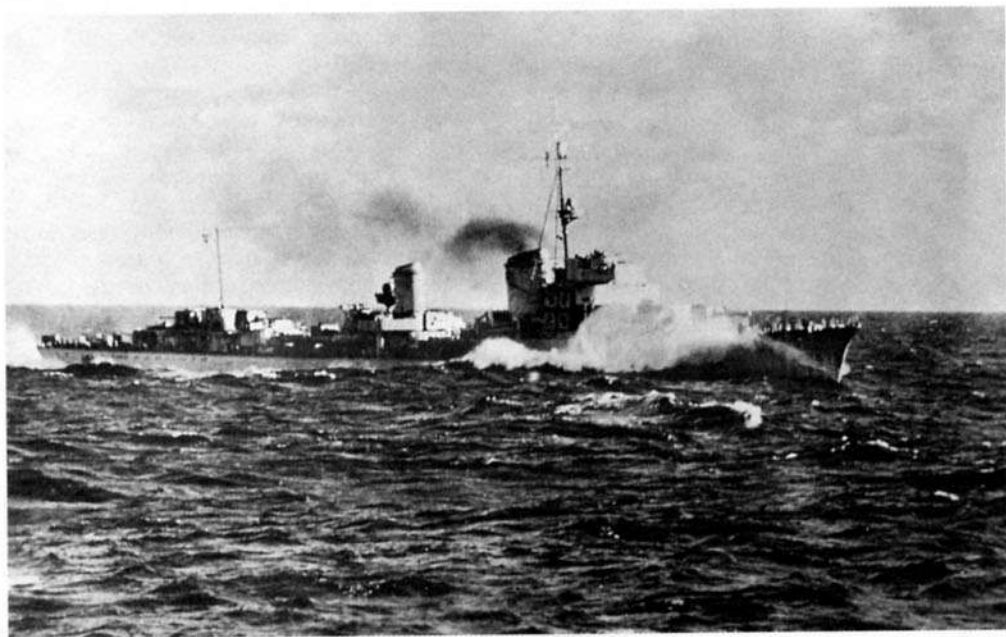
**Эсминец Z-14
«Фридрих Ин» в
одном из портов
Франции, 1941 г.**



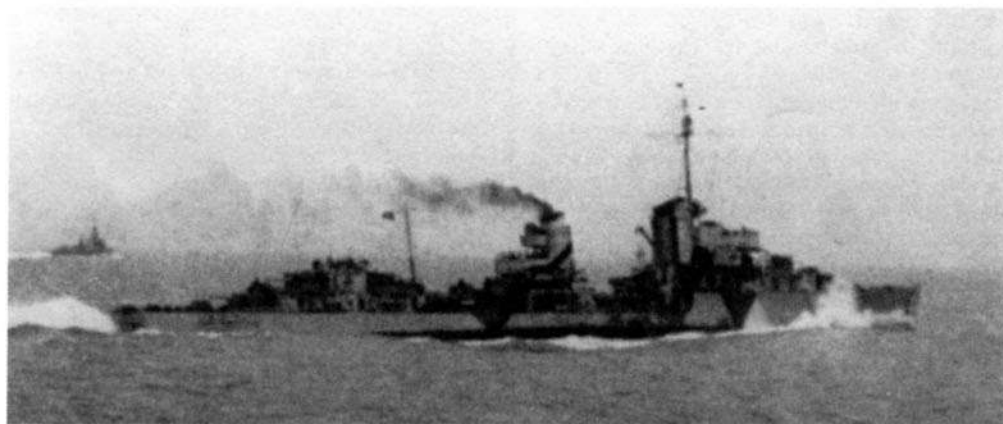
становившиеся все более опасными воды Бискайского залива и Ла-Манша. 22 апреля они встречали вспомогательный крейсер «Тор», возвращавшийся из 322 дневного рейдерства; 17—20 мая эскортировали в Гавр судно снабжения «Нордмарк».

Тем временем, в декабре 1940 г. была сформирована 8-я флотилия эсминцев «Нарвик», командование которой принял

капитан-цур-зее Готфрид Пёниц. После завершения курса боевой подготовки, «нарвики» использовались только для эскортирования крупных надводных кораблей. В конце марта 1941 г. Z-23 и Z-24 сопровождали в Киль возвращавшийся из Атлантики тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», после чего отправились в Берген для встречи тяжелого крейсера «Адмирал



**Эсминец Z-23 во
время испытаний.**



**Эсминец Z-14
«Фридрих Ин»
сопровождает
линкор «Гнейзенау»,
Бискайский залив
1941 г.**

Шеер». 18—22 мая «Ганс Лоди» (брейд-вымпел капитана-цур-зее Шульце-Хинрихса), «Фридрих Экольдт», Z-23 приняли участие в начальной фазе операции «Рейнбунг», проводив линкор «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген» от Готенхафена до Бергена. 2 июня «Хайнеман» и «Ин» встречали «Ойгена» уже в Бресте.

Вскоре экипажи эсминцев стали свидетелями последней попытки крупных кораблей Кригсмарине вмешаться в ход битвы за Атлантику. Вечером 11 июня. «Лоди», «Экольдт», Z-23 и Z-24 вышли в море в составе эскорта тяжелого крейсера «Лютцов», направлявшегося в рейдерство. По плану операции «Зоммерайсе», броненосец, которым, кстати, командо-

вал будущий FdZ капитан-цур-зее Лео Крайш, должен был сначала перейти из Киля в Тронхейм, откуда внезапным броском прорваться в Атлантику. Операция завершилась провалом. Британская авиаразведка обнаружила соединение, и в ранние часы 13 июня «карманный линкор» был тяжело поврежден торпедоносцем «Бофорт» 22-й эскадрильи RAF. Две бомбы разорвались рядом с Z-24, но не причинили повреждений.

Далее судьбы эсминцев, эскортировавших неудачливый броненосец, разделились: корабли типа «Маас» в составе 6-й флотилии, убыли на Север, а Z-23 и Z-24 были посланы во французские порты на соединение с 5-й флотилией. 17 июня в



**Эсминец Z-24,
Бискайский залив,
1941 г.**

районе Шербурга они подверглись налету британских торпедоносцев, отразив атаку с большим трудом.

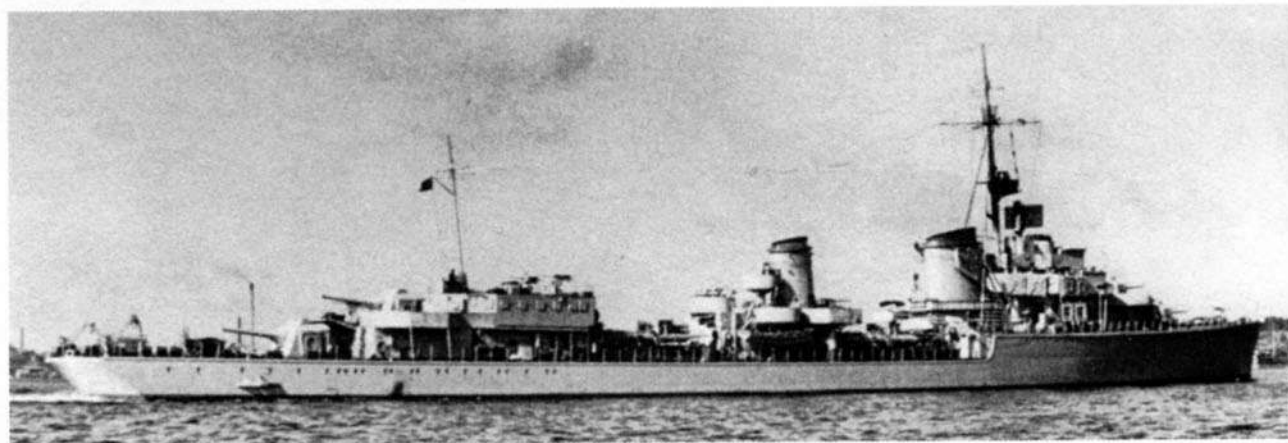
В конце июля пятерка эскадренных миноносцев сопровождала из Бреста в Ла-Паллис на ходовые испытания только что отремонтированный «Шарнхорст». Не успели корабли вернуться обратно, как линкор тяжело повредили бомбардировщики RAF. Теперь даже на базах немцы не могли чувствовать себя в безопасности. В конечном итоге, руководство Кригсмарине вывело эсминцы в Германию, решив не дожидаться гибели или повреждений столь ценных многоцелевых кораблей. 27 июля «Ин» покинул Брест, направляясь на ремонт в Германию. В районе Кале он был атакован британскими торпедными катерами, с трудом избежав повреждений. Остальные эсминцы получили приказ о возвращении на родину 8 августа, но были вынуждены задержаться, чтобы составить эскорт вспомогательному крейсеру «Орион», возвращавшемуся в Германию после рейдерства в океане. К тому же 15 августа «Штайнбринк» умудрился налететь в гавани в Ла-Паллисе на остов затонувшего суд-

на. В итоге, корабли покинули Францию только 6 сентября.

Заканчивавшие курс боевой подготовки Z-25, Z-26 и Z-27 попутно привлекались к выполнению несложных задач по сопровождению ценных судов и подводных лодок в Балтийских проливах, что порой сопровождалось авариями. В мае Z-27 столкнулся с U-652 в Данцигской бухте, получив повреждения винтов и правого вала. 26 июня более серьезно пострадал Z-25, находившийся в охране двух судов и подводной лодки U-561 на переходе из Киля в Берген. Вследствие навигационной ошибки эсминец выскочил на камни у Хёугесунна. Корабль пришлось поставить в док в Бергене, а затем отправить на двухмесячный ремонт в Бремен.

21 сентября 1941 г. по приказу фюрера был сформирован так называемый Балтийский флот (Baltenflotte), командующим которого был назначен вице-адмирал Отто Цилиакс. В его состав вошли линкор «Тирпиц», тяжелый крейсер «Адмирал Шеер», легкие крейсера «Нюрнберг», «Кельн», 8-я флотилия эсминцев (Z-25, Z-26, Z-27) и 2-я флотилия миноносцев (T-2, T-5, T-7, T-8, T-11). Задачей этого соединения должен был стать срыв гипотетической попытки прорыва в Швецию кораблей Краснознаменного Балтийского флота после ожидавшегося со дня на день падения Ленинграда. В составе северной группы флотилия Пёница (брейд-вымпел на Z-26) с 23 сентября находилась на позиции в районе Аландских островов. Однако донесений о выходе советских кораблей не поступало, а после массированных налетов на Кронштадт сама возможность подобной попытки стала сомнительной. Уже 24 сентября «Тирпиц» и «Шеер» ушли обратно. Легкие крейсера с эсминцами маневрировали перед устьем Финского залива до 29 сентября, после чего были отозваны в Готенхафен.

Два снимка эсминца Z-28 во время прохождения боевой подготовки на Балтике, 1941 г.



Действия на Севере в 1941 г.

6-я флотилия

Первоначально планируя войну против СССР, германское командование не считало, что ситуация может потребовать развертывания группировки надводных кораблей на крайне северном фланге советско-германского фронта. Считалось, что вся военная кампания займет так мало времени, что Германия просто не успеет почувствовать наличия у противника военно-морского флота. Тем более не вызвала беспокойства ситуация на Севере, где расположенные недалеко от границы Мурманск и главная база Северного флота (СФ) Полярные должны были пасть не позже чем через две недели с начала войны. И все-таки в последний момент руководство Кригсмарине изменило свое мнение, и 15 июня передала в подчинение «Адмирала Норвегии» генерал-адмирала Германа Бёма 6-ю флотилию эскадренных миноносцев капитана-цур-зее А. Шульце-Хинрихса. В ее состав вошли «Ганс Лоди», «Рихард Байтцен», «Герман Шёман», «Фридрих Экольдт» и «Карл Гальстер». Изначально перед флотилией ставились активные задачи: нанести поражение корабельной группировке СФ, сорвать рыболовство, военные и экономические перевозки морским транспортом, а также поддержать сухопутные войска. Впоследствии туда добавили задачи и по защите собственного судоходства и побережья.

20—21 июня «Гальстер», «Шёман» и «Экольдт» перешли из Киля в Берген, где были вынуждены надолго задержаться из-за поломки главного питательного насоса на «Шёмане». Для ускорения ремонта группа механиков флотилии даже летала самолетом в Германию за запасными частями, но и это не помогло справиться с возникшей поломкой в срок. Лишь 4 июля, уже после того, как в Берген прибыли два оставшихся эсминца, флотилия смогла продолжить переход на Север. Он протекал без дальнейших осложнений, и в ночь на 10 июля все корабли бросили якоря на рейде заполярного Киркенеса.

Руководству войной на море и адмиралу Бёму не терпелось послать флотилию в бой, но раньше им пришлось ознакомиться с мнением командира горнострелкового корпуса генерала Э. Дитля. Встреча представителей всех трех видов вооруженных сил состоялась в первой половине дня 10 июля на командном пункте генерала. Кригсмарине представляли «Адмирал полярного побережья»* контр-адмирал О. Шенк и командир 6-й флотилии, Люфтваффе — командующий 5-м воздушным флотом гене-

рал-полковник Г.-Ю. Штумпф. Командир корпуса в принципе соглашался с поставленными флотилии задачами, поскольку уничтожение советских эсминцев и других надводных кораблей избавило бы приморский фланг наступающих немецких войск от постоянного давления. Фактически с 29 июня — первого дня немецкого наступления на Мурманск — корабли СФ осуществляли огневую поддержку своих войск, а 6 и 7 июля высадили в губе реки Западная Лица два десанта, каждый силами батальона, для борьбы с которыми Дитль пришлось снять с фронта целый полк. С учетом того, что в распоряжении генерала находилось всего две дивизии двухполкового состава, сила удара на главном направлении существенно ослабла. 11 июля Дитль планировал возобновить наступление и потому серьезно нуждался, если не в поддержке с моря, то, по крайней мере, в ослаблении угрозы со стороны СФ. Его надеждам не суждено было сбыться.

Эсминцы вышли из Киркенеса в 11.00 12 июля, и к 15.10 того же дня находились примерно в 70 милях севернее мыса Сеть-Наволоок. Здесь Шульце-Хинрихс развернул флотилию в широкую завесу и предпринял поиск в юго-восточном направлении. Очевидной целью этого являлся поиск траулеров, и такое судно действительно было обнаружено, только принадлежало оно не советскому, а немецкому рыболовному флоту. Интересно отметить, что разведывательные самолеты Люфтваффе докладывали о скоплении рыболовов в данном районе, но правильно определить их принадлежность не смогли. Потерпев фиаско при выполнении первой цели выхода, в 22.00 командир флотилии разделил ее на два дивизиона, которые должны были каждый самостоятельно провести поиск вдоль побережья Кольского полуострова, двигаясь навстречу друг другу.

Успех выпал на долю 1-го дивизиона («Гальстер», «Шёман»), вместе с которым шел и флагман флотилии «Лоди». Двигаясь восточным курсом в 2.34 в районе маяка Гавриловский они обнаружили три каботажных судна, два из которых буксировали «странный формы баржи». Как оказалось, нападению подвергся отряд ЭПРОНа в составе траулеров РТ-67 и РТ-32, буксировавших судоподъ-

* По существовавшей в Кригсмарине структуре «Адмирал Норвегии» подчинялись три других «адмирала», отвечавших за оборону коммуникаций и побережья во вверенных им районах. За район от Нарвика до Киркенеса отвечал «Адмирал полярного побережья».

емные понтоны. Эти суда следовали из Мурманска в Иоканьгу под эскортом сторожевого корабля №22 «Пассат» (мобилизованный рыболовный траулер «В. Чкалов»). В момент обнаружения немцы находились практически прямо за кормой траулеров на расстоянии 25—30 кбт. от берега. Несмотря на полярный день, видимость сильно снижалась дождем и туманом, так что эсминцы оставались необнаруженными с советских судов вплоть до момента открытия огня. Сразу после обнаружения Шульце-Хинрихс повернул от берега, получив тем самым возможность задействовать весь бортовой залп кораблей. В 2.52 прогремели первые выстрелы. Дистанция составляла не более 4000 м, благодаря чему противник уже со второго-третьего залпа перешел к огню на поражение.

Головной РТ-67 был серьезно поврежден вторым залпом с «Гальстера» и потерял ход. «Пассат» (лейтенант В.Л. Окуневич) повернул на противника, открыл огонь из двух своих 45-мм орудий и начал ставить дымовую завесу, однако пятый залп с «Лоди» снес ходовой мостик вместе с командиром. Несмотря на то, что после его гибели в командование кораблем никто не вступил, обе пушки вели бой до последней минуты. Тем временем эсминцы обогнули сторожевик с севера и перехватили курс отряда. На циркуляции точность их огня была невысокой, но в конце концов очередное попадание вызвало взрыв на корме «Пассата», после которого он стал быстро погружаться. Примерно в 3.30 сторожевой корабль скрылся под водой, а спустя примерно 25 минут за ним последовал РТ-67. Интересно отметить, что в ходе этого скоротечного боя эсминцы 1-го дивизиона умудрились израсходовать 4/5 артиллерийского боекомплекта и одну торпеду, которую, желая побыстрее добить своего противника, выпустил командир «Гальстера» (прошла в 3—4 м за кормой РТ-67). И все-таки мужественное поведение команды советского сторожевика было отчасти вознаграждено. Второй траулер — РТ-32 — несмотря на повреждения от огня «Шёмана» и гибель семерых членов экипажа все же успел укрыться в бухте Гавриловская, где выбросился на берег. Спустя более чем два года его сняли с камней, но восстанавливать не стали. Из числа же находившихся на «Пассате» и РТ-67 99 моряков спаслось только 26 (в том числе два из экипажа «Пассата»). Столь большие потери объяснялись низкой температурой моря и отсутствием в районе боя других кораблей и самолетов, кото-

рые могли бы оказать незамедлительную помощь оказавшимся в воде. Кроме того, в материалах советской стороны упоминается и пулеметный обстрел, который велся с эсминцев по плававшим советским морякам. Не исключено, что за него был принят зенитный огонь, открытый в 3.33 с «Лоди» по немецкому самолету-разведчику Ju-88, с которым немецкий флагман обменялся неправильными опознавательными сигналами. В 3.46 Шульце-Хинрихс дал сигнал к отходу в море, а спустя 20 минут ему в кильватер вступили подошедшие с востока корабли 2-го дивизиона.

Далее по первоначальному плану предусматривалось вторично провести поиск советских рыбных флотилий в Баренцевом море. Однако от продолжения операции пришлось отказаться из-за потери скрытности, о чем свидетельствовали неоднократные удары советской авиации. Первыми на поиск германских кораблей вылетели два МБР 2 из состава 118-го морского разведывательного авиаполка, которые обнаружили противника и в 4.15 сбросили восемь 100 кг бомб. Летчики утверждали, что бомбы легли с недолетом в 10—20 м, на самом же деле одна из них взорвалась в 150 метрах от левого борта «Лоди», другая — в 200 метрах от правого. Ответным огнем эсминцы сильно повредили одну из летающих лодок, которая разбилась при посадке. Несмотря на ограниченно летную погоду командование ВВС СФ продолжало посылать отдельные звенья (всего с задачей бомбоудара по эсминцам произведено 29 самолето-вылетов МБР и ГСТ, а также 9 СБ), но большинство летчиков не смогли обнаружить противника. Только в 6.39 тройка ГСТ с высоты 2500 м сбросила на «Экольдт» 34 ФАБ-100, но все они снова упали на безопасном расстоянии. Правда, это не означало, что ВВС СФ не понесли дополнительных потерь. При возвращении командир одного из МБР-2 решил оказать помощь шлюпке с затонувшего РТ-67, но при посадке пробил днище о бревно, в результате чего гидросамолет затонул.

Кроме авиации на перехват кораблей Шульце-Хинрихса были посланы эсминцы «Громкий», «Гремящий», «Стремительный», «Куйбышев» и «Урицкий». Первоначально в штабе Северного флота полагали, что у немцев только три корабля. Когда же выяснилось, что их пять, командование СФ, опасаясь, что кроме потери сторожевика дело может закончиться гибелью еще нескольких эсминцев, отозвало

свои корабли на базу. Это решение можно признать правильным, поскольку при равенстве в числе вымпелов советский отряд значительно уступал вероятному противнику в огневой мощи. То же сделало и германское командование, окончательно убедившееся в том, что на дальнейшие успехи внезапного удара рассчитывать не приходится. В 22.00 6-я флотилия прибыла в Смал-фьорд (Тана-фьорд). В тот же день появилась директива наркома ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова, в которой организация разведки на Северном флоте подверглась жесткой критике. Командованием флота был принят ряд мер, тем не менее, противнику еще дважды удавалось безнаказанно топить корабли вблизи советского побережья.

Во второй раз эсминцы вышли в море в 7.00 15 июля и, развернувшись завесой с интервалами в 5 миль, прошли на северо-восток, затем на восток и, наконец, на юг в надежде обнаружить скопление советских рыболовных судов в районе северо-восточнее полуострова Варангер. Поход не оправдал ожиданий, зато наглядно показал уровень взаимодействия между Кригсмарине и Люфтваффе, которые не смогли обеспечить моряков достоверными разведанными. В 4.10 16 июля эсминцы прибыли в Киркенес.

Тем временем на суше развернулись упорные бои. На начатое Дитлем новое наступление советская сторона вновь ответила десантом — днем 14 июля в губе Западной Лицы был высажен целый стрелковый полк. Высадка тактических десантов в немецкий тыл продолжалась и в последующие дни. Немецкая же флотилия тем временем пыталась «набирать очки» в районах, весьма удаленных от тех, где решался исход войны в Заполярье.

Это понимало и немецкое командование. В ответ на ряд жалоб Дитля на то, что флот не помогает ему, 20 июля в Киркенес прибыл «Адмирал Норвегии». Бём как мог попытался объяснить генералу, что планировавшийся в ночь на 21-е поход эсминцев в Кольский и Мотовский заливы откладывается на неопределенный срок, в первую очередь потому, что не решены вопросы их противоминного и противовоздушного обеспечения. У немцев в Заполярье была всего одна флотилия моторных тральщиков и полторы эскадрильи истребителей, но даже если бы все эти силы были бы задействованы для обеспечения кораблей Шульце-Хинрихса, гарантировать, что эсминцы вернуться из такого похода без серьезных потерь никто не мог. В конечном



итоге Бём переложил всю ответственность на 5-й воздушный флот, отказавшийся выделить истребители. В том, что воздушное прикрытие действительно необходимо генерал-адмирал мог убедиться и сам — в течение 20 июля Киркенес трижды подвергался налетам советских бомбардировщиков, безуспешно пытавшихся поразить эсминцы. Люфтваффе попыталось реабилитироваться ответными ударами по Полярному, где потопили эсmineц «Стремительный». Но заменить свой флот немецкие самолеты не смогли — в последующие дни они были вновь перенацелены на непосредственную поддержку войск на фронте, и советские корабли почти беспрепятственно продолжили действовать в Мотовском заливе. Для борьбы с ними Шульце-Хинрихс предлагал задействовать «шнельботы», но в тот момент командование Кригсмарине считало, что они нужнее в других местах. Кроме того, было не ясно как катера смогут оказать огневую поддержку наступающим егерям.

В свой третий поход 6-я флотилия отправилась в 9.30 22 июля. В нем приняло участие только четыре эсминца, так как на «Лоди» прямо перед выходом обнаружилась неисправность главного холодильника. Шульце-Хинрихс перенес свой брейд-вымпел на «Гальстер». Несмотря на полярный день, планировалось зайти далеко вглубь советских арктических вод, чтобы затем на курсе отхода провести поиск вдоль побережья Кольского полуострова в надежде перехватить конвои, идущие из Белого моря в Мурманск. Однако на этот раз сохранить скрытность не получилось — в 19.10, когда германские корабли находились примерно в 80 милях северо-восточнее Териберки, они были обнаружены

Один из эсминцев типа «Маасс» (вероятно, Z-16 «Фридрих Экольдт») в норвежских водах, 1941 г.

и атакованы двумя МБР-2. Спустя 15 минут за ними последовала пара ГСТ, но все 24 сброшенные самолетами ФАБ-100 легли на безопасном расстоянии. Шульце-Хинрихс не стал испытывать судьбу и лег на северный курс. В результате высланные для бомбардировки пять СБ и два Пе-2 своих целей не нашли. В 22.40 командир флотилии получил сообщение об «одном советском лидере типа «Ленинград» и двух эскадренных миноносцах», обнаруженных в районе м. Святой Нос. По-видимому, в поле зрения немецкого самолета-разведчика попали минный заградитель «Канин», эсминцы «Грозный» и «Сокрушительный», совершавшие переход для постановки мин к острову Моржовец. Шульце-Хинрихс не отреагировал на это известие, посчитав его устаревшим — на то, чтобы донесение разведчика ретранслировали ему ушло четыре часа. Только в 2.30 23 июля германские эсминцы легли на восточный курс, но практически сразу же попали в полосу густого тумана. Скорость пришлось снизить до 9 уз. В 6.42 флотилия повернула к берегу, но на то, чтобы достичь его при движении малым ходом ушел почти весь день. Правда, это избавило флотилию и от новых налетов советской авиации.

Только в 19.20 корабли вышли из тумана и около полуночи достигли побережья. Практически одновременно их обнаружили посты СНиС (служба наблюдения и связи), но это не помогло избежать трагедии — вскоре немецкие сигнальщики обнаружили идущее навстречу одиночную цель. Ей оказалось гидрографическое судно «Меридиан» (капитан-лейтенант В.Г. Егоров). Из-за неточности первых донесений, медлительности радистов и шифровальщиков на судне узнали о грозившей ему опасности всего за несколько минут до визуального обнаружения противника. В 1.17 проходивший контркурсом «Шёман» открыл огонь с дистанции каких-нибудь 2000 м. Гидрограф в бой вступить не успел, да и его вооружение состояло всего лишь из одного пулемета «Максим». Все, что смог сделать Егоров, так это развернуть судно в сторону берега, но даже завершить этот маневр ему не удалось. В 1.20 после пятого залпа (выпущен 21 снаряд) германские артиллеристы прекратили стрельбу. К этому моменту «Меридиан» уже лишился хода и имел сильный дифферент на корму. По всей его палубе бушевал пожар — судно в числе прочих грузов перевозило бензин и соляр в бочках. Пожар и столб дыма наблюдался на расстоянии до 30 миль в течение

двух часов, что дало Шульце-Хинрихсу основание доложить о потоплении танкера водоизмещением в 1000 тонн (реально судно имело водоизмещение 840 т). В 1.50 «Меридиан» скрылся под водой. Погибло более 50 членов команды и пассажиров, удалось спастись только 17.

Почти одновременно для удара по кораблям противника в воздух поднялись самолеты ВВС Северного флота. Увы, как и в прошлый раз, последовательные атаки разрозненных пар и звеньев, помноженные на большую высоту бомбометания и плохую подготовку летчиков не привели к успеху. Первая же пара ГСТ при поиске цели случайно наткнулась на «мессершмитты-110» (по-видимому, присланы командованием 5-го воздушного флота для обеспечения отхода эсминцев), которые смогли подбить одну из машин. Летящая лодка села неподалеку от берега по курсу отхода немецкого отряда и в 2.40 была уничтожена огнем «Байтцена» (ее экипаж успел спастись). Затем до 5.25, когда флотилия укрылась в тумане, ее атаковали восемь МБР-2, семь СБ и один Пе-2, сбросивших около восьми десятков ФАБ-100 и ФАБ-50. Ближайшие из них по немецким данным упали в 150—200 м от кораблей. Последний из вылетевших на поиск МБР-2 (машина ст. лейтенанта В.В. Забродина) неожиданно для себя выскочил из облаков прямо над немецким отрядом и был подбит артиллеристами «Гальстера». Самолет упал в море недалеко от берега, весь его экипаж погиб. И все-таки, действия советской авиации вынудили Шульце-Хинрихса отказаться от продолжения похода, уйти в море и взять курс на базу. В 16.15 флотилия прибыла в Киркенес. Весьма симптоматично, что уже на следующий день все пять эсминцев перешли в куда более удаленный от советских аэродромов Тана-фьорд.

Активность советской авиации вынудила штаб «Адмирала полярного побережья» (с 28 июля при нем была создана специальная группа, руководившая действиями эсминцев и подлодок) подойти к выбору объекта следующего удара очень тщательно. На этот раз флотилия получила оперативный приказ №5, предписывавший ей в ходе очередного набега уничтожать все встреченные корабли и суда противника в Горле Белого моря. Помимо того, что этот район являлся узлом советских морских коммуникаций между Мурманском, Архангельском и портами Карского моря, немецкие штабные операторы не без основания рассчитывали встретить здесь гораздо более слабое противодействие, пос-

кольку главные силы СФ были развернуты значительно западнее. В случае, если бы в назначенном районе были бы обнаружены плохие метеоусловия планировалось провести поиск в направлении острова Колгуев и далее до архипелага Новой Земли.

В 23.00 29 июля все пять эсминцев вышли в море. Их поход развивался по плану, пока в 18.00 следующего дня не было получено сообщение о внезапных налетах британской палубной авиации на Киркенес и Петсамо. Сами удары состоялись еще в 15.30, и только спустя 15 минут пришло сообщение из штаба 5-го воздушного флота об обнаружении самолетом-разведчиком «соединения легких сил противника» в Баренцевом море. Из последующих расспросов выяснилось, что под легкими силами подразумевались «10 единиц, в число которых входили 1—2 легких крейсера и 1—2 авианосца» (реально в состав британского соединения входили авианосцы «Викторис», «Фьюриес», тяжелые крейсера «Дорсетшир», «Саффолк» и четыре эсминца). Несмотря на то, что налеты оказались совершенно внезапными, хорошо натренированная германская система ПВО смогла сбить над Киркенесом 11 торпедоносцев «Альбакор» и два истребителя «Фулмар». Немцы захватили по различным данным от 17 до 27 пленных, которые сразу же показали, что главной целью удара должны были стать именно корабли 6-й флотилии.

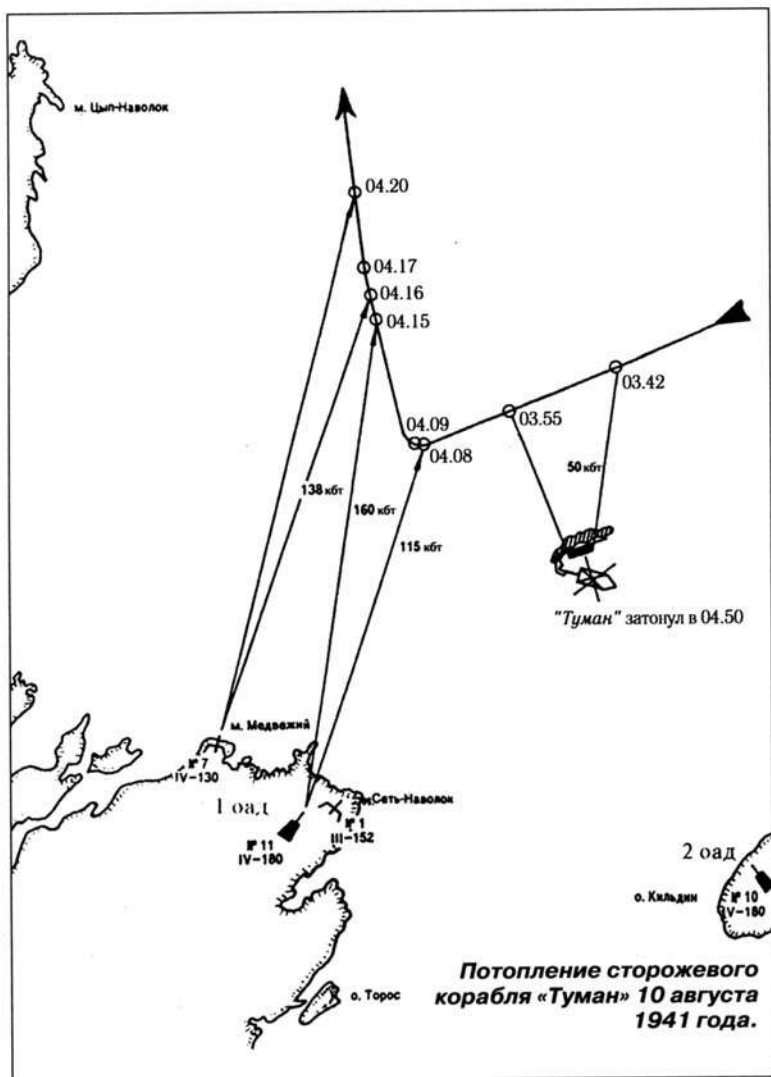
С учетом полученной информации германское командование посчитало продолжение набега слишком опасным, и в 18.30 флотилия легла на курс отхода, который производился с 24-узловой скоростью. При этом она как бы догоняла британское соединение и в ночь на 31 июля прошла у него за кормой на расстоянии всего нескольких десятков миль. Утром корабли чуть было ошибочно не атаковала своя же авиация, но им удалось укрыться в полосе тумана. К 6 часам утра эсминцы достигли Сюльте-фьорда, где разделились: «Лоди», «Экольдт» и «Байтцен» пошли заправляться в Тромсё, а «Гальстер» и «Шёман» в Смаль-фьорд — совместное базирование всех пяти кораблей теперь считалось слишком опасным. Одновременно был получен приказ «Адмирала Норвегии», что «побережье Кольского полуострова временно исключается из числа операционных районов флотилии». Теперь она перенацеливалась на защиту собственного судоходства между Тромсё и Киркенесом. Тем не менее, пока немецкая воздушная разведка ежедневно фиксировала присутствие британского

авианосного соединения у норвежских берегов эсминцы продолжали стоять на якорях во фьордах. Лишь 4—5 августа «Экольдт» и «Байтцен» приняли участие в эскортировании небольшого конвоя из Тромсё в Билле-фьорд.

Тем временем генерал-адмирал Бём неожиданно вернулся к давно отложенной идее набега в устье Кольского залива. Считалось, что здесь эсминцам может попасться более значительная добыча, а малый срок пребывания в море уберезит их от перехвата британскими силами. Непосредственно у входа в залив Шульце-Хинрихсу надлежало вести себя осторожно, поскольку у немцев не имелось данных о расположении минных полей и лишь самые общие — о береговых батареях. Что же касается советской бомбардировочной авиации, то Бём считал ее серьезно ослабленной в предыдущих боях, а летающие лодки — оружием, продемонстрировавшим свою неэффективность. Поскольку сам набег должен был проходить максимально скрытно и скоротечно решили задействовать только «Лоди», «Экольдт» и «Байтцен», которые утром 8 августа сосредоточились на рейде Киркенеса. Остальные два эсминца находились в Тана-фьорде в 10-минутной готовности к выходу на случай необходимости прикрыть отход ударной группы.

В 21.40 9 августа «Лоди» (флагман), «Байтцен» и «Экольдт» вышли из Бек-фьорда. Поход проходил по плану, тем более, что сохранению скрытности способствовали погодные условия: волнение 1—2 балла, видимость 6—8 миль (к моменту боя улучшилась до 12—15 миль), высота нижней кромки облачности 600—1000, местами 200—300 м, временами морось, дождь, туман. Флотилия, следуя северо-восточным курсом, достигла 70-й широты, после чего повернула на восток, а затем к Кильдину. Около 3 часов 10 августа показался берег, а в 3.22 было обнаружено одиночное судно, на самом деле являвшееся сторожевым кораблем «Туман» (ст. лейтенант Л.А. Шестаков), несшим дозор перед входом в Кольский залив. Сторожевик обнаружил противника в 3.25 и спустя минуту донес об этом оперативному дежурному СНИС, но не «по флоту», как следовало поступить в данном случае. Сразу после обнаружения противника «Туман» начал отходить под защиту береговых батарей.

Почти одновременно противника заметили сигнальщики береговой зенитной батареи. Они своевременно доложили об этом своему дежурному, а тот оперативному дежурному 2-го отдельного артдивизиона



БО, дислоцировавшегося на о. Кильдин. Дежурный не поверил донесению и решил лично убедиться с наблюдательного пункта. Дистанция до противника в этот момент составляла около 150 кбт., но в состав дивизиона входила батарея №10, вооруженная четырьмя 180-мм орудиями в спаренных башенных установках с дальностью стрельбы более 200 кбт. Конечно же, рассчитывать на прямые попадания на таком расстоянии да еще при тех условиях видимости особенно не приходилось, но отпугнуть противника батарея вполне могла. Дежурный всматривался в горизонт, пока не началась стрельба, и лишь после этого решил разбудить начштаба дивизиона. Так была упущена возможность спасти сторожевик.

Последующая часть трагедии разыгралась как по нотам — в 3.40 «Лоди» и «Байтцен» открыли огонь, к которо-

му спустя две минуты присоединился «Экольдт». Дистанция в этот момент составляла всего чуть больше 5000 м. Несмотря на то, что эсминцы вели огонь только носовыми орудиями (они шли юго-западным курсом строем клина со скоростью 21 уз.) и по очереди, им быстро удалось нанести сторожевику фатальные повреждения. Первый залп дал перелет, но второй попал в надстройки, а снаряды третьего разорвались в корме, перебив штуртрос и вызвав пожар. Последующими залпами снесло трубу, были отмечены попадания в мостик, рулевую рубку и полубак. Корабль потерял управление, ход стал уменьшаться. Личный состав начал вести борьбу с пожаром и водой, пытаться завести пластырь. Вести ответный огонь сторожевой корабль не мог, так как носовое орудие было вне сектора стрельбы, а кормовое вышло из строя после второго залпа противника. Всего вражеский отряд дал девять носовых залпов (54 выстрела), обернувшихся 11 попаданиями. В 3.52 цель окончательно скрылась за выставленной еще в начале боя дымовой завесой, немцы посчитали ее финал предрешенной и прекратили огонь. И действительно в 4.30 на сторожевом корабле спустили шлюпки и 37 оставшихся в живых из 52 членов команды, перешли на них. Командовал экипажем раненый помощник командира лейтенант Л.А. Рыбаков, последним покинувший корабль. Командира корабля после третьего залпа взрывной волной куда-то сбросило и его не нашли. После спуска шлюпок, «Туман» начал быстро крениться и в 4.50 затонул.

Тем временем в 3.55 сигнальщики 6-й флотилии обнаружили на входе в залив второй сторожевой корабль, находившийся за пределами эффективной дальности стрельбы. По-видимому, им являлся сторожевой корабль «Прилив», несший дозор на линии Сеть-Наволоки — Кильдин. Не известно, что произошло бы дальше, если бы в 4.10 не открыли огонь береговые батареи 1-го отдельного дивизиона. Они находились на западном берегу залива прямо по курсу германского отряда на дистанции 115 кбт. Для 180-мм башенной батареи №11 поражение цели с такого расстояния было вполне реальным, но все получилось иначе. Первый залп упал недолетом, а последующие — еще ближе к берегу, поскольку управляющий огнем поздно заметил, что немецкие корабли повернули и уходят в море. И в самом деле, после падения первых же снарядов Шульце-Хинрихс

повернул строго на север и увеличил ход до 31 узла. Попытка прикрыть отход сбрасыванием дымовых шашек успехом не увенчалась — из 11 сработали только две — но этого и не потребовалось. Через восемь минут, когда дистанция выросла до 160 кбт., батарея №11, успевшая сделать 6 залпов, огонь прекратила. Стрельба 130-мм батареи №7 не имела успеха из-за слишком большой дистанции, а батарея №10 и вовсе промолчала, поскольку ее командир посчитал, что из-за плохой видимости стрельба не имеет смысла.

На этом испытания для 6-й флотилии не кончились. В 4.49 над кораблями появилась первая пара летающих лодок, но на этот раз в отличие от обычной практики они не сбрасывали бомб, а попытались установить длительное наблюдение за отрядом. Первая атака тройки СБ завершилась падением шести бомб между «Лоди» и «Байтценом». В 6.30 близ Вардё отряд разделился: «Лоди» с командиром флотилии направился в Киркенес, а два его мателота в Нарвик, где им предстояло пройти плановый осмотр силовых установок. Спустя шесть минут из облаков внезапно вывалилась пара бомбардировщиков Пе-2, уложивших свой бомбовой груз (четыре ФАБ-250) почти точно на «Байтцен». Две бомбы упали в 50 и 80 м от правого борта, зато две других непосредственно у левого борта в районе XIV и III отсеков. Их взрывы произошли с некоторым замедлением и по своему эффекту больше напоминали результат воздействия неконтактных мин. Мгновенно оказался заклинен руль и правая турбина, в результате чего корабль описал полную циркуляцию. Вышли из строя, хотя и временно многие вспомогательные механизмы. Многочисленные разрывы в обшивке привели к попаданию воды в топливные танки, так что использовать топливо пришлось очень осторожно. К счастью для немцев третий налет, произведенный парой СБ, повреждений не добавил. Но их и так оказалось немало. Осмотр, проведенный в Нарвике, показал, что при числе оборотов, соответствующем 24 уз., турбины начинают работать с большим шумом (результат искривления линии валов при сдвиге турбин с фундаментов), а вспомогательные механизмы работают с повышенной нагрузкой. Устранить такие повреждения в условиях норвежской ремонтной базы не представлялось возможным, вследствие чего корабль убыл на ремонт в Германию. Не повезло и шедшему ему на смену «Теодору Риделю» —

12 августа он выскочил на камни в районе Бергена и распорол себе двойное дно. Его ремонт в Киле продолжался до мая 1942 г. В конце августа за ними последовал «Шёман», у которого произошла поломка турбозубчатого агрегата.

С середины августа 6-я флотилия была окончательно перенацелена для несения конвойной службы. Это назначение оказалось в некотором смысле символичным — не получив необходимой поддержки от Кригсмарине, Дитль потребовал для нового наступления резервов, которые были изысканы в лице 6-й горноегерской дивизии. Дело оставалось за малым — перебросить соединение морем из Штеттина в Киркенес, что теперь и предстояло обеспечить оставшимся эсминцам. Пока эскадренные миноносцы имели дело только с силами СФ, они справлялись вполне успешно — советская авиация над вражескими коммуникациями практически не появлялась, а подводные лодки, несмотря на многочисленные контакты, действовали неуверенно и произвели против охраняемых флотилией конвоев считанные атаки, да и то безуспешно.

Но 30 августа показало истинную цену «церштереров» как противолодочных кораблей — в тот день британская подводная лодка «Трайдект» (командер Слейден) безнаказанно потопила германские войсковые транспорта «Донау» (2931 брт) и «Байя Лаура» (8561 брт), шедшие в составе мощного конвоя, куда также входили «Лоди» и «Гальстер». Сигнальщики «Лоди» обнаружили идущие на суда торпеды, но слишком поздно, чтобы дать сигнал к уклонению. Не дало результатов и преследование, в ходе которого флагман флотилии сбросил 30 глубинных бомб — главным образом потому, что из-за большого радиуса поворота корабля буй-маркер был сброшен с ошибкой в 100 м от места, где заметили перископ. Как бы в наказание за эту провинность экипажи обоих эсминцев заставили перевозить 560 спасенных горных егерей в Киркенес на своих палубах.

Дальнейшее использование эсминцев в качестве быстроходных транспортов оказалось сорванным англичанами, которые в ночь на 7 сентября потопили в устье Порсангер-фьорда защищавший конвой учебный корабль «Бремзе» — успеха добились крейсера «Найджирия» и «Ауора». После этого движение конвоев было приостановлено на 10 дней. 8 сентября отчаявшийся ждать подкрепления Дитль перешел в свое последнее наступление, но

в результате ожесточенных боев советским войскам удалось остановить его на всех участках. В ходе боев эсминцы Северного флота неоднократно поддерживали части советской 14-й армии с моря.

Последующая служба кораблей 6-й флотилии на Севере не отличалась какими-либо заметными событиями, состав же ее постоянно сокращался из-за выхода кораблей из строя. 24 сентября в котельном отделении «Лоди» произошла авария с массовым разрывом трубок. Следующим оказался «Экольдт», который 12 октября получил таранный удар от норвежского парохода «Вааган» на рейде Тромсё. Оказалось затоплено машинное отделение правой турбины. После такого его отправка в Германию стала неизбежна. «Гальстер» эскортировал конвои до 18 октября, а потом еще в течение месяца просто стоял в Тромсё, пока и на нем не выявилась неисправность энергетической установки. На этом история 6-й флотилии на Севере в 1941 г. завершилась.

Несмотря на вроде бы положительный актив (уничтожено пять советских малых кораблей и судов при отсутствии собственных потерь), очевидно, что флотилия фактически никак не повлияла на ход военных действий на данном ТВД — ведь все ставившиеся задачи так и остались не решенными. В тактическом плане немецкие моряки действовали весьма неплохо, но это совершенно не могло покрыть те ошибки, которые допустило германское командование в оперативном и стратегическом масштабах. Даже в той конкретной обстановке, которая сложилась на театре в июле—августе 1941 г. флотилия могла добиться куда более значительных успехов, если бы были решены вопросы взаимодействия с другими видами вооруженных сил, в первую очередь с Люфтваффе. Наконец, на решении задач не могли не отразиться тактико-технические и, особенно, эксплуатационные характеристики эсминцев, которые оставляли желать много лучшего.

Успехи германских набегов, каждый из которых заканчивался потоплением советских судов, в новейшей отечественной литературе часто подаются как позорный провал руководства СФ. Согласиться с этим мнением можно лишь отчасти. Реалии Второй мировой войны показали, что в аналогичных условиях от потерь не застрахован никто, включая тех же немцев (случай с «Бремзе»). Любая набеговая операция представляет определенный риск для стороны ее проводящей, немецкие

же рейды долгое время оставались безнаказанными не потому, что не встречали противодействия, а потому, что уровень подготовки летчиков, артиллеристов и моряков СФ оказался крайне низким. Впрочем, готовность проявлять инициативу и уровень боевой подготовки у подчиненных тоже целиком на совести высшего командования.

8-я флотилия

Несмотря на малоуспешный опыт использования 6-й флотилии, германское морское командование считало, что применение легких сил, в первую очередь эсминцев, на Севере имеет значительные перспективы. Еще в середине октября был создан штаб «Адмирала Арктики» (Admiral Nordmeer) вице-адмирала Г. Шмундта, которому подчинялись все находившиеся в этих водах легкие силы (эсминцы, миноносцы и торпедные катера), минные заградители и подводные лодки. Среди задач, поставленных перед новым командованием, по-прежнему значилось осуществление набегов на советские коммуникации между Горлом Белого моря и Кольским заливом, а также активная минная война. На масштабах последней хотелось бы остановиться особо. Германские штабисты планировали постановку двух заграждений в районе мыса Канин Нос (заграждения «Синус») и восьми на прибрежном фарватере вдоль побережья Кольского полуострова (заграждения «Кюзель»; часть из них должны были поставить «шнельботы»). Для реализации этих замыслов требовалось от 1200 до 1400 мин ЕМС и ТМА, которых на Севере у немцев в тот момент не было. Постановщики и мины начали поступать только в начале декабря, конкретно в виде 8-й флотилии эсминцев (капитан-шур-зее Г. Пёниц).

Две первых попытки флотилии оторваться от родных баз, предпринятых в начале ноября, разбились о мелкие поломки и аварии. Из-за этого же подразделение проделало путь от германских портов до Тромсё двумя группами: флагманский Z-26 и Z-24 с 9 по 21 ноября, Z-23, Z-25 и Z-27 с 24 ноября по 6 декабря. 10-12 декабря эсминцы перешли в Киркенес, причем на борту трех из них транспортировалось по 50 мин. В порту мины выгрузили, поскольку было решено, что в свой первый поход недостаточно подготовленные экипажи кораблей пойдут в обычном варианте.

Целью набеговой операции «Цанге», в которую «нарвики» вышли в 19.05 16 декабря, являлись союзные конвои и советское прибрежное судоходство между Горлом

Белого моря и Иокангой. Уже спустя 50 минут после выхода на Z-26 выявились неполадки в левой турбине, что вынудило его вернуться в порт. Пёниц перенес свой брейд-вымпел на Z-25, теперь единственный корабль с действующей радиолокационной станцией. За вечер и ночь флотилия скрытно достигла района в 100 милях северо-западнее м. Канин Нос. Здесь в 9.47 17 декабря эсминцы развернулись в завесу, и пошли в южном направлении, углубляясь в горло Белого моря. Около 16.30, когда флотилия достигла побережья Кольского полуострова в 14 милях северо-восточнее м. Большой Городецкий, прямо по курсу были замечены две вспышки, а при помощи шумопеленгаторной станции — шум винтов слева по борту. Условия видимости оставляли желать много лучшего из-за сильной пурги и мрака полярной ночи, тем не менее, корабли флотилии легли на курс сближения и развили скорость 23 узла. Тем временем Z-25 включил радар и обнаружил две цели на дистанции 3750 м, по-прежнему не наблюдаемые невооруженным глазом. Наконец, в 17.03 с Z-27 заметили пару боевых кораблей, которые первоначально были приняты за советские эсминцы типа «Г» (так в немецких документах назывались «семерки»), но они сразу же скрылись в заряде. Лишь повторное включение радара помогло возобновить контакт к 17.21.

На самом деле перед немцами оказались британские тральщики «Спида» и «Хазард», которые вели поиск подлодок впереди по курсу прибывающего союзного конвоя PQ-6. Только спустя 11 минут после уточнения характера цели Пёниц дал разрешение на открытие огня каждому эсминцу самостоятельно — управлять боем централизованно в таких условиях было невозможно. В 17.28 и 17.30 Z-27 последовательно выпустил торпеды из обоих аппаратов, вслед за чем в 17.35 последовал трехторпедный залп с Z-25. Из-за обмерзания клапанов системы стрельбы сжатым воздухом, эсминцам удалось направить в противника только пять и одну торпеду соответственно. В 17.36 все четыре немецких корабля с дистанции 2800 м открыли артиллерийский огонь, на который тральщики почти сразу ответили. Одновременно англичане поставили дымзавесу и отвернули, благодаря чему избежали попаданий торпед. Впрочем, это не помешало командиру Z-25 утверждать, что один из его «угрей» все-таки достиг цели. Бой продлился всего 13 минут, за которые немцы успели сделать всего по четыре залпа. Четыре 150-мм снаряда,



**Английский
тральщик «Спида»
(снимок 1946 г.)**

попавшие в «Спида», вызвали незначительные разрушения, вывели из строя кормовое 102-мм орудие и ранили двух моряков. Второй британский тральщик остался и вовсе не поврежденным. В 17.48 снежная мгла окончательно разъединила противников. Пёниц отказался от поиска и преследования и поспешно покинул район боя. Надо заметить, что эта спешка не оказалась излишней — вызванные из Кольского залива британский крейсер «Кент», советские эскадренные миноносцы «Грозный» и «Сокрушительный» не успели перехватить противника. В 16.00 18 декабря флотилия прибыла в Tromsø. В рапорте о результатах операции «Цанге» Пёниц доложил о предположительном потоплении одного из «советских эсминцев» и вероятном повреждении второго.

Даже такой непродолжительный поход вызвал необходимость в проведении ряда ремонтных работ, для которого флотилия перешла в Нарвик. 26—28 декабря эсминцы, за исключением Z-26, выходили наперехват британских кораблей, высадивших десанты на Лофотенские острова, но прибыли в район слишком поздно. В начале января обнаружились дефекты линии вала на Z-27, вследствие чего единственную минную постановку по планам 1941 года эсминцы выполнили втроем — Z-23 и Z-24 в охранении Z-25 в ночь на 14 января выставили заграждение «Кюзель 1» (100 мин EMC) в Горле Белого моря в районе м. Острые Лудки. Сама постановка была осуществлена скрытно, но успеха не имела. Уже 22-го числа того же месяца береговой пост СНиС зафиксировал семь самовзрывов мин, вызванных по всей вероятности торошением льда. В штабе СФ этот факт сопоставили с набегом 17 декабря и решили провести контрольное траление прибрежного фарватера. В ходе него были вытралены три EMC, после чего фарватер открыли. Тем не менее,



Эсминец Z-23 во время одной из миннозаградительных операций в Арктике, 1942 г.

при проводке очередного конvoja 23 февраля мина взорвалась в параване эсминца «Куйбышев», после чего ему пришлось два месяца ремонтироваться. Из-за тяжелой ледовой обстановки окончание траления отложили на весну, а затем из-за нехватки тральщиков на лето, но уже в июне и июле здесь не удалось обнаружить ни одной мины — все они были либо раздавлены льдами, либо сорваны течением.

Дальнейшие минозаградительные акции оказались сорваны по вине самих же немецких моряков. 19 января при постановке на якорь в гавани Киркенеса в условиях тумана Z-24 выскочил носом на камни, а затем, словно этого было мало, получил таранный удар в корму от шедшего следом Z-23. Теперь в строю остался только Z-25, который сопровождал поврежденные систершипы на

ремонт в Германию. Z-26 и Z-27 ушли туда еще раньше. На этом первая часть эпопеи «церштереров» на Севере закончилась.

Операция «Церберус»

В конце января 1942 г., после полугодичного отсутствия, германские эсминцы вновь появились во французских водах. На этот раз визит оказался кратковременным и был связан с подготовкой операции «Церберус» — перебазирования тяжелых кораблей (линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», тяжелый крейсер «Принц Ойген») из Бреста в Германию.

К моменту составления плана операции Начальник эсминцев располагал всего 11 боеготовыми кораблями, пять из которых находились в Киркенесе и не могли быть задействованы. 5-я флотилия капитан-цур-зее Бергера («Байтцен», «Шёман», «Якоби» и «Хайнеман») вышла из Кили вечером 24 января. Погода была отвратительной: море штормило, температура опустилась ниже нуля, эсминцы страдали от обледенения. На «Якоби» ударами волн была повреждена носовая оконечность, вынудив его зайти для экстренного ремонта в Роттердам.

Вечером 25 января флотилия вошла в Дуврский пролив, двигаясь 18-узловым ходом примерно в 20 милях от бельгийского побережья. В 21.13, когда эсминцы находились у Остенде, в районе носовых погребов «Бруно Хайнемана» прогремел сильный взрыв. Вышли из строя котельные отделения №1 и №2, были заклинены носовые 127-мм орудия, затоплено несколько отсеков, вызвав дифферент на нос около 1,5 м. Корабль выкатился из строя и потерял ход. Флагманский «Байтцен» развернулся, чтобы оказать помощь, но сигнал «Мины» заставил его держаться подальше. От акустиков поступило сообщение о находящихся поблизости быстроходных целях, предположительно — торпедных катерах, поэтому капитан-цур-зее Бергер приказал командиру «Хайнемана» корветтен-капитану Альбертсу оставить корабль. Вскоре раздался второй взрыв, носовая оконечность эсминца была оторвана, и он затонул с креном на правый борт. К счастью, не произошло детонации боезапаса. Спасательная операция завершилась в 23.25. К тому времени «Байтцен» принял 200 уцелевших членов экипажа (5 из них позже скончались), «Якоби» — 34, вместе с кораблем погибло 93 человека. Как было установлено, «Хайнеман» стал жертвой донных мин, выставленных британской авиацией.

«Байтцен», «Шёман» и «Якоби», нагнавший флотилию в Гавре, прибыли в Брест без дальнейших инцидентов. Спустя несколько дней к ним присоединились «Ин», Z-25 и Z-29.

«Шарнхорст» (флаг вице-адмирала Циллиакса), «Гнейзенау» и «Принц Ойген» вышли из Бреста поздней ночью 11 февраля. Эсминцы образовали внутреннее кольцо охранения. Впереди шел Z-29 под брейдовым пелом капитана-цур-зее Бея, Z-25 и «Якоби» находились на правом, «Байтцен», «Ин» и «Шёман» — на левом фланге походного ордера. Около 10 часов утра, когда эскадра миновала меридиан устья Сены, к ней присоединились 2-я и 3-я флотилии миноносцев, вышедшие соответственно из Гавра и Шербура. Они заняли места в ордере, образовав внешний периметр охранения. Миноносцы 5-й флотилии из Дюнкерка присоединились к эскورتу у мыса Гри-Не.

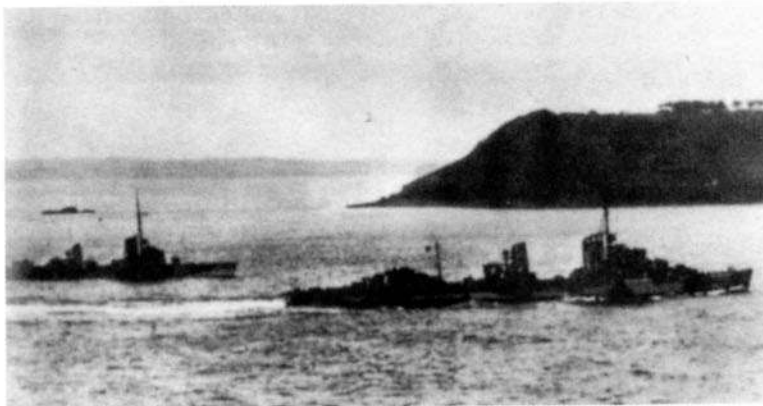
Это случилось в 13.20, уже после завершения первого налета торпедоносцев, при отражении которого неплохо проявили себя эсминцы. Благодаря обновленному зенитному вооружению, им удалось сбить минимум три из шести «Суордфишей» командера Эсмонда. При этом «Шёман» около 12.50 случайно пострадал от огня собственных «мессершмиттов», пикировавших на самолеты противника. В корму эсминца попало порядка полусотни 20 мм снарядов.

Вслед за торпедоносцами в бой вступили катера Дуврской флотилии (МТВ-44, 45, 48, 219, 221, МГВ-41, 43). Левофланговые «Ин» и «Шёман» получили приказ Циллиакса отогнать атакующих и раз-

вернулись им навстречу. В 13.40 «Герман Шёман» открыл огонь, «Фридрих Ин» присоединился к нему тремя минутами позже, однако стрельба была очень неточной, так как почти сразу эсминцам пришлось уклоняться от выпущенных англичанами торпед. Одна из них взорвалась в 500 метрах перед носом «Шёмана», а другая в 13.44 подняла столб воды в 400-м от борта «Ина».

В 14.53, после подрыва на mine флагманского «Шарнхорста», адмирал Циллиакс со штабом и выносным командным пунктом наведения истребительной авиации перешли на борт Z-29. Несмотря на увеличенную до 36 узлов скорость, «двадцать девятому» понадобился целый час, чтобы поравняться с ушедшим далеко вперед «Ойгеном».

Эсминец Z-4 «Рихард Байтцен» и миноносец типа 23/24 входят в гавань Бреста, начало 1942 г.



Операция «Церберус»: эсминец Z-4 «Рихард Байтцен» в охранении линкора «Шарнхорст», 12 февраля 1942 г.

**Состав сил, участвовавших в операции «Cerberus»
(11—13 февраля 1942 г.)**

Линейные корабли «Scharnhorst» (в.-адм. Циллиакс), «Gneisenau»
Тяжелый крейсер «Prinz Eugen»
Эскадренные миноносцы Z-29 (кпт.-ц.-з. Бей), «Richard Beitzen»
(кпт.-ц.-з. Бергер), «Paul Jacobi», «Hermann Schoemann», «Friedrich Ihn», Z-25
2-я флотилия миноносцев (крв.-кпт. Эрдман): T-2, T-4, T-5, T-11
3-я флотилия миноносцев (крв.-кпт. Вильке): T-12, T 13, T 15, T-16, T-17
5-я флотилия миноносцев (фр.-кпт. Шмидт): «Jaguar», «Falke», «Ittis», «Kondor», «Seeadler»

В это время началась атака британских эсминцев. Первым огонь по ним открыл «Пауль Якоби», успев дать шесть залпов, прежде чем цель полностью закрыли всплески от стрельбы тяжелых кораблей. Контратака противника, «Рихард Байтцен» дал четырехторпедный залп — впрочем, без особых шансов на успех.

В ходе отражения налета бомбардировщиков «Бленхейм» зенитчикам «Байтцена» удалось сбить один самолет, однако около 17 часов одна из бомб разорвалась всего в 30 метрах от кормы, вызвав сотрясения механизмов и небольшую течь в кормовом отсеке. Более серьезные неприятности выпали на долю Z-29. В 16.43 150 мм снаряд разорвался прямо в стволе орудия. Осколками были повреждены элементы силовой установки, перебит паропровод. Эсминец потерял ход и смог возобновить движение лишь через 50 минут. За это время Циллиакс со «свитой» перешли на «Герман Шёман», на котором оставались до конца операции.

Действия против арктических конвоев

Наступивший 1942 г. характеризовался резким усилением немецкой активности на Севере, где разворачивалась борьба с союзными арктическими конвоями. 29 декабря 1941 г. на совещании в «Вольфшанце» Гитлер объявил Норвегию «зоной судьбы» и приказал гросс-адмиралу Редеру сосредоточить там главные силы надводного флота.

Обеспечение перебазирования крупных надводных кораблей снова легло на эсминцы. Начало было положено операцией «Поларнахт». 14—17 января 1942 г. линкор «Тирпиц» в сопровождении «Байтцена», «Якоби», «Хайнемана» и Z-29 перешел из Вильгельмсхафена в Тронхейм. После этого флотилия Бергера отправилась во Францию для участия в операции «Церберус», вернувшись в конце февраля.

Проводившаяся 21—23 февраля операция «Шпортпаласт» в очередной раз продемонстрировала слабость противолодочного вооружения немецких эсминцев. «Байтцен», «Якоби», «Шёман», «Ин», Z-25 и три миноносца 5-й флотилии, составлявшие эскорт тяжелых крейсеров «Адмирал Шеер» и «Принц Ойген», не смогли предотвратить торпедирование «Ойгена» британской субмариной «Трайден» — той самой, что полгода назад на глазах у эсминцев потопила пару транспортов. Наконец, 19—21 марта из Брунсбюттеля в Тронхейм перешел тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» в сопровождении эсминцев Z-26,



Эсминец Z-14
«Фридрих Ин» в
охранении тяжелого
крейсера «Адмирал
Шеер», 1942 г.

Z-24, Z-30 и миноносцев Т-15, Т-16, Т-17 (операция «Айзенбан»).

Завершив переразвертывание сил, весной 1942 г. германский флот перешел к активным действиям против арктических конвоев.

Поиск конвоя PQ-12

Первая противоконвойная операция состоялась 6 — 9 марта 1942 г. В ней приняли участие линкор «Тирпиц», эсминцы «Фридрих Ин», «Герман Шёман» и Z-25, посланные на перехват конвоя PQ 12, который накануне был обнаружен самолетом FW-200 I-й группы 40-й боевой эскадры примерно в 70 милях южнее о. Ян Майен.

Германская боевая группа вышла из Тронхейма. Командовал соединением вице-адмирал Отто Цилиакс, державший флаг «Тирпице». Эсминец «Пауль Якоби», миноносцы Т-5 и Т-12 провожали корабли Цилиакса до острова Викна. В 20.10 6 марта они повернули обратно на базу, между тем как оставшиеся три эсминца образовали противолодочный ордер: лидер 5-й флотилии «Ин» под брейд-вымпелом капитан-цур-зее Фридриха Бергера занял позицию впереди, «Шёман» — слева, а Z-25 — справа по носу от линкора.

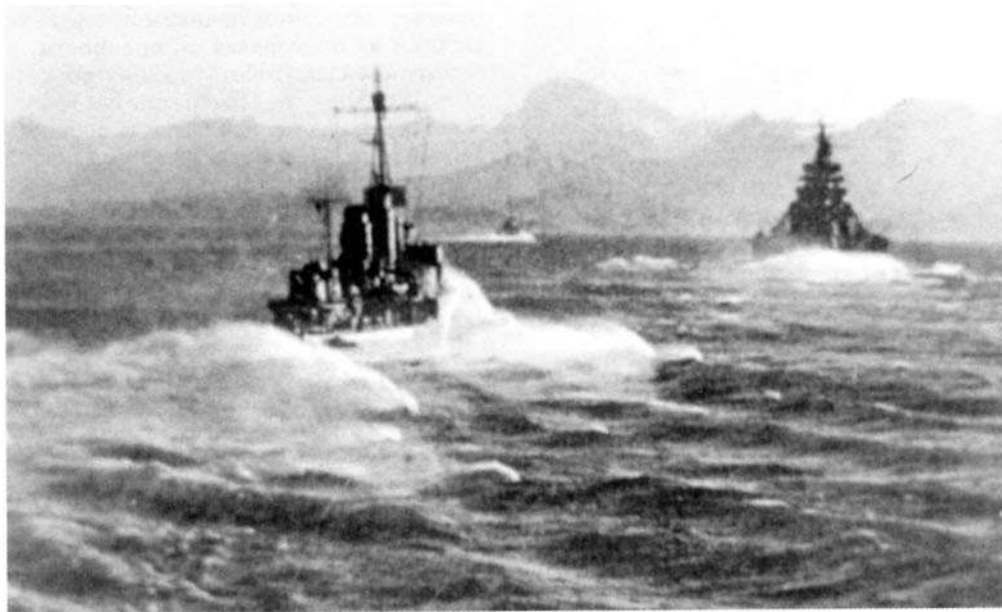
За ночь погода заметно ухудшилась, поднялось волнение, повлекшее ряд повреждений и повышенный расход топлива на эсминцах. Предпринятый с утра 7 марта поиск конвоя PQ-12 результатов не дал, хотя немцы и прошли всего в 50 милях от него. Единственным судном,



которое удалось перехватить, стал советский лесовоз «Ижора» (2815 брт, капитан В.И. Белов), отставший от встречного конвоя QR-8.

На приказ остановиться и прекратить работу радиопередатчика он не отреагировал, и, не желая тратить дорогие 380-мм

Эсминец Z-5 «Пауль Якоби», Норвегия, 1942 г. На заднем плане — линкор «Тирпиц».



Z-14 «Фридрих Ин» сопровождает линкор «Тирпиц», направляющийся на перехват конвоя PQ-12, март 1942 г.

**Советский пароход
«Ижора» под огнем
эсминца Z-14
«Фридрих Ин»,
7 марта 1942 г.**



снаряды, Циллиакс приказал эсминцам уничтожить его. «Фридрих Ин» вел огонь в течение получаса, израсходовав 43 127-мм и 82 37-мм снаряда, но судно не тонуло. Выпущенная по нему торпеда описала циркуляцию и едва не поразила сам эсминец, пройдя в 10 метрах за кормой. Торпеда с «Шёмана» в цель также не попала. Попытка добить грузенный древесиной пароход из орудий и торпедных аппаратов успеха не имела. Тогда «Ин» прошел впри-
тык к лесовозу, сбросив глубинные бомбы, в результате чего в 18.15 многострадальная «Ижора» затонула. Долгое время счита-

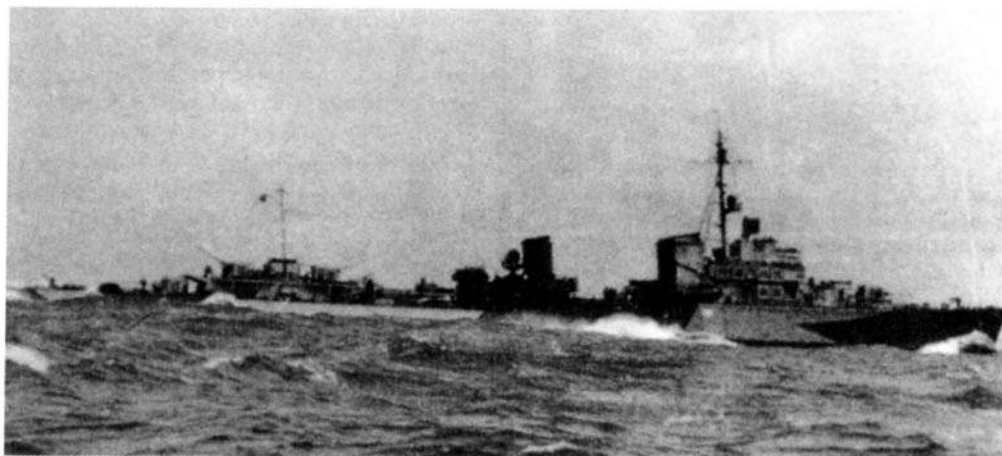
лось, что весь ее экипаж погиб, но позже выяснилось, что «Ин» подобрал со спасательного плотика старшего помощника капитана Н.И. Адаева. Корабельный врач выходил находящегося в шоке и сильно переохлажденного Адаева, и через сутки его сдали в комендатуру города Харстад. 19 сентября 1944 г. он погиб в концлагере Штутгоф.

Недостаток топлива на эсминцах помешал продолжить поиск конвоя. Вечером 7 марта «Ин» ушел в Харстад заправляться с танкера «Пелагос» и вернулся к «Тирпицу» только утром 9-го, чтобы успеть принять участие в отражении налета торпедоносцев «Альбакор» 817-й и 832-й эскадрилий FAA с авианосца «Викторисес», при этом зенитчики эсминца претендуют на один из двух сбитых самолетов. Z-25 и «Шёман» утром 8 марта ушли в Тромсё, так как попытка передать нефть им из цистерн линкора успехом не увенчалась. «Тирпиц» и «Ин» прибыли в Нарвик, где соединились с двумя оставшимися эсминцами, и 12—13 марта корабли перешли в Тронхейм.

Нападение на конвой PQ-13

В конце марта из состава 8-й флотилии была создана группа эсминцев «Арктика» под командованием капитана-цур-зее Пёница. 27 марта эскадренные миноносцы Z-26 (лидер), Z-24 и Z-25 прибыли в Киркенес и следующим утром вышли для атаки конвоя PQ-13, обнаруженного летающей лодкой BV-138 406-й береговой авиагруппы. По пути они чуть не потопили советскую субмарину K-21, которая находилась в надводном положении в районе зарядки не подозревая об опасности. В надстройке лодки работали два матроса из-за чего командир подлодки капитан 3 ранга Н.А. Лунин не стал производить срочного погружения. «Катюша» ушла под воду в самый последний момент едва избежав таранного удара. Один из эсминцев сбросил на нее 14 глубинных бомбы, но установка глубины оказалась слишком большой и взрывы не причинили лодке серьезных повреждений. После этого группа «Арктика» вернулась к поиску каравана, что было существенно облегчено благодаря информации, полученной от экипажа британского судна «Эмпайр Рэнджер», потопленного накануне бомбардировщиками Ju-88 из состава III/KG 30 (германские эсминцы подняли из воды 61 члена его экипажа).

Пёниц приказал своим кораблям двигаться строем фронта и осуществлять поиск в северо-западном направлении. Погода —



**Эсминец Z-26
в арктических
водах, 1942 г.**

легкое волнение и хорошая видимость — благоприятствовала выполнению задачи. Вскоре после полуночи нападению германских эсминцев подвергся отставший от конвоя во время шторма панамский пароход «Бато» (4687 брт). После нескольких залпов Z-26 судно загорелось, эсминец добил свою жертву торпедой — тем самым был открыт боевой счет «нарвигов». Z-25 и Z-26 подобрали семь членов команды потопленного парохода.

К утру 29 марта погода ухудшилась: максимальная дальность обнаружения сократилась до 2 миль, сильные порывы ветра и переменная видимость затрудняли поиск, а из трех германских эсминцев только лидер флотилии имел действующую РЛС.

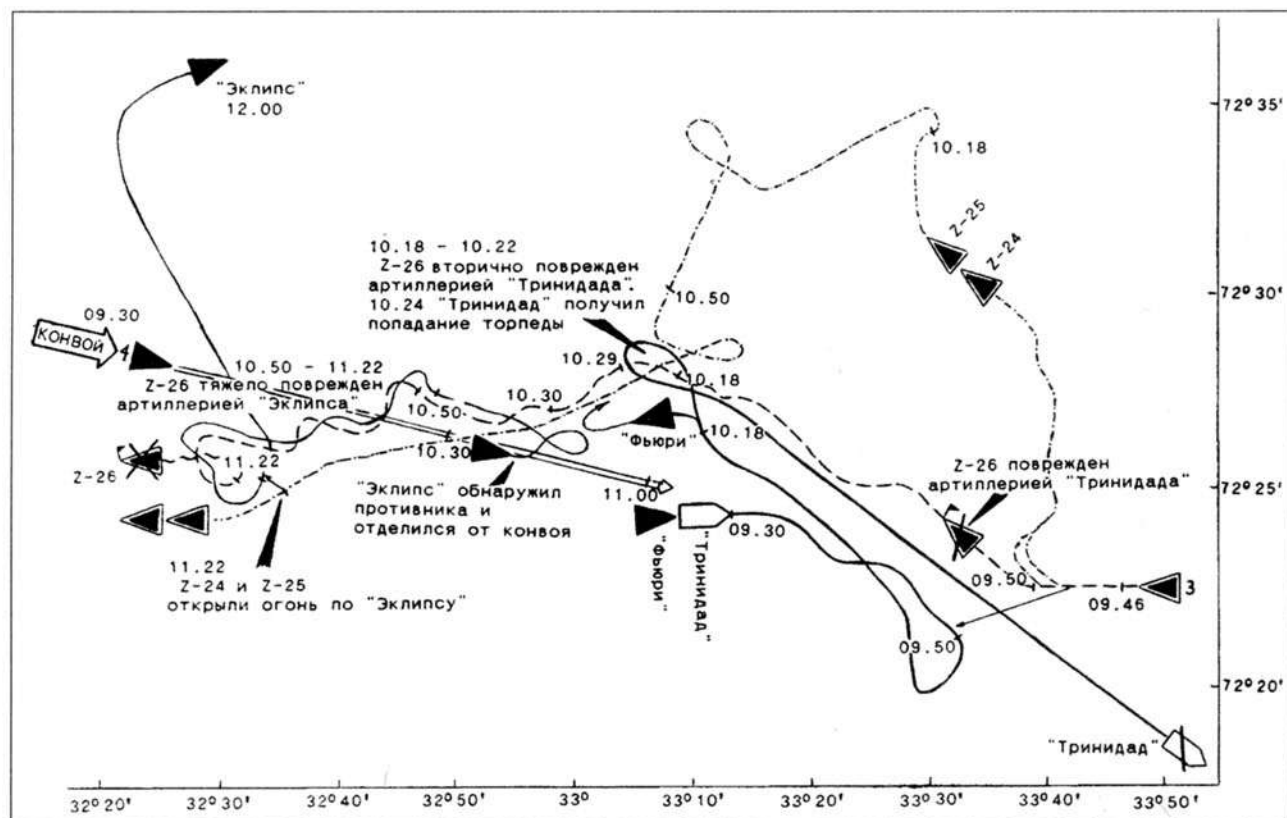
Эскорт конвоя PQ-13 составляли британский эсминец «Эклипс», два вооруженных траулера и три норвежских вспомогательных тральщика. Около 5.20 29 марта в охранение

каравана вступили советские эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Сокрушительный», а также британский «Ориби». Примерно в 3 милях впереди и справа от конвоя противолодочным зигзагом на скорости 20 уз. маневрировали силы ближнего прикрытия — крейсер «Тринидад» и эсминец «Фьюри».

Радиолокационный контакт между противниками был установлен почти одновременно. В 9.42 радар крейсера засек неизвестные корабли на дистанции 65 кбт, по пеленгу 79°, а спустя шесть минут взорам английских наблюдателей открылись три германских эсминца. Немцы заметили британский крейсер на несколько минут раньше. В 9.46 Пёниц приказал атаковать противника торпедами и артиллерией. Z-26 выстрелил семь, Z-25 — восемь и Z-24 — четыре торпеды. «Тринидад» от всех выпущенных торпед уклонился.



**Эсминец Z-25
у норвежского
побережья, 1942 г.**



**Бой эсминцев
группы «Арктика»
с охранением
конвоя PQ-13
29 марта 1942 года.**

В завязавшейся артиллерийской перестрелке Z-26 был поражен уже вторым залпом. Попадания 152-мм снарядов крейсера вызвали повреждения левой турбины, вышли из строя орудия №2 и №3, возник пожар. «Тринидад» получил два попадания, не причинивших серьезных повреждений — разве что, был разбит адмиральский салон. Кормовые башни и 102 мм зенитки крейсера открыли огонь по второму в строю Z-25, но он и Z-24 поспешно отвернули и скрылись в снежном заряде.

На какое-то время визуальный контакт между противниками был утерян (англичане уклонялись от выпущенных торпед), но через 10 минут радар «Тринидад» вновь «нащупал» поврежденный Z-26, уходящий на северо-запад 26 узловым ходом. В штормовых условиях крейсер обладал преимуществом в скорости на 4 узла, благодаря чему сблизился на дистанцию 17 кбт. и в 10.18 открыл огонь из носовых башен.

Энергичное маневрирование не спасло лидер группы «Арктика» от новых повреждений. Было уничтожено орудие №4,



**Английский
крейсер
«Тринидад».**

возник значительный крен на правый борт, скорость снизилась до 15 уз. Около 10.20 Пёниц передал по радио, что его эсминец находится в тяжелом положении, и приказал двум другим кораблям оказать ему поддержку. Данные о маневрировании Z-24 и Z-25 со времени первого столкновения до 11.20 довольно противоречивы, однако на помощь Z-26 эти корабли пришли только через час. Пока же «Тринидад» сократил дистанцию боя до 10 кбт. и ввел в действие всю свою артиллерию, включая даже зенитные «пом-помы». Под градом снарядов Z-26 стал валиться на правый борт и значительно снизил скорость.

«Английские моряки не могли понять, — пишет Ф. Пирс, — как Z-26, получив такое число тяжелых попаданий, до сих пор не взорвался или не затонул...»

Но тут удача отвернулась от англичан. В 10.22 «Тринидад» выстрелил по эсминцу три торпеды, но одна из них описала циркуляцию и спустя две минуты поразила сам крейсер. Две другие же просто не вышли из обледеневших аппаратов. Огромная пробоина размером 18х6 метров и внушительные разрушения, вероятно, убедили моряков крейсера в высокой эффективности британского оружия. Но в данном случае это не стало поводом для радости. Повреждения оказались достаточно серьезными: скорость снизилась до 8 уз., крен быстро вырос до 17°. В таком состоянии «Тринидад» не мог продолжать бой. Задача расправиться с Z-26 была теперь возложена на маневрировавший где-то поблизости эскадренный миноносец «Фьюри» (примерно в 10.18 он отделился от крейсера, вероятно, с той целью, чтобы в случае, если эсминцу противника удалось бы ускользнуть от «Тринидада», отсечь его от конвоя).

Дальше начинается непонятное, хотя, казалось бы, речь идет о широко известном эпизоде, а именно бое советских кораблей «Гремящий» и «Сокрушительный» с германским эсминцем. Вот как об этом рассказывает боевое донесение:

«В 9.00 эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Сокрушительный» подошли к конвою, состоявшему из одного эскадренного миноносца, семи транспортов, двух тральщиков, и заняли место в охране. Эскадренному миноносцу «Ориби» было приказано произвести поиск остальных транспортов.

В 11.20 [время московское, отличается от берлинского на один час — авт.] на курсовом угле 5—15 градусов на эскадренном миноносце «Сокрушительный» услышали



**Гибель эсминца
Z-26, 29 марта
1942 г.**

артиллерийскую стрельбу. Видимость была 10—15 кбт., временами были снежные заряды. Через 1—2 минуты у борта эскадренного миноносца «Сокрушительный» начали падать на расстоянии 10—30 метров снаряды пятиорудийных залпов. «Сокрушительный» прибавил ход до 20 узлов и отвернул с расчетом подойти ближе к конвою, чтобы в





случае необходимости закрыть транспорты дымовой завесой.

В 11.22 на курсовом угле 130° левого борта открылся силуэт, в котором был опознан эскадренный миноносец типа «Рёдер»...

«Сокрушительный» с дистанции 15 кбт. ввел в действие свои 130-мм орудия и вторым залпом добился накрытия. Одновременно с его пятым залпом открыл огонь «Гремящий». За время боевого соприкосновения «Сокрушительный» успел дать семь залпов, а его противник — пять. Получив попадание в район машинного отделения, вражеский эсминец отвернул вправо и исчез в снежном заряде.

Напрашивается, однако, вопрос: с кем вели бой «Гремящий» и «Сокрушительный»? В отечественной военно-исторической литературе, в частности, в официальном труде «Боевая летопись ВМФ 1941—1942», в качестве их противника называется именно Z-26. Но ведь в это время (10.18 — 10.24) он еще сражался с «Тринидадом». Если даже допустить накладку со временем, с трудом верится, что тяжело поврежденный Z-26, на котором уцелело всего одно 150-мм орудие, мог обратиться в бегство пусть меньший по размерам, но полностью боеспособный «Фьюри». Вспомним также, что в описании речь шла о пятиорудийных,* т.е. полных бортовых залпах... Z-24 и Z-25, видимо, тоже отпадают. Во-первых, они маневрировали несколько в стороне, во-вторых, парой, а в описанном эпизоде фигурирует только один германский эсминец. Несмотря на все

различие мнений об их маршруте после 9.50, можно с уверенностью сказать, что до 11.22 эти корабли ни с кем в бой не вступали.

Любопытно также, что в английской военно-морской литературе данные об огневом контакте «Фьюри» с каким-нибудь германским эсминцем вовсе отсутствуют, зато те же англичане пишут, что «Фьюри», сблизившись с конвоем, по ошибке открыл огонь по британскому эсминцу «Эклипс» и дал по нему два залпа (к счастью, дело обошлось без жертв). Немецкий историк Г. Майер-Бренкхоф в своей подробнейшей статье об операции германского флота против конвоев PQ-13/QP-9** указывает еще и на имевшую место короткую перестрелку между «Фьюри» и «Сокрушительным». Вот тут-то все встает на свои места!

Пока «Фьюри» осыпал снарядами эсминцы охранения конвоя, а экипаж «Тринидада» боролся за живучесть своего корабля, Z-26 пытался незаметно обогнуть караван с севера с тем, чтобы затем лечь на южный курс и уйти к берегам Норвегии. Однако появление нового противника перечеркнуло все надежды на спасение. Эскадренный миноносец «Эклипс», только что едва не пострадавший от залпов «Фьюри», нащупал корабль Пёница своим радаром типа 286Р и в 10.50 сблизился с ним, но открыть огонь без четкого опознавания цели англичане не решились. Видимость к этому времени еще более ухудшилась и составляла не более 4—5 кбт.

Когда с Z-26 увидели «Эклипс», то приняли его за один из своих эсминцев и передали ратьером позывные «ZÜ». Англичанам эти

* Вообще-то, на эсминцах типа 36А было не пять, а четыре орудия главного калибра. Модернизацию ни один из них на тот момент еще не проходил. «Пятиорудийные» залпы возникли в донесении, вероятно, вследствие того, что стрелявший корабль был опознан как эсминец типа «Рёдер».

** Meyer-Brenkhof H.J. Die Operation PQ. 13/QP.9 im Nordmeer im März 1942 // «Marine Rundschau», 1977, №1.

позывные были тоже известны. Лишенные последних сомнений относительно принадлежности цели, они открыли огонь из орудия «А» (установка «В» не могла действовать из-за обледенения) с дистанции не более 800 м.

Z-26 отвечал из единственного уцелевшего орудия №1 и отходил максимально возможным 15 узловым ходом. Временами немецкому эсминцу удавалось развивать до 25 уз и выходить за пределы видимости противника, но предательский нефтяной след всякий раз выдавал его путь. Шесть попаданий 120-мм снарядов окончательно решили судьбу лидера группы «Арктика». В 11.22 эсминец потерял ход и начал заполняться водой. «Эклипс» расстреливал его из орудий всех калибров, включая зенитные автоматы, и уже готовился прикончить торпедой, как внезапно видимость улучшилась, и появились Z-24 и Z-25, которые, как оказалось, находились совсем близко. Попадания двух 150 мм снарядов и два близких разрыва заставили «Эклипс» покинуть поле боя, а немцы приступили к спасению экипажа Z-26. С тонущего эсминца было снято 88 человек, включая капитана-цур-зее Пёница и командира корабля корветтен-капитана Георга фон Бергера. Еще 8 человек несколько позже подобрала подводная лодка U-376 (капитан-лейтенант Маркс), но 243 моряка погибли.

Z-26 открыл список эсминцев типа «Нарвик», погибших в ходе боевых действий. Z-24 и Z-25 вечером 29 марта вернулись в Киркенес. Как пишет Дэвид Браун, «в целом германское Верховное командование было удовлетворено результатом операции, хотя Руководство войной на море в гибели Z-26 увидело повод с большей осторожностью использовать надводные корабли для атаки конвоев». Поврежденный «Тринидад» в сопровождении «Ориби» и «Фьюри» пошел в Кольский залив. 14 мая при возвращении в Англию крейсер подвергся налету бомбардировщиков Ju-88, получил дополнительные повреждения и в итоге был затоплен.

Нападение на конвой QP-11

В апреле 1942 года группу «Арктика» возглавил капитан-цур-зее Альфред Шульце-Хинрихс, пришедший в Киркенес на «Шёмане». После безуспешных попыток перехватить конвой PQ-14 (13—15 и 18—19 апреля), когда ненастная погода помешала найти суда союзников, нападению эсминцев подвергся шедший из Мурманска караван QP-11. Однако главная задача группы «Арктика» в этот раз была иной.

Около 16.30 30 апреля подводная лодка U-456 (капитан-лейтенант Тайхерт) атаковала британский крейсер «Эдинбург», флагман ближнего прикрытия конвоя. Большая скорость и противолодочный зиг-заг не спасли корабль контр-адмирала Бонэм-Картера от попаданий двух торпед, разрушивших его корму. Подошедшие эсминцы «Форсайт», «Фористер», «Гремящий» и «Сокрушительный» помешали U-456 выйти в повторную атаку, поэтому «Герман Шёман» (лидер), Z-24 и Z-25, разместившиеся на якорной стоянке у о. Ренёй, получили приказ атаковать крейсер и в 23.30 того же дня вышли в море.

Немцы считали «Эдинбург» легкодоступной целью, и не без оснований. Крейсер, действительно, находился в отчаянном положении. С разрушенным рулевым устройством он медленно двигался на восток, надеясь укрыться в Кольском заливе. Из Полярного навстречу «Эдинбургу» отправились четыре британских тральщика и советский сторожевой корабль «Рубин». Однако первым объектом немецкого нападения стал сам караван QP-11.

Столкновение произошло юго-западнее о. Медвежий днем 1 мая. Охранявшие конвой британские эсминцы «Бульдог» (брейдовымпел командера Ричмонда), «Бигль», «Эмезон», «Беверли» — модернизированных для выполнения противолодочных функций и поэтому частично разоруженные — значительно уступали немцам как по числу орудий, так и по их калибру (шесть 120-мм и три 102-мм против восьми 150-мм и пяти 127-мм).

Бой начался в 14.05. Смелость и искусное маневрирование англичан затруднили атаку конвоя. На протяжении без малого четырех часов германские эсминцы пытались прорваться к судам, но всякий раз встречали достойный отпор. Артиллерийский огонь велся на дистанции 40—70 кбт. с низкой результативностью из-за дымовых

**Эсминец Z-7
«Герман Шёман»
у берегов Норвегии,
1942 г.**



завес, которые ставила обороняющаяся сторона. Лишь один британский корабль — «Эмзон» — получил серьезные повреждения. На нем вышло из строя рулевое устройство. Осколки разорвавшихся вблизи флагманского «Бульдога» снарядов изуродовали его борт. Неоднократно применявшиеся торпеды долгое время не достигали цели. Некоторые взрывались, встретив на своем пути плавающие льдины, и только две из них, выпущенные Z-24 и Z-25, попали в советский пароход «Циолковский» (2847 брт), который быстро затонул. Капитан судна В.Г. Левицкий и 32 члена экипажа погибли, 13 человек было спасено британскими корветами.

Для немцев это был единственный успех. Радиограмма «Адмирала Арктики» адмирала Шмундта: «Очевидно, эта дичь не для Вас. Преследуйте крейсер», — заставила Шульце-Хинрихса прекратить атаки на конвой. В 18.50 он приказал своим кораблям выйти из боя и продолжил поиск поврежденного «Эдинбурга».

Бой с крейсером «Эдинбург» 2 мая 1942 г.

Соединение Бонэм-Картера удалось обнаружить рано утром 2 мая. Около 6 часов сигнальщики Z-25 заметили нефтяные пятна на воде, а в 6.17 из тумана выступил силуэт небольшого корабля. Охранение «Эдинбурга» состояло из эсминцев «Форсайт» и «Фористер», четырех тральщиков и советского сторожевого корабля «Рубин». «Гремящий» и «Сокрушительный» израсходовали все топливо и незадолго до рассвета ушли на базу.

Первым на пути немецкого отряда возник тральщик «Хуссар». В 6.27 он открыл огонь, связав противника боем. При этом произошло то, чего больше всего опасался командир группы «Арктика» — потеря внезапности. Пять минут спустя на дистанции 42 кбт. была обнаружена и главная цель — крейсер. Правда, сначала немцы приняли его за большой эсминец. Шульце-Хинрихс намеревался атаковать строем фронта с промежутками между кораблями в 16 кбт., однако скоординированной атаки не получилось. Оставив позади два других эсминца, увлекшихся стрельбой по «Хуссару», германский лидер на скорости 21 уз. ринулся к «Эдинбургу».

Отойдя от буксировавших его тральщиков и «Рубина», британский крейсер открыл огонь из башни «В». Башни «А» и «Х» не стреляли из-за плохой видимости, а башня «У» вышла из строя в результате торпедного попадания. «Эдинбург» вел бой,

описывая циркуляцию 8-узловым ходом. Лишенный возможности маневрировать, он представлял собой идеальную мишень для торпед. Единственное, что могло его спасти в этой ситуации — точная артиллерийская стрельба.

В 6.36 первый залп крейсера лег в 100 метрах от «Шёмана». Попав под огонь, эсминец увеличил скорость до 31 узла, начал постановку дымовой завесы и уже почти вышел на позицию для пуска торпед, когда второй залп «Эдинбурга» дал накрытие. Два 152-мм снаряда угодили в район машинных отделений. «Шёман» окутался дымом, потерял ход и управление. Единственная торпеда, выпущенная из носового торпедного аппарата, прежде чем он был заклинен, в цель не попала. Положение казалось безнадежным. Командир эсминца корветен-капитан Виттиг приказал подготвиться к оставлению корабля, спускать на воду шлюпки и спасательные плотики. Тут огонь по «Шёману» открыл эсминец «Фористер». От попаданий трех 120-мм снарядов были затоплены носовые погреба, котельное отделение №2 и возник пожар. Многие из тех, кто находился на верхней палубе в ожидании эвакуации, получили ранения от осколков. Торпедистам «Шёмана» удалось все же привести в действие кормовой торпедный аппарат и, управляя им вручную, дать залп по наседавшим англичанам. Но все три выпущенные торпеды прошли мимо цели.

Гораздо более успешной оказалась атака Z-24. Он выстрелил четыре торпеды (остальные были уже израсходованы в предыдущем бою) и быстро отвернул, поставив дымовую завесу. В 7.10 страшный взрыв потряс «Эдинбург» — к двум торпедным попаданиям U-456 добавилось еще одно.

Z-25 также атаковал неприятеля тремя торпедами, но без какого-либо эффекта. Зато артиллеристы эсминца добились немалого успеха в дуэли с «Фористером». Уже в 6.53, то есть примерно через десять минут после начала огневого контакта между этими кораблями, «британец» полностью потерял ход, пораженный тремя 150-мм снарядами, а его командир лейтенант-коммандер Хаддарт был убит. До 7.35 «Фористер» беспомощно дрейфовал на поле боя. «Форсайт» поспешил на выручку, вызвав огонь Z-25 и Z-24 на себя. Этот благородный шаг не прошел для него бесследно. Эсминец получил попадания четырех тяжелых снарядов с дистанции 20 кбт. Все его орудия, за исключением одного, были уничтожены. В 7.20 «Форсайт»



вышел из боя, поставив дымовую завесу, а в 7.26 также временно лишился хода, тогда как Z-25 имел лишь незначительные повреждения от попадания одного 120 мм снаряда в радиорубку.

Несмотря на увеличившийся крен и ограниченную видимость, «Эдинбург» все еще продолжал вести огонь — до тех пор, пока крен не достиг 17 градусов. Всего за время боя было произведено 24 залпа орудиями башни «В» и некоторое число выстрелов 102-мм артиллерией. Очевидно, именно это спасло англичан от полного разгрома. Даже пораженный третьей торпедой «Эдинбург» казался грозным противником. Шульце-Хинрихс опасался повторения мартовской трагедии, когда с тонущего Z-26 успели спасти меньше трети экипажа. Поэтому в 7.30 он отозвал свои эсминцы, чтобы снять людей с «Шёмана».

Первую попытку сблизиться с «подранком» Z-24 предпринял еще около 7.00, но приняв всего 12 матросов был вынужден снова вступить в бой. Затем под прикрытием дымовой завесы, поставленной Z-25, он принял около 250 человек и еще десять с плотиков. Спасательные работы были прерваны с той же поспешностью, с которой начались. Z-24 и Z-25 послали в эфир радиogramму: «Квадрат 5917. Спасайте людей с «Шёмана», — и отошли в северо-западном направлении, оставив на шлюпках и плотиках 56 человек, включая старшего офицера «Шёмана» капитан-лейтенанта Конрада Лёрке. В середине дня их подобрала подводная лодка U-88 (капитан-лейтенант Боман).

Тем временем положение «Эдинбурга» становилось все более тяжелым. Бонэм-Картер отдал приказ кораблям эскорта снять экипаж с крейсера. После выполнения этой задачи (всего спасено около 700 человек), «Эдинбург» был добит торпедой «Форсай-

та» и в 8.52 затонул вместе с 5,5 тоннами советского золота, предназначавшегося для оплаты англо-американских военных поставок. Из состава его экипажа 57 человек были убиты и 23 ранены. На «Фористере» и «Форсайте» погибли 2 офицера и 19 матросов. Немецкие потери в бою составили 8 убитых и 45 раненых на «Шёмане», 4 убитых и 7 раненых на Z-25.

Несмотря на потерю хода, «Герман Шёман» полностью сохранял плавучесть и остойчивость, и даже произошедший в 8.05 взрыв глубинных бомб, заложенных Лёрке, не привел к мгновенному затоплению корабля. Эсминец затонул только в 8.30. Принимая во внимание данное обстоятельство, отсутствие попыток спасения корабля, сохранившего плавучесть и остойчивость, можно признать ошибкой. Еще более нелицеприятную оценку действиям немецких эсминцев в этом бою дал Д. Браун: «Нерешительность лишила немцев громкой победы, так как они могли полностью уничтожить английскую эскадру». Тем не менее, в июне 1943 г. за успешные действия в Арктике капитан-цур-зее Альфред Шульце-Хинрихс был награжден Рыцарским крестом.

Операция против конвоя PQ-17

Примером самого мощного сосредоточения германских надводных сил во Второй мировой войне явилась операция «Россельшпрунг». Для нападения на печально знаменитый конвой PQ-17 были выделены линкор «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Хиппер», «Лютцов», «Адмирал Шеер», 10 эсминцев и 2 миноносца.

Развертывание сил (операция «Мюзик») началось вечером 2 июля. «Тирпиц» (флаг адмирала Шнивинда) и «Хиппер», в сопровождении пяти эсминцев 5-й и 6-й флотилий и двух миноносцев вышли из

1-я боевая группа

линейный корабль «*Tirpitz*» (адм. Шнивинд)

тяжелый крейсер «*Admiral Hipper*»

эсминцы «*Friedrich Ihn*» (кап.-ц.-з. Бергер), «*Hans Lody*»*, «*Karl Galster*»* (кап.-ц.-з. Шульце-Хинрихс), «*Theodor Riedel*»*, «*Richard Bietzen*»

миноносцы T-7, T-15

2-я боевая группа

тяжелые крейсера «*Lutzow*»* (в.-адм. Куммец), «*Admiral Scheer*»

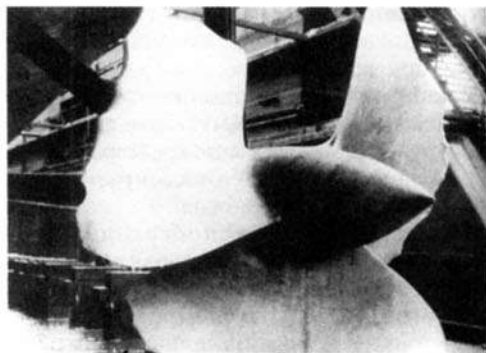
эсминцы Z-28 (кмд. Бей), Z-24, Z-27, Z-29, Z-30

* 3 июля 1942 г. получили повреждения в результате навигационных аварий и в операции не участвовали.

Тронхейма, а «*Лютцов*» (флаг вице-адмирала Куммеца) и «*Шеер*» — из Нарвика. Неудачи преследовали немцев с самого начала. При проходе узким проливом Тьелльсунн, «*Лютцов*» налетел на камни и серьезно повредил днище.

Не избежала неприятностей и 1-я боевая группа. Утром 3 июля при проходе узости Гимсе три эсминца один за другим выскочили на необозначенную на карте подводную скалу, расположенную на кромке глубоководного фарватера. Первым налетел на камни «*Ганс Лоди*». Были серьезно повреждены оба винта и вала, распорото в нескольких местах второе дно. Шедший следом «*Карл Гальстер*» начал обходить поврежденный корабль, но также коснулся грунта. Вышли из строя левый вал, винт и обтекатель шумопеленгаторной станции. Последним и с наименьшими последствиями пострадал «*Теодор Ридель*», повредивший винты. Ремонт кораблей длился от полугода до двух месяцев.

Тем не менее, после непродолжительной стоянки в Вест-фьорде, «*Тирпиц*» и «*Хиппер*» с оставшимися парами эсминцев и миноносцев проследовали в Альта-фьорд, где оказалась сосредоточенной вся германская эскадра из 12 выпелов. Около полудня 5 июля корабли снялись с якорей и к 15 часам вышли из Альта-фьорда в открытое море. На выходе из шхер соединение было атаковано советской подводной лодкой K-21



Гребной винт эсминца Z-10 «*Ганс Лоди*», поврежденный в результате удара о подводную скалу в норвежских водах 3 июля 1942 г.

(капитан 2 ранга Н.А. Лунин). Хотя споры о результатах этой атаки среди ветеранов и любителей истории не утихают и по сей день, ясно одно — данное боестолкновение не делает германским эсминцам чести. Лодка проникла в центр вражеского ордера, выпустила по цели четыре торпеды и безнаказанно ушла, однако немецкие наблюдатели атаку даже не зафиксировали.

Не была обнаружена немцами и британская субмарина «*Аншейкн*», которая в течение часа отчаянно маневрировала, тщетно пытаясь выйти в атаку. Лишь перехват и расшифровка донесений, сделанных K-21 и советским самолетом-разведчиком, заставили немцев прервать операцию из-за утраты внезапности и в 21.32 повернуть на обратный курс.

Минная война

Целью активных минных постановок в Арктике было нарушение советских перевозок по Северному морскому пути и воспрепятствование прохождению конвоев в Белое море. Мины ставились подводными лодками, надводными кораблями и авиацией. Первый миннозаградительный выход на Севере германские эсминцы осуществили в январе 1942 г., однако в связи со временным убытием 8-й флотилии из арктических вод дальнейшего развития минная война в этот период не получила. Весной — летом 1942 г. основные силы Кригсмарине были брошены непосредственно на борьбу с союзными арктическими конвоями. Кроме того, в условиях полярного дня тяжело было добиться скрытности постановок, следовательно их эффект был бы минимальным.

Единственная предпринятая в этот период операция окончилась провалом. Минный заградитель «*Ульм*» прибыл на Север с Балтики в сопровождении Z-23. 24 августа заградитель в охранении эсминцев «*Фридрих Экольдт*», «*Рихард Байтцен*» и «*Эрих Штайнбринк*» вышел из Нарвика. Его задачей было произвести минную постановку в районе м. Желания (операция «*Царь*»). Согласно замыслу операции, большую часть пути к месту постановки «*Ульм*» должен был пройти в одиночку. Однако после того, как корабли эскорта легли на обратный курс (26 августа они вернулись в Нарвик), заградитель был перехвачен тремя британскими эскадренными миноносцами и потоплен.

Осенью 1942 г. германские эсминцы дважды ставили мины у советского побережья: 5—8 сентября — у побережья о. Колгуев (четвертый постановщик мин — «*Экольдт*» — не смог в том случае выйти в море из-за аварии котлов), 13—15 октября —

в районе м. Канин Нос, а 24—27 сентября эскортировали «Адмирал Хиппер» к Новой Земле, где крейсер поставил семь минных банок, после чего германская боевая группа провела пятнадцатичасовой поиск в Баренцевом море и утром 28 сентября вернулась в Каа-фьорд. На зиму 1942/43 г. были запланированы минные операции с участием легкого крейсера «Нюрнберг», отмененные из-за недостаточной остойчивости этого корабля. Постановка мин с эсминцев в условиях арктических штормов тем более не сулила ничего хорошего...

Вопреки ожиданиям, минная война в Арктике не принесла ощутимых результатов. Единственный известный успех минных постановок эскадренных миноносцев — тяжелое повреждение ледокола «А. Микоян», 26 ноября 1942 г. во время следования в конвое подорвавшегося на mine в районе о. Колгуев. Возможно также, что на минах «Хиппера» погибла подводная лодка К-1, пропавшая без вести в сентябре 1943 г. на позиции северо-западнее м. Желания. Причина скромности результатов заключалась как в утрате в ряде случаев скрытности (при постановке заграждения «Царевна» эсминцы были замечены береговыми постами), так и в плохой разведке судоходных фарватеров, которыми пользовались советские суда.

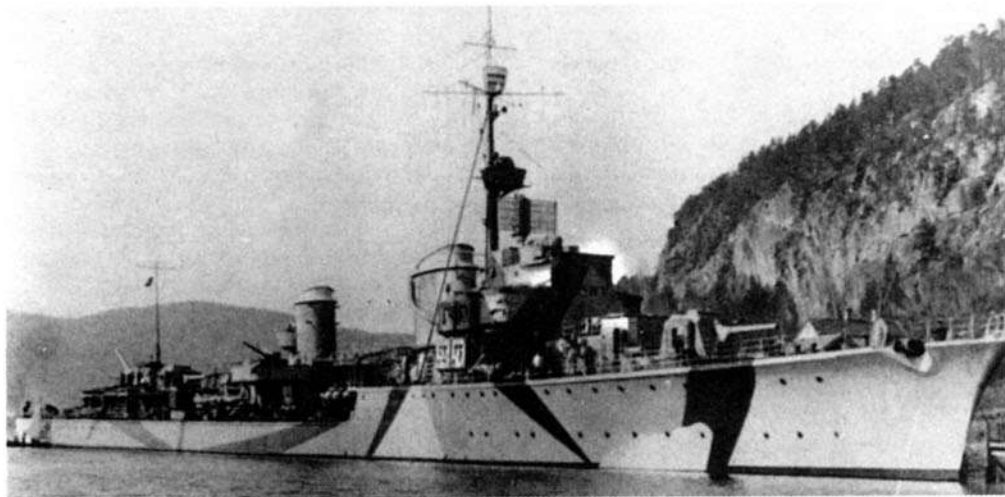
Операция «Хоффнунг»

Отказ англичан от посылки следующих конвоев до наступления полярной ночи и переход к «капельным» рейсам (посылка одиночных неохороняемых транспортов) побудил командование группы «Норд» провести в Баренцевом море широкую поисковую операцию. Она получила кодовое наименование «Хоффнунг» («Надежда»). 5

Активные минные постановки с участием германских эсминцев на Севере в 1942 г.

13—14 января 1942 г., район м. Каховский (заграждение «Kasel I») Z-25 (кпт.-ц.-з. Пёниц), Z-23, Z-24
Выставлено: 100 мин ЕМС
5—8 сентября 1942 г., район о. Колгуев (заграждения «Romanow» и «Zarewitsch») «Erich Steinbrinck» (кпт.-ц.-з. Шеммель), «Richard Beitzen», Z-29, Z-30
Выставлено: 90 мин ЕМС и 90 мин ЕМФ
24—28 сентября 1942 г., район сев.-зап. о. Новая Земля (операция «Zarin») «Admiral Hipper» (в.-адм. Куммек), Z-23 (кпт.-ц.-з. Пёниц), Z-28, Z-29, Z-30
Выставлено: 96 мин ЕМФ
13—15 октября 1942 г., район м. Канин Нос (заграждение «Zarewna») «Friedrich Eckoldt» (кпт.-ц.-з. Шеммель), «Richard Beitzen», Z-27, Z-30
Выставлено: 50 мин ЕМС, 90 мин ЕМФ и 40 минных защитников

ноября из Альтен-фьорда вышла эскадра вице-адмирала Оскара Куммеца: тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», эсминцы «Экольдт», «Байтцен», Z-27 и Z-30. 7 ноября бортовой «Арадо» с крейсера обнаружил советский сторожевой корабль СКР-23 (бывший РТ-57 «Смена», командир — ст. лейтенант Е.М. Фролов), занимавший позицию на трассе движения судов, и навел на него соединение Куммеца. В 5.03—5.29 он был потоплен внезапной атакой Z-27, израсходовавшего 46 150-мм снарядов и две торпеды — обе мимо. Ответного огня сторожевик открыть не успел, поскольку был накрыт уже вторым залпом эскадренного миноносца. Немцы взяли в плен 29 (в т.ч. 14 раненых, двое умерли от ран) из 43 членов экипажа СКР-23, причем некоторые моряки, чтобы их быстрее вытащили из воды кричали «Хайль Гитлер!».



Эсминец Z-30 в камуфляжной окраске во время стоянки в одном из норвежских фьордов, апрель 1942 г.



Совсем иначе повел себя советский танкер «Донбасс» (7925 брт), обнаруженный Z-27 в 13.28. Спустя полчаса эсминец сблизился с целью на дистанцию 2000 м, открыл огонь и выпустил две торпеды. Вскоре обе они поразили судно. Снарядные попадания вызвали пожар на корме. На «Донбассе» была выведена из строя машина, судно было объято пламенем, но одно из двух 76-мм орудие вело огонь до полного израсходования боеприпасов. Увы, не имевшие опыта наши артиллеристы не смогли добиться ни одного попадания. Тем не менее, судно тонуло очень медленно. Только в 14.25 после попадания третьей торпеды (всего Z-27 выпустил в бою пять торпед), у танкера отломилась носовая часть и он был оставлен командой. Погибло 47 человек, еще 15, в том числе капитана В.Э. Цильке немцы подобрали. После войны на Родину вернулись только восемь моряков, включая капитана. Не добившись дальнейших успехов, 9 ноября германская эскадра вернулась в Альтен-фьорд.

Проблемы с турбинами заставили в ноябре направить Z-28 в Везермюнде на капитальный ремонт. Вместе с ним ушел Z-27, еще раньше покинули театр Z-24 и Z-25. Зато в декабре в Норвегию прибыл новейший Z-31 — первый представитель типа 36A(Mob). Таким образом, к концу 1942 г. германский флот располагал в Арктике шестью эскадренными миносцами.

«Новогодний бой» 31 декабря 1942 г.

После длительного перерыва отсылка северных конвоев возобновилась лишь в декабре 1942 г. Она явилась настолько неожиданной для германского командования, что первой группе судов (конвой JW-51A) вообще удалось проскочить незамеченной. Следующий караван — JW-51B (14 судов) — вышел из Лох-Ю 20

декабря под эскортом тральщика, двух корветов, двух вооруженных траулеров, а также эсминцев «Онслоу» (брейд-вымпел кэптана Шербрука), «Оруэлл», «Обдьюрейт», «Обиджент», «Ориби» и «Экейтс».

Тяжелый шторм разметал корабли конвоя. Когда утром 30 декабря ядро конвоя было обнаружено подводной лодкой U-354 (корветен-капитан Хербшлеб) в 50 милях южнее о. Медвежий, непосредственно под командованием Шербрука осталось лишь 9 транспортов. Вторая группа из 5 судов и траулера «Визалма» осталась далеко позади. К ней же присоединился отставший из-за неполадок гирокомпаса «Ориби». Тральщик «Брэмбл» Шербрук послал на розыск отделившихся судов. Кроме того в море находилась еще группа ближнего прикрытия каравана — крейсера «Шеффилд» (флаг контр-адмирала Барнета) и «Джамайка», вышедшие из Кольского залива.

Для нападения на конвой (операция «Регенбоген» — «Радуга») «Адмирал Арктики» адмирал Клубер располагал тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер» и шестью эскадренными миносцами 5-й флотилии («Фридрих Экольдт», «Рихард Байтцен», «Теодор Ридель», Z-29, Z-30, Z-31).^{*} Вскоре было получено разрешение от штаба руководства войной на море на привлечение к операции тяжелого крейсера «Лютцов». После разгрома конвоя он должен был направиться в самостоятельное крейсерство в северной части Норвежского моря (операция «Аврора»).

Непосредственное руководство немецкой эскадрой легло на вице-адмирала Оскара Куммеца. Им был разработан боя: германское соединение должно было догнать конвой, после чего более быстроход-

^{*} Командир флотилии капитан-цур-зее Альфред Шеммель держал брейд-вымпел на «Экольдте», одновременно исполняя обязанности командира корабля, поскольку прежний — корветтен-капитан Герштунг — скоропостижно скончался пятью днями ранее.

ный «Хиппер» атакой с севера вынуждал караван к отходу курсом на юг, где тот неминуемо наткнулся бы на подходивший «Лютцов». Каждому из крейсеров придавалась группа из трех эсминцев, которые в период сближения образовывали строем фронта разведывательную завесу в следующем порядке (с севера на юг): «Экольдт», «Байтцен», Z-29, Z-31, Z-30, «Ридель». Крейсера находились чуть позади крайних кораблей завесы.

Около 17 часов 30 декабря корабли начали сниматься с якорей, в 22.00 соединение покинуло прибрежные воды, около полуночи благополучно миновало завесу из четырех британских подводных лодок и в 2.30 перестроилось в соответствии с планом боя, причем «Хиппер» двигался курсом 30°, «Лютцов» — 50°. В пути немало неприятностей эсминцам доставляло обледенение, из-за которого на «Байтцене» вышло из строя носовое орудие. Утром 31 декабря погода благоприятствовала немцам: отличная видимость, северо-западный ветер силой 5–6 баллов, волнение моря 5–6 баллов, редкие снежные заряды, температура воздуха 4–6 градусов мороза.

Первый контакт был получен в 7.18 визуально — радиолокационная станция FuMO 22 не оправдала возлагавшиеся на нее надежды. В 7.58 на «Хиппере» объявили боевую тревогу.

Около 8.20 британский корвет «Хайдерабад» обнаружил силуэты двух эсминцев, но не сделал донесения, так как ожидался подход советских эсминцев. Спустя 10 минут те же корабли были замечены «Обдьюрейтом». В свою очередь капитан-цур-зее Шеммель, будучи уверенным в том, что его корабли обнаружены, и британский эсминец выходит в торпедную атаку, приказал открыть огонь. До того, как цель скрылась в темноте, «Экольдт» успел дать лишь несколько залпов. Носовое орудие Z-29 сделало две осечки, а «Байтцен» вообще не открывал огня. Это столкновение выдало англичанам присутствие врага. В 9.29 Z-29 произвел еще несколько выстрелов по эсминцу противника, которым, по всей вероятности, был всё тот же «Обдьюрейт».

В 9.39 «Хиппер» открыл огонь и в течение получаса вел бой с четырьмя британскими эсминцами, которые искусно маневрируя и прикрываясь туманом и дымовыми завесами, не давали противнику прорваться к судам конвоя. «Акейтс» и «Онслоу» получили значительные повреждения, на мостике последнего был серьезно ранен кэптен Шербрук.



Английский эсминец «Онслоу» — участник знаменитого «новогоднего» боя. Снимок сделан 10 декабря 1942 г.

Все это время германские эсминцы северной группы находились позади флагмана и только около 10.20 присоединились к нему. Скоро был обнаружен еще один британский корабль, опознанный как эсминец (реально тральщик «Брэмбл»), по которому «Хиппер» в 10.36 открыл огонь из всех орудий с дистанции 30 кбт, накрыв третьим залпом. После этого Куммек приказал командиру 5-й флотилии добить вражеский корабль. Два германских эсминца (Z-29 отстал) с некоторой заминкой принялись исполнять это распоряжение, однако вскоре «Байтцен», давший всего четыре залпа был отпущен. Шеммель счел, что и одного лидера вполне достаточно для решения задачи. «Экольдт» выпустил по цели не слишком много боеприпасов, но этого оказалось достаточно, чтобы в 11.21 «Брэмбл» навсегда скрылся под водой.

Южная группа немцев полным ходом приближалась к месту боя. В 10.42 суда конвоя были обнаружены уже визуально, но немцы ждали улучшения видимости и огонь не открывали, лишь Z 31 в 10.48 безуспешно дал три залпа из 150-мм орудий. Тем временем «Хиппер», на время оказавшийся далеко к северу от конвоя, нагнал его. В 11.15 германский флагман возобновил стрельбу и вскоре добился попадания в незакрытый дымовой завесой «Экейтс». Британский эсминец был быстро превращен в пылающую развалину и спустя два часа затонул. В 11.30 крейсер перенес огонь на «Обиджент», но в этот критический момент сражения немцев ожидал весьма неприятный сюрприз.

Не обнаруженные ранее крейсера Барнета, ориентируясь по орудийным вспышкам, наконец-то прибыли в район боя, чтобы внести свой вклад в спасение конвоя.



**Герой
«новогоднего»
боя — английский
эсминец «Экейтс».**

Внезапно «Хиппер» подвергся сильному и меткому обстрелу с северо-востока. Из-за плохой видимости в этом направлении различить противника было невозможно, в то время, как «Шеффилд» и «Джамайка» отлично видели врага. В 11.32 — 11.35 «Адмирал Хиппер» получил три попадания 152-мм снарядов, причинившие тяжелые повреждения и вызвавшие пожар. Поставив дымовую завесу, флагман Куммеца вышел из боя.

Последовавший за этим эпизод оказался еще более неприятным для немцев. Британские крейсера, закончившие к тому времени циркуляцию (они повторили маневр «Хиппера», чтобы не изменять горизонтальной наводки орудий), обнаружили почти прямо по курсу два германских эскадренных миноносца. Ими оказались возвращавшиеся после потопления «Брэмбла» «Экольдт» и «Байтцен» (следовал за лидером несколько южнее). Эсминцы находились в идеальной позиции для торпедной атаки. Это заставило англичан обрушить на них огонь всех орудий, включая 102-мм зенитки и «пом-помы» правого борта. «Шеффилд» дал семь залпов и намеревался таранить немецкий эсминец, но не доходя полмили отвернул.

Когда первые снаряды противника легли вокруг «Экольдта», между Куммецом и совершенно запутавшемся в обстановке Шеммелем, состоялся по радио следующий диалог:

С «Экольдта»: «Укажите Ваш курс и скорость? В каком направлении Вы ведете огонь в настоящий момент?»

С «Хиппера»: «Курс 80 градусов. На север».

С «Экольдта»: «Я наблюдаю по направлению в 300 градусов крейсер и эсминец. Это Вы? В какой Вы стороне от конвоя?»

С «Хиппера»: «Севернее».

В этот момент англичане взяли «Экольдт» в вилку, однако Шеммель не пред-

принял никаких мер и продолжил выяснять отношения.

С «Экольдта»: «Вы обстреливаете меня».

С «Хиппера»: «Нет. Это британский крейсер!»

Аналогичное сообщение на лидер флотилии передал и «Байтцен», однако было уже поздно. На корабль обрушился град снарядов. С Z-29 наблюдали, как очередное попадание в центр эсминца вызвало ужасный взрыв, и вскоре «Экольдт» исчез в морской пучине вместе со всеми находившимися на борту. Это произошло приблизительно в 11.58. «Байтцен» же настолько быстро выставил дымовую завесу, что крейсер «Джамайка» не успел сделать по своей цели ни одного выстрела.

Все это время группа, возглавляемая «Лютцовом», продолжала свое малоудачное маневрирование и в бою не участвовала. Лишь в 11.42 средняя артиллерия крейсера и пушки Z-30 открыли огонь с дистанции 85 кбт, но спустя шесть минут линзы прицелов замерзли, и стрельбу пришлось прекратить. В 12.00 «карманный линкор» возобновил огонь. Прежде чем британские эсминцы прикрыли конвой дымовой завесой, ему удалось добиться попадания в пароход «Калибре» и тяжело повредить близким разрывом «Обдюрейт». Z-30 и Z-31, несмотря на предельное для своих орудий расстояние, также успели сделать несколько выстрелов по судам конвоя, но вряд ли добились попаданий. Для 127-мм орудий «Риделя» дистанция была слишком велика, поэтому он огня не открывал.

Еще в 11.46 Куммец отдал приказ «Прекратить бой и отойти на запад». Правильность этого решения подтвердилась чуть позже, когда выяснилось, что англичане не удовлетворились срывом атаки на конвой и продолжают преследование флагманского крейсера. В 12.15 корабли Барнета были уже готовы вновь атаковать врага, но угроза торпедной атаки со стороны Z-29 и «Байтцена» заставила их отказаться от своего намерения и изменить курс. На заключительном этапе сражения (12.29 — 12.31) состоялась короткая перестрелка между крейсерами, и снова угроза торпедной атаки германских эсминцев заставила англичан выйти из боя — на этот раз уже окончательно.

Обратный путь прошел для немцев без происшествий, и уже в 15.40 1 января эсминцы приступили к перекачке нефти с танкера «Нордмарк» в Каа-фьорде.

Одной из причин поражения немцев в «Новогоднем» бою являлась крайняя пассивность эскадренных миноносцев, особенно бросающаяся в глаза на фоне

удачных действий британских кораблей этого класса. Достаточно сказать, что немцами эсминцами не было выпущено ни одной торпеды! Отсутствие инициативы с их стороны впоследствии позволило Куммecu переложить на их командиров часть вины за упущенную возможность разгромить конвой. Что ж, прав Дадли Поуп, отметивший в связи с этим сражением: «Эсминец одной страны совсем не равен по силе точно такому же эсминцу другой, потому что механизм сам по себе не может воевать».

Действия на Западе в 1943—1944 гг.

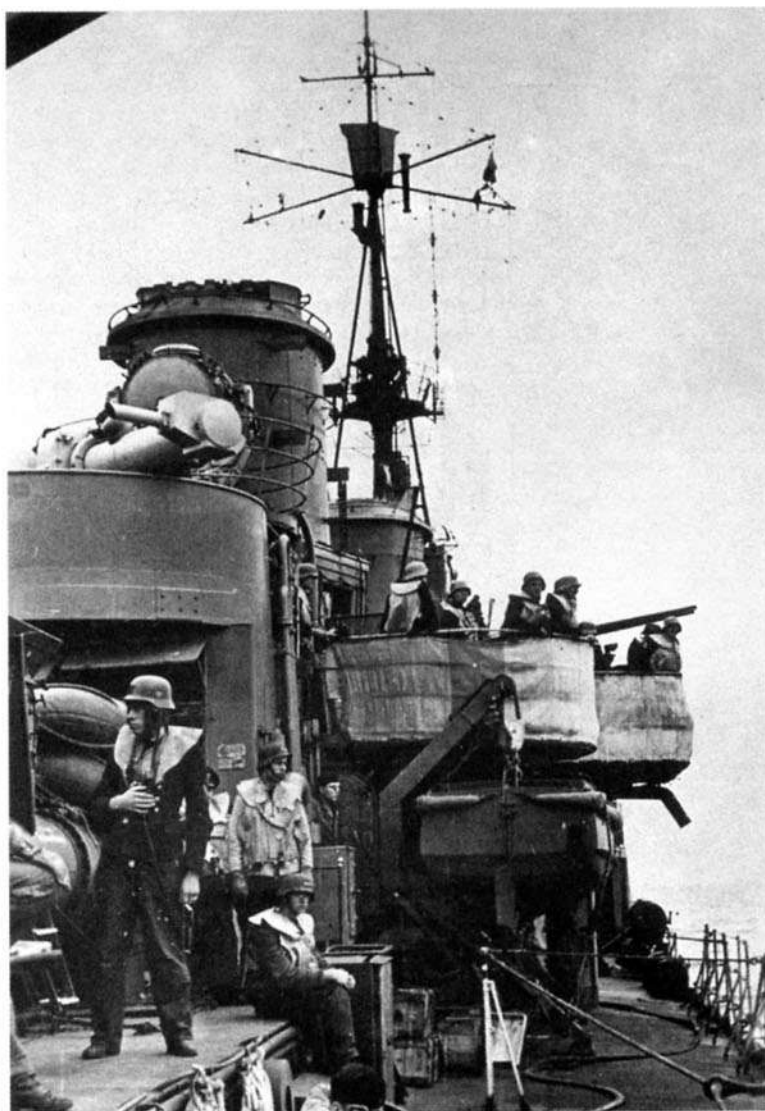
Поражение в «Новогодном» бою стоило gross-адмиралу Эриху Редеру поста главнокомандующего ВМФ. Назначенный на его место gross-адмирал Карл Дёниц добился отмены решения Гитлера о списании всех крупных кораблей, однако роль надводного флота ему виделась по-иному. В феврале 1943 г. 8-я флотилия эсминцев, которой теперь командовал кавалер Рыцарского креста капитан-цур-зее Ганс Эрдменгер, получила приказ на перебазирование в порты Западной Франции. Дёниц считал, что крупные эскадренные миноносцы, имевшие большое число зенитных орудий, как нельзя лучше подходят для решения задач по сопровождению подводных лодок и прорывателей блокады в Бискайском заливе.

Во Францию предполагалось отправить все имевшиеся под рукой эсминцы серий 36А и 36А(Моб). Однако, таковых нашлось лишь шесть, да и то ввиду неисправности турбин Z-28 не смог принять участие в переходе. В ночь на 3 марта во Францию отправилось пять кораблей: Z-23 (лидер), Z-24, Z-32, Z-37 и Z-25, но последний вынужден был вернуться из-за поломки машины. На входе в Гавр 6 марта Z-37 коснулся грунта и на две недели встал в док для починки винтов, поэтому 8-го в Бордо прибыло только три эсминца, а «тридцать седьмой» пришел туда лишь спустя две недели.

В конце марта — начале апреля 1943 г. итальянское судно «Гималайя» дважды пыталось прорваться в Атлантику. 28 марта блокадопрорыватель вышел из Бреста в охранении 4 эсминцев и 5 миноносцев, успешно миновал Бискайский залив, но, в итоге, все же был обнаружен английским патрульным самолетом. Это заставило немцев вернуть «Гималайю» в Бордо под прикрытием 4 миноносцев.

Столь же неуспешным оказался второй выход. Эскортная группа под командованием Эрдменгера на этот раз состояла из Z-23, Z-24, Z-32, миноносцев Т-5, Т-22 и «Кондор». Выйдя в море 9 апреля, корабли были обнаружены британским «Сандерлендом», после чего поступил приказ о возвращении. Тревожные ожидания материализовались около 20.30 в виде комбинированной атаки торпедоносцев «Хэмпден» 415-й эскадрильи и бомбардировщиков «Веллингтон» 311-й (чешской) эскадрильи. Эскорт окружил транспорт плотным заградительным огнем, который открыли даже 150-мм орудия, эффективно расстроив боевой порядок атакующих. Хотя несколько эсминцев было повреждено огнем самолетов (Z-24 потерял 5 человек убитыми и 31 раненым), «Тима-

На палубе эсминца Z-24 во время одной из операций у побережья Франции, весна 1943 г.





лайя» снова благополучно добралась до Жиронды.

Более удачно прошла встреча возвращавшегося из Японии прорывателя блокады «Пьетро Орсеоло», хотя избежать повреждений опять не удалось. 1 апреля эсминцы Z-23, Z-24, Z-32, Z-37 встретили судно в 140 милях западнее м. Финистерре и надежно прикрыли его от воздушных атак британских торпедоносцев «Бофайтер», сбив при этом пять самолетов, но не смогли помешать американской подводной лодке «Шэд» (лейтенант-командер МакГрегор) выйти в атаку и поразить «Пьетро Орсеоло» торпедой. Судно осталось на плаву и 2 апреля сумело достичь устья Жиронды.

На протяжении всего лета 1943 г. эсминцы привлекались к сопровождению подводных лодок, прорывавшихся в Атлантику в надводном положении. 14 июня Z-24 и Z-32 буквально спасли от гибели U-185. На следующий день пришло известие о награждении командира Z-24 корветтен-капитана Мартина Зальцведеля Рыцарским крестом. Одновременно такую же награду получил фрегаттен-капитан Альфред-Карл Шмидт, в 1941—1942 гг. командовавший Z-27.

В ноябре к флотилии присоединились Z-27 и ZH-1.* К тому времени эсминцы переклещивались исключительно на сопровождение возвращавшихся с Дальнего Востока блокадопрорывателей. Первый из них — «Озорно» — был успешно отконвоирован в устье Жиронды 24 декабря (операция «Бернау»). Следующий блокадопрорыватель «Альстеруфер» находился уже на подходе. Для прикрытия судна (операция «Траве») Эрденгер получил приказ вывести в море всю 8-ю флотилию, усиленную, как и в предыдущем походе, «флотскими минонос-

цами». 27 декабря из устья Жиронды вышли эсминцы Z-27 (лидер), Z-23, Z-24, Z-32, Z-37 и миноносцы T-25 и T-27.** В море к ним присоединились T-23 (лидер 4-й флотилии миноносцев), T-22, T-24, T-26, вышедшие из Бреста.

Бой в Бискайском заливе 28 декабря 1943 г.

27 декабря самолет «Либереитор» из состава 311-й (чешской) эскадрильи RAF атаковал «Альстеруфер», который после полученных повреждений был затоплен экипажем. Тем самым поход отряда Эрденгера терял всякий смысл. Командование военно-морской группы «Вест» отдало приказ о возвращении, но слишком поздно. Германское соединение, обнаруженное утром 28 декабря самолетом «Либереитор» из бомбардировочной эскадрильи VB-105 ВМС США, было перехвачено британскими крейсерами Глазго и «Энтерпрайз». В свою очередь, немецкие бомбардировщики обнаружили и в 12.24 безрезультатно атаковали крейсера противника, но информация о них, пройдя сложный лабиринт штабов Люфтваффе и Кригсмарине, попала к Эрденгеру только через два часа, когда он в ней уже не нуждался...

В 12.58 T 24 доложил об обнаружении противника. Пять крупных эсминцев и шесть миноносцев против двух крейсеров — «на бумаге» превосходство было на стороне немцев: они располагали 24 150-мм,

* Трофейный голландский эсминец «Жерар Калленбург». Водоизмещение 1604/2228 т; скорость 37,5 уз.; вооружение: пять 120-мм орудий, четыре 37-мм и четыре 20-мм автомата, восемь 533-мм торпедных аппаратов.

** ZH-1 не смог участвовать в этом походе из-за неисправности конденсаторов.



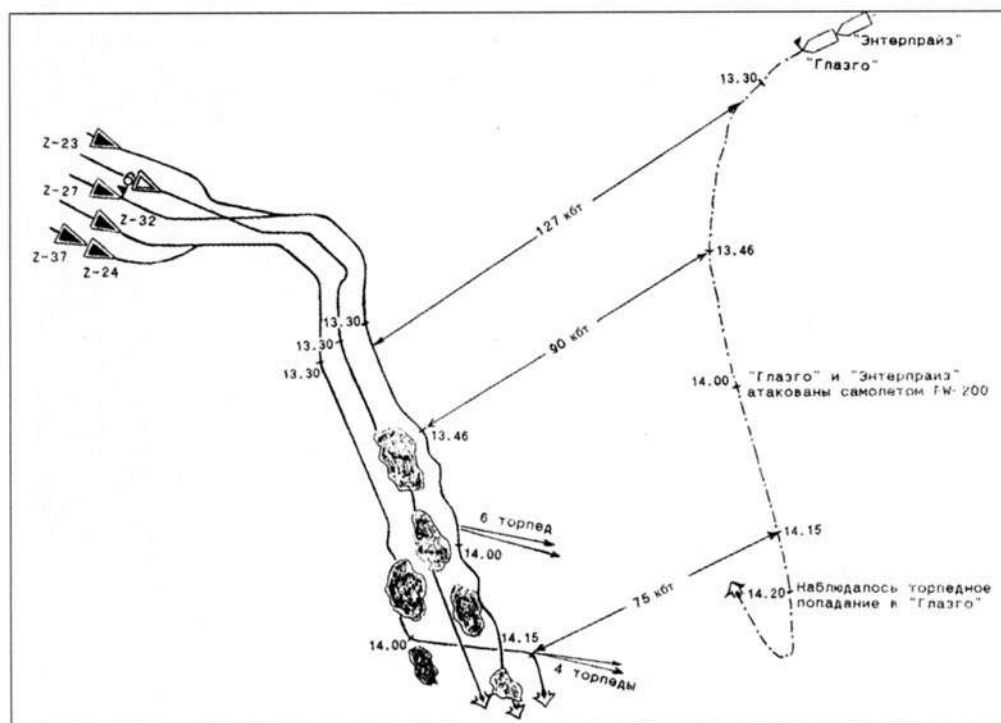
Английский
крейсер
«Энтерпрайз».

24 105-мм орудиями и 76 торпедными аппаратами против 19 152-мм, 13 102-мм орудий и 22 торпедных аппаратов англичан. Видимо, именно это обстоятельство побудило Эрдменгера вместо отхода ввязаться в бой, однако штормовая погода внесла в соотношение сил существенные коррективы...

Волнение усиливалось, пределом скорости для миноносцев в таких условиях были 29 узлов. Еще хуже обстояло дело с Z-24, шедшем на четырех котлах и имевшим неполадки в турбине — он мог дать не более 27 уз. По ходкости «британцы»

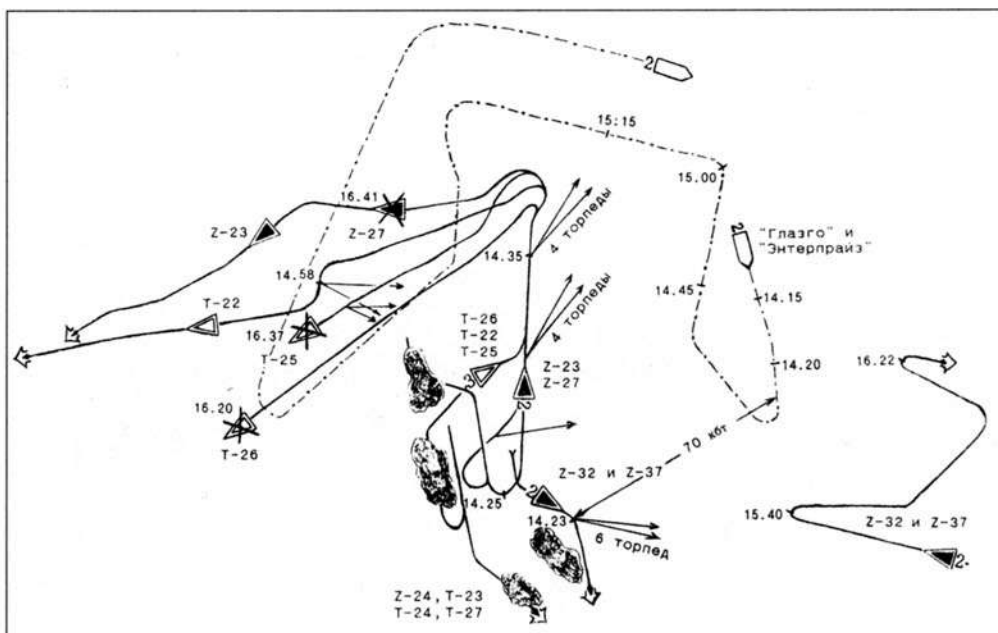
не уступали германскому соединению, а по мореходности крейсера имели явное преимущество. Волны перекачивались через палубы низкобортных германских кораблей, сбивая с ног прислугу открыто расположенных орудий. Шторм сделал бесполезными дальномеры, а сильная качка затрудняла обращение с 45-кг снарядами главного калибра эсминцев, снижала скорость и меткость стрельбы.

Еще в более незавидном положении оказались миноносцы. Когда в 13.04 4-я флотилия получила приказ выйти в торпедную ата-



Бой в Бискайском
заливе 28 декабря
1943 года.
Первая фаза боя
12.50 – 14.15.

**Бой в Бискайском
заливе 28 декабря
1943 года.
Вторая фаза боя
14.15 – 16.40.**



ку, ее командир корветтен-капитан Франц Колауф ответил, что, хотя «это не очень по-товарищески», ни один из его кораблей не в состоянии выстрелить торпеды — восточный ветер достиг к этому времени ураганной силы. Однако Ганс Эрдменгер, по-видимому, еще имел определенные иллюзии относительно боевых возможностей его кораблей. Во всяком случае, вместо того, чтобы постараться оторваться от неприятеля, германское соединение шло сходящимся с ним курсом. Это позволило англичанам, которые установили визуальный контакт с германским отрядом только в 13.32 (до этого крейсера следили за целью посредством радиолокации) на расстоянии 13 миль, сблизиться на 105 кбт. и в 13.46 открыть огонь, управляя стрельбой при помощи радиолокации.

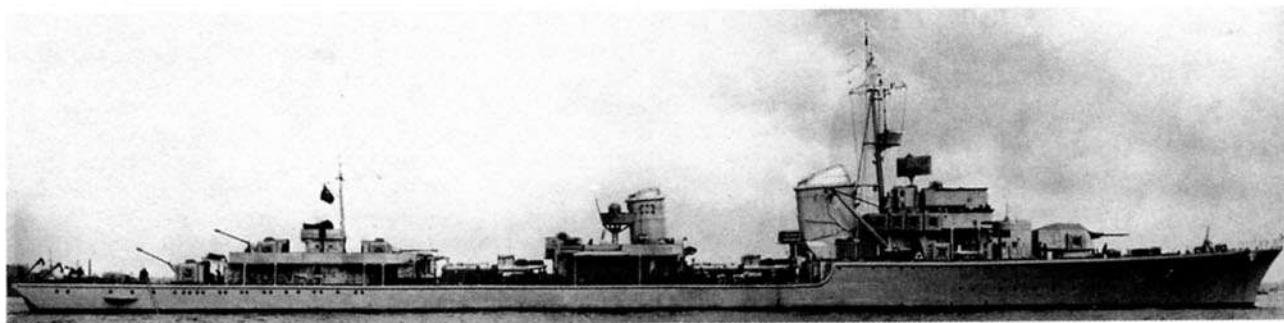
**Эсминец Z-27 во
французских водах,
осень 1943 г. По
всей вероятности,
это единственная
сохранившаяся
фотография этого
корабля.**



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 эсминец 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 тыс. м. 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. Однако



**Эсминец Z-37
вскоре после
вступления в строй.**

28 декабря удача не сопутствовала немцам, а сам маневр был выполнен на редкость непродуманно.

По мнению корветтен-капитана Колауфа, именно разделение на две группы привело к поражению — изоляции 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 представившейся выгодной ситуацией. Они сосредоточили огонь на кораблях северной группы и стали один за другим «выбивать» германские миноносцы. Сначала T-25, а затем T-26 получили попадания в район машинных и котельных отделений и, потеряв ход, были добиты торпедами «Энтерпрайза». T-22 пытался отогнать крейсера торпедами и снять экипаж с тонущих кораблей, но залпы «Глазго» преградили ему путь. Миноносец поспешно вышел из боя под прикрытием дымовой завесы.

Не избежал гибели и флагманский Z-27, став таким образом уже пятым по счету германским лидером эсминцев, потопленным в бою.* Роковую роль в судьбе корабля сыграло полученное в 14.30 попадание — по-видимому, с крейсера «Энтерпрайз». Шестидюймовый снаряд, упавший недолетом, прошел под водой, пробил борт ниже ватерлинии, пролетел через топливную цистерну и взорвался в котельном отделении №2. Осколками был

поврежден главный паропровод правой турбины, отчего Z-27 снизил скорость. В течение следующего часа, видимо, из-за попадания забортной воды в топливо, погасли котлы в котельном отделении №3. Затем вышел из строя паропровод левой турбины, а давление пара в котельном отделении №1 упало до критической отметки, что повлекло полную потерю хода. Воспользовавшись этим, «Глазго» сблизился на «пистолетный выстрел». Попадания посыпались на германский эсминец один за другим, одно из них пришлось на погреба боезапаса. В 16.41 Z-27 взорвался и затонул с креном на левый борт. Вместе с ним погибли 220 человек, в том числе капитан-цур-зее Эрдменгер, штаб флотилии в полном составе, командир корабля корветтен-капитан Гюнтер Шульц, старший помощник и старший механик. 93 человека спасли англичане.

Z-23, которым командовал переведенный с погибшего «Шёмана» корветтен-капитан Генрих Виттиг, все это время держался вблизи поврежденного лидера и в конце даже предпринял попытку снять с него команду, но при появлении «Глазго» отошел. В 15.45 Z-23 соединился с T-22, единственным уцелевшим миноносцем северной группы. Оба корабля укрылись на якорной стоянке Сен-Жан-де-Люз вблизи испано-французской границы, а затем перешли в Ла-Паллис.

Оставалась еще южная группа. Около 15.30 корветтен-капитан фон Бергер отправил в Брест бесполезные в такую погоду миноносцы и поврежденный Z-24 (правая турбина на нем окончательно вышла из строя), а сам с Z-32 и Z-37 вернулся к месту боя, но атаковать британские крейсера не решился. Эсминцы Z-32 и Z-37 неоднократно атаковывались бомбардировщиками «Либерейтор», но успешно отразили все налеты огнем своей зенитной артиллерии и уклонились от сброшенных по ним бомб. Вечером они прибыли в устье Жиронды.

* Четыре позиции перед ним в этом траурном списке заняли «Вильгельм Хайдкамп», Z-26, «Герман Шёман» и «Фридрих Эккольдт».

Бой у острова Ушант 9 июня 1944 г.

Не прошло и месяца после разгромного боя в Бискайском заливе, как 8-ю флотилию постигла новая беда. 30 января во время учебных занятий на Z-32 произошла поломка рулевой машины. Неуправляемый корабль на циркуляции протаранил своего сестершипа Z-37. Удар пришелся на правый борт в район кормового торпедного аппарата. Обе машины на Z-37 вышли из строя, разлившееся топливо воспламенилось из-за короткого замыкания в обмотке размагничивания, через минуту взорвалась боеголовка одной из торпед. Пожар охватил пять-шесть отсеков, и погас только будучи залитым через разошедшиеся швы забортной водой. На самом Z-32 была повреждена носовая часть и возник пожар, но все же его урон не шел ни в какое сравнение с положением «тридцать седьмого». На буксире Z-23 поврежденный корабль прибыл в Бордо, где был поставлен в док. Эсминцу требовался 12-месячный ремонт, завершить который после высадки союзников во Франции стало нереальным. В августе 1944 г. с Z-37 сняли артиллерию и ценное оборудование, 20 августа он был исключен из состава флота и через четыре дня взорван в доке. Аналогичная судьба ждала Z-23. В конце мая он встал на ремонт в Ла-Паллисе, где 12 августа был тяжело

поврежден британскими бомбардировщиками «Москито». Из-за тяжести повреждений и невозможности их устранения, спустя несколько дней эсминец исключили из списков. Впоследствии он был захвачен союзными войсками и включен в состав французского флота, но ремонт корабля так и не удалось завершить и в 1951 году его разобрали на металл.

Таким образом, когда утром 6 июня 1944 г. началось англо-американское вторжение в Нормандии, в составе 8-й флотилии (в апреле ее принял капитан-цур-зее барон Теодор фон Маухенхайм Бехтольсхайм) оставалось всего четыре корабля: эсминцы Z-32, Z-24, ZH-1 и миноносец T-24. В таком разношерстном составе вечером 6 июня флотилия вышла из Бордо и взяла курс на Брест. На переходе корабли дважды были атакованы «Бофайтерами» 144-й и 404-й эскадрилий Королевских ВВС, результатом чего стали многочисленные пробоины в надстройках и надводных бортах германских кораблей, но ни один из них не получил серьезных повреждений.

В течение суток, проведенных в Бресте, было усилено зенитное вооружение обоих «нарвиков». Вечером 8 июня барон фон Маухенхайм Бехтольсхайм получил приказ атаковать силы вторжения в заливе Сены и через несколько часов вывел свои эсминцы в море. Должно быть, невозможность нанесения ущерба флоту вторжения, куда входило около 5000 кораблей и судов, была ему очевидна, но уклонение от боя несомненно привело бы рано или поздно к уничтожению в порту.

Вскоре после полуночи немецкий отряд натолкнулся на эсминцы британской 10-й флотилии, прикрывавшие западный вход в Ла-Манш. Последовало столкновение, известное как бой у острова Ушант (или Уэссан), хотя и происходившее в 60 милях северо-восточнее этого пункта.

Боевой порядок британской флотилии состоял из двух групп. Впереди строем кильватера шли «Тартар», «Ашанти», канадские «Хайда» и «Гурон», за ними на некотором удалении держался второй дивизион: польские эсминцы «Блыскавица» и «Пёрун», следом британские «Эскимо» и «Джэвелин». Несмотря на многонациональный состав, соединение было хорошо спланным, кроме того, обладало полным огневым превосходством (42 120-мм, 20 102-мм орудий и 40 торпедных аппаратов против 10 150-мм, 5 120-мм, 4 105-мм орудий и 30 торпедных аппаратов у немцев). Впрочем, участие в бою второго дивизиона было очень кратковременным, что несколько уравнило силы.



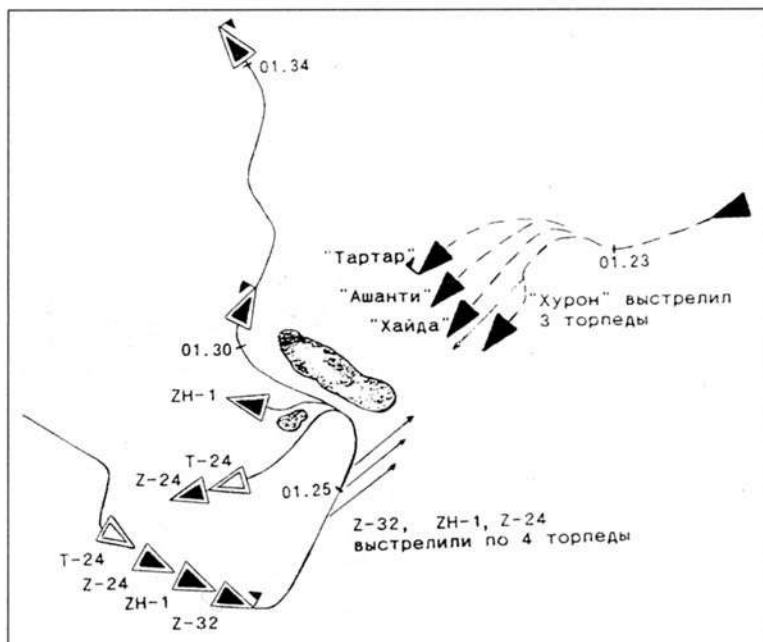
Поврежденный эсминец Z-37 в сухом доке в Бордо, брошенный при отступлении германских войск, ноябрь 1944 г.

Первоначально противники установили радиолокационный контакт друг с другом. В 01.23 головной «Тартар» изменил курс на пять румбов вправо, что позволило немцам обнаружить корабли союзников визуально на фоне лунного света. Германский отряд повернул на север для охвата головы британской колонны, и спустя две минуты Z-32, Z-24 и ZH-1 выпустили по четыре торпеды с дистанции 20—25 кбт. В прежние времена такой удачный дебют неизбежно бы поставил англичан в весьма затруднительное положение, но не теперь, когда британские корабли были оснащены специальными устройствами, позволяющими прослушивать немецкие радиопереговоры.

Легко уклонившись от неприятельских торпед, «Тартар» выпустил осветительным снарядом. Начался артиллерийский бой, в ходе которого флагманский Z-32 быстро получил два попадания, одно из них - в котельное отделение. Осколками перебило радиоантенну, и командир флотилии потерял связь с другими кораблями флотилии. Еще хуже пришлось меньшему ZH-1. Снаряд, попавший в машинное отделение, повредил паропровод высокого давления. Еще один снаряд угодил в котельное отделение №1 ниже ватерлинии. Корабль остановился. По сути, с ним было уже кончено.

«Хайда» и «Гурон» сосредоточили огонь на Z-24* и также быстро добились попаданий. Сокращение дистанции позволило ввести в действие всю артиллерию, даже зенитные автоматы. На Z-24 была выведена из строя носовая башня. Следующие попадания пришлось в дымовую трубу и носовое машинное отделение, которое стало заполняться водой. Взрывами снарядов на мостике убило 9 человек, были

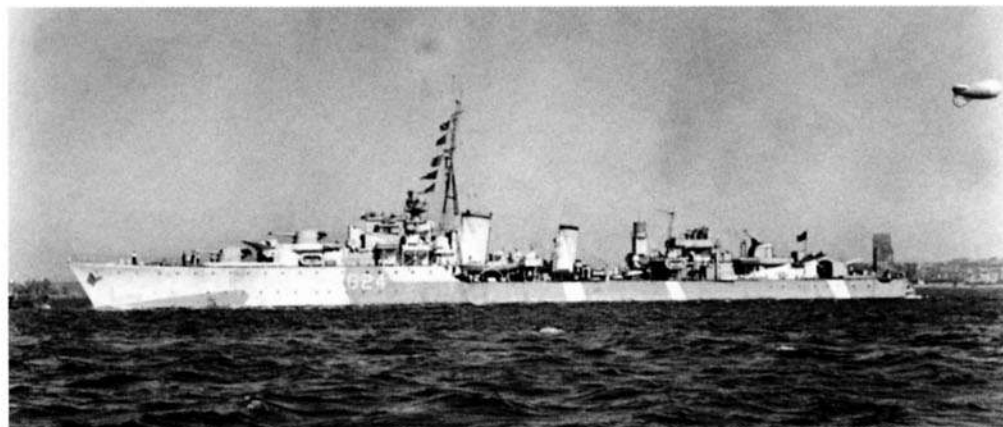
* Эсминцем командовал корветтен-капитан Хайнц Бирнбахер, удостоенный Рыцарского креста еще в 1940 г., сражаясь на торпедных катерах.



разрушены рулевая и штурманская рубки, носовой «Фирлинг» снесен за борт, начался пожар в кранцах первых выстрелов. Поставив дымовую завесу, Z-24 и оставшийся невредимым T-24 стали отходить на юго-запад. Канадские эсминцы продолжали погоню до границы непротраченных минных полей.

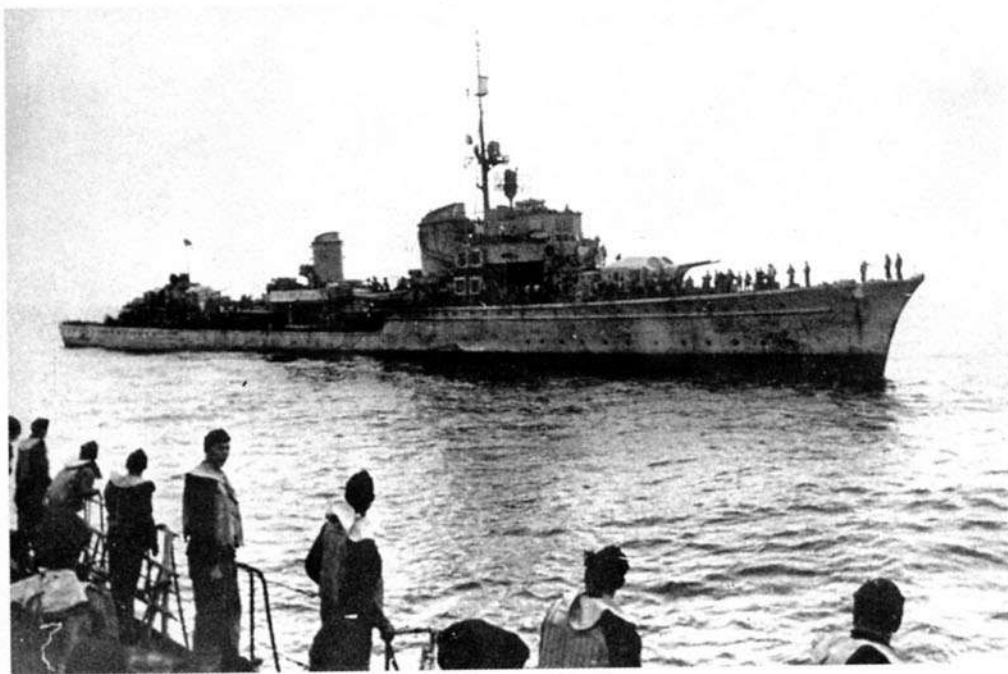
Таким образом, уже на первом этапе боевого столкновения германская флотилия понесла потери и была полностью дезорганизована. Флагманский Z-32 продолжал бой в одиночку. В 1.42 он сосредоточил огонь на «Тартаре». Накрытый меткими залпами, лидер британской флотилии получил два попадания и временно вышел из боя. Z-32 попытался прорваться на север, где встретил второй дивизион во главе с «Блыскавицей», опознанный как «три крейсера типа «Глазго» и один эсминец». Немцы

**Бой у о. Ушант
9 июня 1944 года.
Первая фаза боя
01.20 – 01.34.**



**Канадский эсминец
«Гурон».**

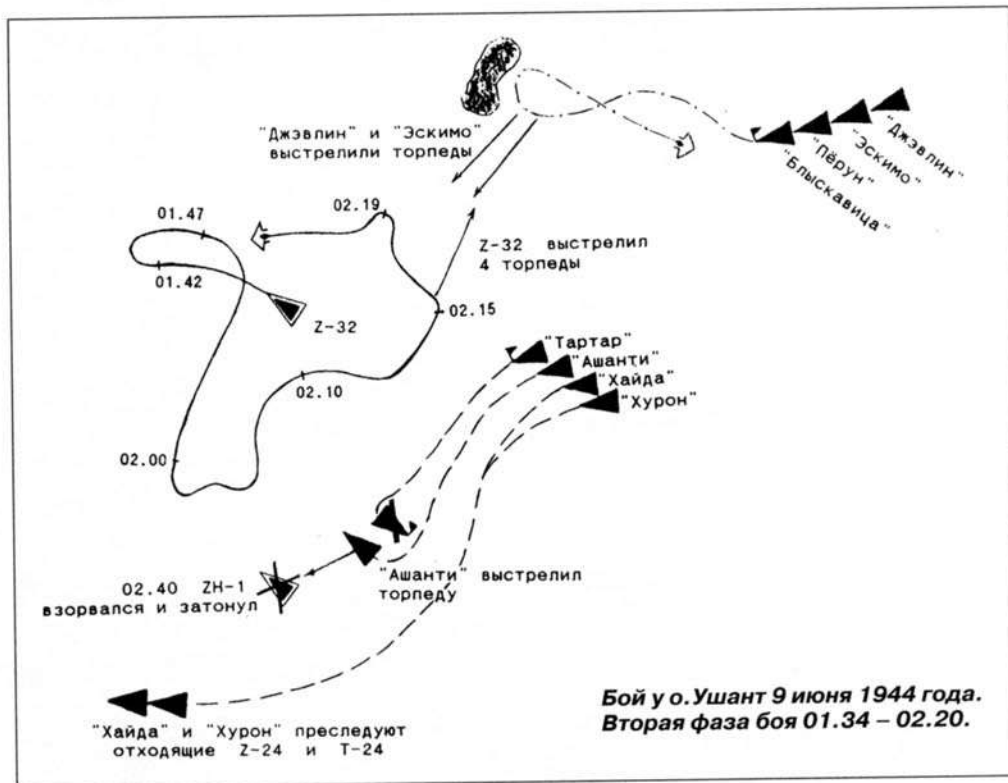
**Эсминец Z-24,
1944 г. В носовой
части на борту
хорошо видна новая
размагничивающая
обмотка.**



выпустили четыре торпеды из кормового торпедного аппарата и стали отходить зигзагом под прикрытием дымовой завесы. Лидер дивизиона «Бłysкавица», совершая маневр уклонения, резко отвернул вправо, оставив остальные корабли дивизиона в

полной растерянности. «Эскимо» и «Джэвлин» дали торпедный залп и повернули вслед за лидером, в то время как «Пёрун» вовсе потерял визуальный контакт с ними.

Между тем, Z-32 около 2.20 вновь столкнулся с «Тартаром» и «Ашанти». Артил-



лерийская дуэль была недолгой. «Тартар» успел получить еще одно попадание 150 мм снаряда и сильно сбавил ход, испуская облако пара. Англичане стреляли лучше: в Z-32 попало три снаряда. Один из них разорвался в районе погреба боеприпасов (для ликвидации пожара его затопили водой); два других повлекли затопление насосного отсека, выход из строя кормового торпедного аппарата и одного орудия главного калибра. Корабль отвернул вправо, чтобы оторваться от противника и перезарядить свой торпедный аппарат запасными торпедами.

«Ашанти» ринулся за ним, но тут из дыма внезапно появился поврежденный ZH-1. Его артиллеристы было открыли огонь по «Тартару», но подоспевший «Ашанти» торпедировал неподвижный корабль. Взрывом торпеды на ZH-1 оторвало нос, однако часть артиллерии не прекращала действовать. Торпедистам эсминца удалось выпустить торпеды из кормового аппарата, управляя им вручную. Правда, ни одна из торпед в цель не попала. Командир ZH-1 корветтен-капитан Барков отдал приказ об установке подрывных зарядов и затоплении корабля. Между тем, «Ашанти» продолжал энергично обстреливать эсминца. В 2.40 ZH-1 взорвался и затонул. Англичане спасли 141 члена его экипажа, еще один офицер и 36 матросов на шлюпке достигли французского побережья.

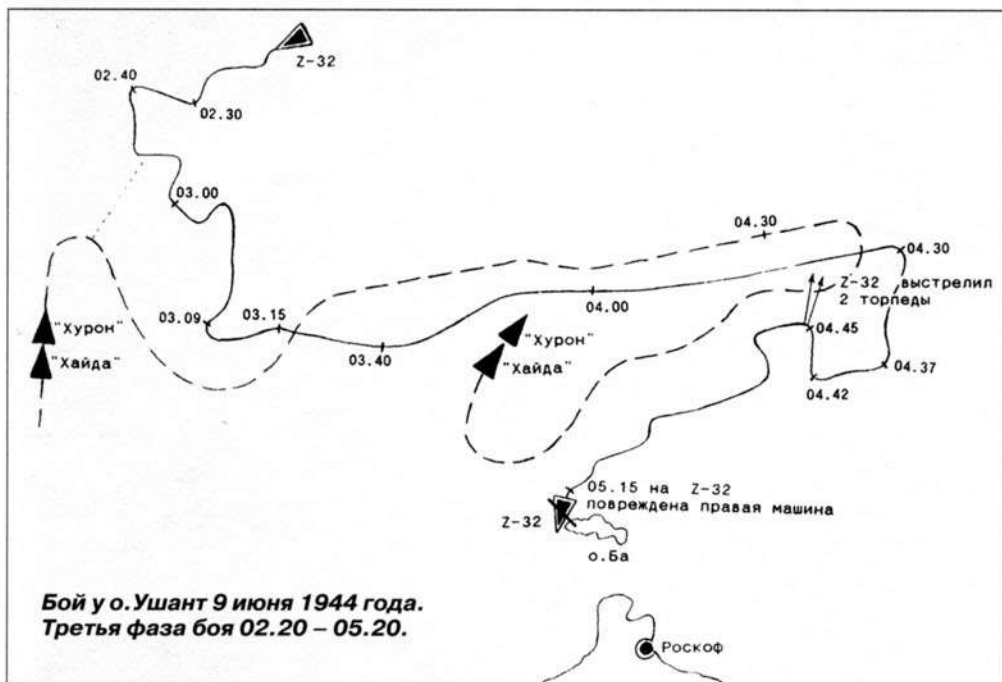
В 2.39 фон Бехтольсхайму удалось связаться по радио с Z 24 и T-24. Сообщив свои



Английский эсминец «Тартар».

координаты, он передал им приказ идти на соединение с флагманом, но в 4.20, после начала нового боя, отменил его, дабы не подвергать корабли бесполезному риску. Тем временем поврежденный Z-32 прошел за кормой «Тартара» и «Ашанти», но примерно через 10 минут натолкнулся на возвращавшихся к месту боя канадцев.

В течение полутора часов «Хайда» и «Гурон» преследовали противника, уходящего на восток на скорости 31 уз. и огрызавшегося артиллерийскими выстрелами. В 4.45 немцы безрезультатно выпустили две последние торпеды, которыми удалось перезарядить носовой аппарат (пожалуй, единственный достоверно известный случай перезарядки на германских эсминцах). В ответ было получено еще три попадания. Вышла из строя башенная установка. Из-за взрыва в кормовом машинном отделении Z-32 значительно снизил скорость, но про-





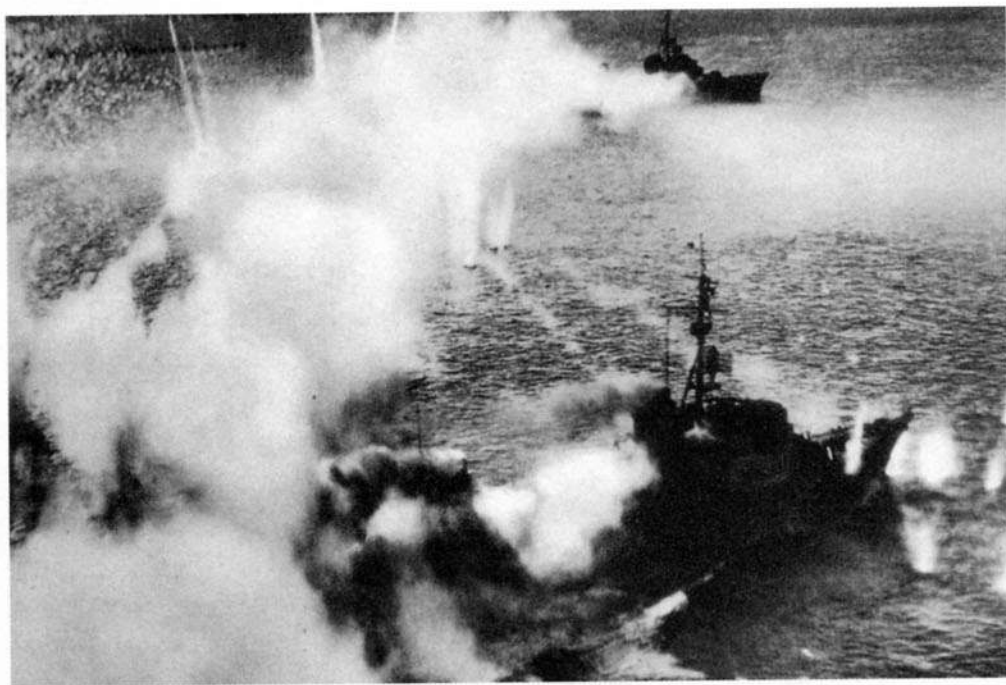
**Остов
эсминца Z-32,
выбросившегося на
камни у острова Ба
после боя 9 июня
1944 г.**

должал отстреливаться из единственного уцелевшего орудия №3. Лишь в 5.20, после выхода из строя правой турбины и израсходования боеприпасов, эсминец выбросился на мель у острова Ба.

Потери Z-32 в бою составили 26 человек, остальные были сняты кораблями 2-й сторожевой флотилии. Когда утром летчики ударного авиакрыла Королевских ВВС атаковали эсминец, то не встретили никакого сопротивления и действовали, как на полигоне. Двенадцать «Бофайтеров» 144-й эскадрильи, каждый из которых нес по паре 250- и 500-фнт. бомб, нанесли удар первыми. Бомбы разворотили центральную часть корабля. Затем последовала атака 404-й канадской эскадрильи. Ее пилоты выпустили 96 60-фнт. реактивных снарядов и добились не менее чем 65 попаданий, сказав таким образом последнее слово в уничтожении Z-32. Можно лишь добавить, что это был второй (после Z-26) эсминец, погибший под командованием корветтен-капитана Георга фон Бергера.

Официальная пропаганда объявила бой у Ушанта очередной «славной страницей истории эсминцев». Командующий военно-морской группой «Вест» адмирал Кранке отметил: «8-я флотилия сражалась храбро, и потеря двух эскадренных миноносцев, хотя и очень тяжелая, была скрашена довольно большим числом спасенных моряков». Несмотря на поражение, командир флотилии барон фон Маухенхайм Бехтольсхайм 3 июля 1944 г. был удостоен Рыцарского креста, став последним из офицеров эсминцев, получившим эту высокую награду.

Вышедшие из боя эсминец Z-24 и миноносец T-24 отказались от продолжения самоубийственной операции. В 5.35 корвет-



**Эсминец Z-24 и
миноносец T-24 на
рейде Ле-Верон в
устье Жиронды под
ударом английских
«бофайтеров», 24
августа 1944 г.**

тен-капитан Бирнбахер приказал командиру Т-24 капитан-лейтенанту Меенцену осуществлять прокладку курса, так как на Z-24 сгорели все навигационные карты и была разрушена штурманская рубка. Вечером 9 июня оба корабля прибыли в Брест.

Z-24 прошел ремонт повреждений в Ла-Паллисе, но в боевых операциях больше не участвовал. 14 августа на переходе в Руайян он был атакован «Бофайтерами», получив пять попаданий реактивных снарядов и около двадцати из 20-мм пушек. Снова была выведена из строя носовая башня, разбиты оба дальномера, радиооборудование, одна труба торпедного аппарата. Экстренный ремонт был проведен в Бордо с использованием деталей, снятых с исключенных из состава флота Z-23 и Z-37.

24 августа Z-24 и Т-24 — последние крупные надводные корабли, остававшиеся у немцев на Западе, — были потоплены на рейде Ле-Верона в устье Жиронды 18 «Бофайтерами» 236 й и 404 й эскадрилий Королевских ВВС. Самолеты заходили в атаку со стороны суши и добились внезапности. Т-24 пошел на дно в самом начале налета после попадания нескольких ракет ниже ватерлинии. Z-24 был буквально изрешечен ракетами, но сумел удержаться на плаву. После налета он приткнулся к набережной, но незадолго до полуночи опрокинулся и затонул.

Действия на Севере в 1943—1945 гг.

Как известно, новый 1943 год начался для северной боевой группы Кригсмарине крайне неудачно. В дополнение к этому, значительное количество входивших в нее кораблей нуждалось в ремонте. К началу февраля 1943 г. число боеспособных эсминцев в Арктике сократилось до двух: Z-31 и «Теодор Ридель», а из крупных кораблей остался один «Лютцов». Однако малочисленность не помешала обоим эскадренным миноносцам 4—6 февраля принять участие в сопровождении минного заградителя «Бруммер» на постановку мин вблизи полуострова Рыбачий. В условиях штормовой погоды в районе Кильдинского плеса было выставлено заграждение «Бантос-В». На переходе отряд безуспешно атаковала советская подводная лодка Л-20, а при возвращении эсминцы застали в надводном положении субмарину К-3, но не смогли нанести ей никаких повреждений. Само заграждение не было обнаружено до апреля 1945 г., когда его случайно нашли тральщики из состава сил охранения союзного каравана.



Эсминец Z-31, 1943 г.

В начале марта оба корабля перешли в Нарвик, где присоединились к остальной части эскадры — линкорам «Тирпиц», «Шарнхорст», легкому крейсеру «Нюрнберг» и эсминцам «Якоби», «Штайнбринк», «Гальстер» и Z-28. 24 марта эскадра прибыла в Альтен-фьорд, и с этого времени начался длительный период ее безрезультатного пребывания в северных водах. Для эсминцев он несколько разнообразился выходом «Якоби», «Риделя» и «Гальстера» к Ян-Майену 1—2 апреля с задачей встретить блокадопрорыватель «Регенсбург». * Во время этого похода «Ридель» пострадал от возникшего в котельном отделении №2 пожара, а 6 апреля, на переходе из Нарвика на ремонт в Тронхейм, полностью лишился хода из-за попадания забортной воды в топливо и беспомощно дрейфовал, пока не был отбуксирован в порт.

В мае в Германию убыл «Байтцен», однако, состав боевой группы увеличился за счет прибытия «Ина», «Лоди» и Z-25. В июне и июле прибыли еще две пары кораблей (Z-27, Z-30 и Z-29, Z-33 соответственно), после чего количество германских эс-

* Теплоход «Регенсбург» (8068 брт) 30 марта 1943 г. был перехвачен и потоплен британским крейсером «Глазго» в Датском проливе

Эсминец Z-33, лето 1943 г.



**Эсминцы Z-10
«Ганс Лоди» и Z-25.
Норвегия, апрель
1943 г.**



кадренных миноносцев на Севере достигло своей рекордной отметки за войну — 13 единиц. Новейшие эсминцы были сведены в состав переформированной 4 й флотилии под командованием капитана-цур-зее Рольфа Йоханнессона, вернувшегося со Средиземного моря, где он командовал трофейным эсминцем «Гермес» и заслужил Рыцарский крест. Там его сменил командир Z-29 фрегаттен-капитан Курт Рехель, за месяц боев также успевший получить такую же награду.

Хотя авиация союзников не особенно беспокоила находившиеся в Норвегии корабли, 24 июля ремонтировавшийся в Тронхейме Z-28 попал под налет американских «Летающих крепостей». Эсmineц

пострадал от близких разрывов авиабомб и начавшегося на берегу пожара, а затонувший буксир заблокировал ему выход с верфи. В начале августа эсmineц ушел на ремонт в Везермюнде, месяц спустя за ним последовал Z-25.

В сентябре эскадренные миноносцы приняли участие в крупнейшей по составу сил, но смехотворной по результатам операции «Цитронелла». Утром 9 сентября эскадра адмирала О. Куммеца, состоявшая из линкоров «Тирпиц», «Шарнхорст» и 11 эсминцев подошла к острову Шпицберген. «Тирпиц», Z-31, Z-33 и Z-29 повернули в Грён-фьорд. Сопротивления не ожидалось, однако артиллеристы норвежской береговой батареи открыли точный огонь по



**Эсmineц Z-14
«Фридрих Ин».
Норвегия, лето
1943 г.**

германским эсминцам. Z-29 получил попадание 102-мм снаряда, убившего 1 офицера и 3 матросов, 4 моряка получили ранения. Z-31 был поврежден огнем 37-мм и 20-мм автоматов (3 убитых, 1 раненый). В корпусе и надстройках Z-33 насчитали тридцать шесть пробоин, потери его экипажа составили 3 убитых и 25 раненых. В отместку эсминцы обрушили на противника огонь 150-мм артиллерии. Главный калибр линкора в это время подверг обстрелу Баренцбург — административный центр архипелага. Затем был высажен десант численностью около 300 человек, который занял поселок и завершил его уничтожение. «Шарнхорст» с «Штайнбринком», Z-27 и Z-30 разрушили расположенный в глубине фьорда поселок Лонгйир, где находился второй по численности норвежский гарнизон. Уже спустя 5 часов после начала высадки последние солдаты были погружены обратно на корабли, которые без промедления легли на обратный курс.

В октябре 4-я флотилия предприняла последнюю попытку возобновления минной войны в оперативной зоне советского Северного флота. В рамках операции «Катарина» планировалась постановка трех заграждений в районе м. Канин Нос. Вечером 27 октября Z-30, Z-31 и Z-33, на каждом из которых находилось по 50 неконтактных мин ЕМФ и 20 минных защитников, вышли из Альтен-фьорда. Около полудня следующих суток германская авиаразведка обнаружила в 255 милях от эскадренных миноносцев шедший на восток отряд кораблей противника,* и в 16.20 из штаба «Адмирала Арктики» поступил приказ о возвращении. Капитан-цур-зее Йоханнессон, не сомневавшийся в возможности успешного завершения операции, дважды просил разрешения на ее продолжение, но получил отказ. Утром 29 октября корабли вернулись в Каа-фьорд.

Суровые условия службы становились причинами многочисленных аварий. 27 октября совершавший переход на север «Байтцен» выскочил на камни в районе Хёугесунна. Вышли из строя носовые котельные отделения. Снять корабль удалось только через неделю, ремонт занял полгода. 21 ноября столкнулись «Лоди» и «Штайнбринк», а спустя четыре дня последний

Силы, принимавшие участие в операции «Zitronella» (6—9 сентября 1943 г.)

Линейные корабли «Tirpitz» (адм. Куммец), «Scharnhorst» Тяжелый крейсер «Lutzow»*

Эскадренные миноносцы Z-31 (кпт.-ц.-з. Йоханнессон), Z-27, Z-29, Z-30, Z-33, «Erich Steinbrinck» (кпт.-ц.-з. Вольфф), «Hans Lody» (кпт.-ц.-з. Коте), «Karl Galster», «Theodor Riedel», «Friedrich Ihn»*, «Paul Jacobi»*

Десант: 600 человек 349-го гренадерского полка.

* Вернулись из-за неполадок в силовых установках.

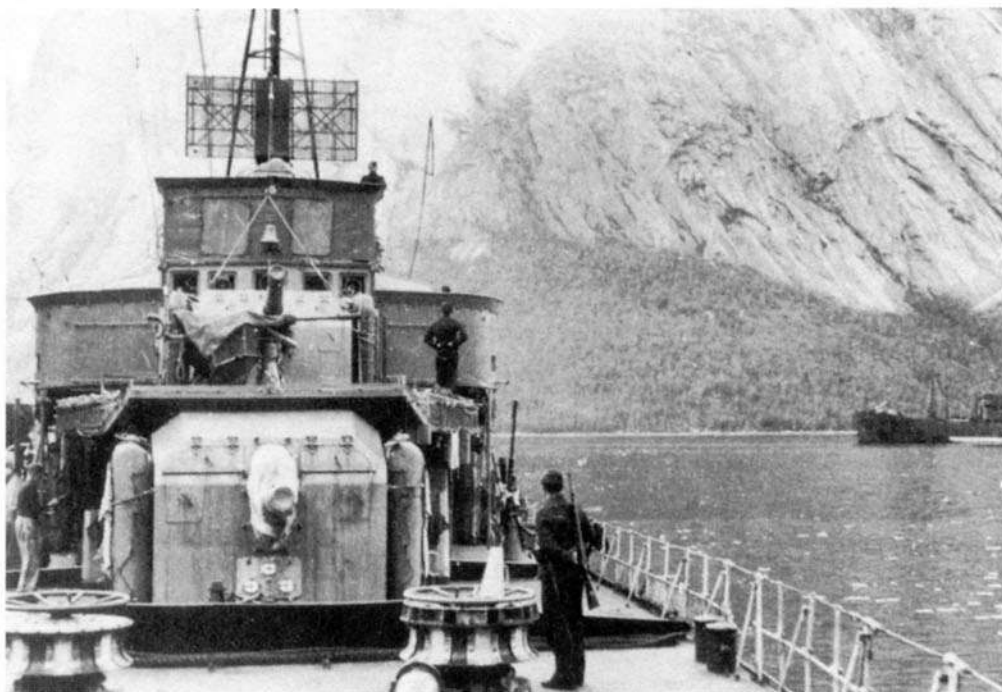
протаранил норвежский пароход «Самев» и на 1,5 месяца вышел из строя.

В начале ноября 1943 г. эсминцы довоенных типов были окончательно переведены на юг, поскольку их радиус действия и мореходность были совершенно недостаточными для действий в Арктике. Таким образом, в составе Боевой группы осталось только пять «нарвиков» 4 й флотилии. К Z-29, Z-30 и Z-33 прибавились пришедшие в конце месяца Z-34 и Z-38, а Z-31 ушел на ремонт в Германию. В таком составе флотилия участвовала в операции «Остфронт», ставшей последней попыткой германского надводного флота помешать проводке северных конвоев.

Боевая группа во главе с линкором «Шарнхорст» вышла в море поздней ночью 25 декабря. Ввиду болезни адмирала Куммеца командование группой осуществлял Начальник эсминцев контр-адмирал Эрих Бей. Для ведения поиска конвоя JW-55B он развернул эскадренные миноносцы строем фронта впереди флагманского линкора, но вскоре из-за сильного встречного ветра и волнения скорость эсминцев снизилась настолько существенно, что они потеряли «Шарнхорст» из видимости. Около полудня 26 декабря Йоханнессон получил приказ действовать самостоятельно, а в 14.00 Бей отпустил эсминцы на базу. Спустя несколько часов «Шарнхорст», дравшийся в одиночку против целой британской эскадры, был потоплен торпедами крейсера «Джамайка» и эсминцев, которые, несмотря на меньшее, по сравнению с «нарвиками», водоизмещение оказались менее восприимчивыми к штормовым условиям Баренцева моря. Ироничен по своей сути и другой факт: в ходе боя британцы обнаружили при помощи радиолокации германские эсминцы, но определив скорость цели в 10—12 узлов, пришли к выводу, что обнаружили отставшие от конвоя транспорта. Отсутствие эсминцев явилось, по-видимому, одной из причин того трагического конца, который постиг последний боеспособный линкор Германии. Нельзя назвать удачным назначение на должность команду-

* Немецкими воздушными разведчиками был обнаружен отряд, шедший в СССР для обеспечения перехода конвоя RA-54A в составе 9 эскадренных и эскортных миноносцев, 2 тральщиков и 1 корвета. Кроме того, в состав отряда входили 5 тральщиков и 6 больших охотников, переданных ВМФ СССР по ленд-лизу.

**Эсминец Z-14
«Фридрих Ин»
в Альта-фьорде,
Норвегия,
1943 г. Хорошо
видна антенна
радиолокационной
станции FuMO 21,
смонтированная
над ходовым
мостиком.**



**Эсминец Z-14
«Фридрих Ин»,
Норвегия, 1943 г.**



ющего эскадрой контр-адмирала Бея — по мнению адмирала В. Маршалля, «человека, который, имея большой опыт в командовании эсминцами, недостаточно разбирался в принципах действия тяжелых кораблей».

В первые месяцы 1944 года бездействие северной боевой группы, вызванное нехваткой топлива, боязнью новых потерь

и усилившейся активностью союзников, достигло столь ужасающей стадии, что стало угрожать боеспособности кораблей. Из состояния транса немцев вывел налет палубной авиации на стоянку в Альтен-фьорде, в результате которого «Тирпиц» получил новые серьезные повреждения. Теперь, ввиду подавляющего численного превосходства противника, часто патрулировавшего на небольшом удалении от берегов Норвегии, германский флот практически перестал выходить в море и продолжал отсиживаться на базе, которую время от времени атаковала авиация. Находившиеся на якорях эсминцы активно участвовали в ПВО Альтен-фьорда и сбили в период с 22 по 29 августа несколько самолетов.

31 июля флотилия в полном составе (в мае вернувшийся из Германии Z-31 сменил ушедшего на ремонт Z-30) сопровождала «Тирпиц» во время его последнего учебного похода, а 14 октября обеспечивала переход тяжело поврежденного линкора из Альтен-фьорда в Тромсё.

После этого корабли флотилии решили использовать на приморском фланге быстро откатывающегося советско-германского фронта в Заполярье. Основными задачами эсминцев здесь должны были стать борьба с советскими надводными кораблями, если те вмешаются в ход боевых действий, недопущение морских десантов и сопровождение конвоев с эвакуированными войсками. Этих целей удалось достигнуть

лишь частично. Крупные советские корабли не вмешивались, а тактические десанты были высажены на небольшом удалении от линии фронта, в зоне господства советской авиации. Опасение ее ударов заставило немцев отказаться от непосредственного сопровождения конвоев эсминцами. Таким образом, и здесь 4-й флотилии не удалось достойно проявить себя.

21 октября советские торпедные катера атаковали два германских конвоя в районе м. Кибергнес, но эскадренные миноносцы оказались слишком далеко, чтобы успеть вмешаться в ход столкновения. В последующие два дня они прикрывали от атак прибрежные конвои, а 26 октября флотилия предприняла попытку перехвата советских эсминцев «Баку», «Гремящий», «Разумный» и «Разъяренный», обстрелявших порт Вардё, но успеха не имела. 31 октября Z-33 выставил 20 мин ЕМС в районе м. Маккау. При возвращении в базу в районе мыса Нордкин корабль, шедший совместно с Z-29 и Z-34, подвергся атаке советской подлодки С-101 (капитан 3 ранга Н.Т. Зиновьев). Из-за возникшего в момент атаки дифферента на нос, торпедные аппараты смогла покинуть лишь одна торпеда из трех выпускавшихся, но она прошла мимо. Немцы атаки очередной раз не заметили, что отчасти объясняется тем, что выпущенная торпеда была электрической.

В конце года эсминцы 4-й флотилии (с 13 ноября до конца войны ей командовал капитан-цур-зее барон Губерт фон Вангенхайм) совершили несколько выходов в море для обеспечения эвакуации германских войск из Северной Норвегии, в ходе которых произвели несколько минных постановок у оставляемых портов. Так, 16 декабря Z-29 выставил 13 мин ЕМС в



Эсминец Z-33 в Арктике, 1943 г.

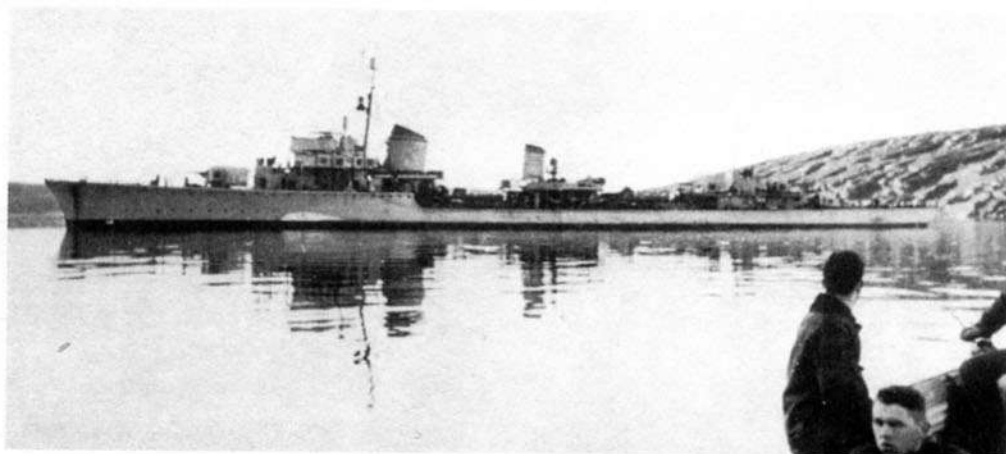
Лаксе-фьорда, а 27 декабря Z-33 45 мин в Порсангер-фьорде и у Хоннингсвога. Еще две постановки были осуществлены в течение января. Отсутствие осязаемых результатов деятельности пяти новейших эскадренных миноносцев резко контрастировало с успешными операциями флота в Балтийском море, где эффективность крупных артиллерийских кораблей была довольно велика, и потребность них ощущалась весьма остро. Поэтому не удивительно, что вскоре после нового года ОКМ приняло решение о переводе флотилии на Балтику. Еще раньше Z-29 ушел на перевооружение по плану «Барбара» и в боевых действиях больше не участвовал.

Лишь Z-31, Z-34 и Z-38 смогли 25 января покинуть Тромсё, а Z-33, находившийся на Севере без полноценного технического обслуживания уже 17 месяцев, проходил ремонт в Нарвике. Англичане получили информацию о выходе флотилии благодаря расшифровке немецких радиопереговоров, поэтому в районе Бергена эсминцам пришлось вступить в бой. Британское оперативное соединение,



Эсминец Z-14 «Фридрих Инн» в районе Бергена, 1943 г.

**Эсминец Z-31,
Норвегия, 1944 г.**



**Эсминец Z-38 в
Норвегии, лето
1944 г. В н и з у:
Эсминец Z-30 в Аль-
тен-фьерде, Норве-
гия. Хорошо видны
переходные мости-
ки над торпедными
аппаратами.**



включавшее в себя крейсера «Диалем» (флаг вице-адмирала Далримпл-Гамильтона) и «Моришес», превосходило немцев не только по составу сил, но и качественно, так как англичане имели возможность ведения стрельбы по данным РЛС.

Противники установили контакт в 0.48 28 января в 15 милях северо-западнее ма-

яка Утвар. С дистанции 12,5 миль крейсера открыли огонь, пользуясь данными радиолокации. Бой велся на параллельных курсах и сразу превратился в избиение головного Z-31. Эсминец получил от пяти до семи попаданий 152-мм и 133-мм снарядами, которые вызвали пожар в башне и XII отсеке, вывели из строя рулевую машину, ряд других приборов и агрегатов. Потери личного состава были тяжелыми — 55 убитых и 24 раненных. Пытаясь прикрыть флагмана, Z-34 трижды выходил в торпедные атаки и получил пробоину от попадания одного снаряда в ватерлинию. Z-38 также пытался применить торпеды, но из-за аварии в котельном отделении отказался от атаки. Характер схватки принял для немцев угрожающий характер, и после постановки дымовой завесы они начали отход, лишь изредка вводя в действие кормовые орудия. Вскоре им удалось добиться попадания в «Моришес», а спустя шесть минут и в «Диалем», причем на последнем 1 человек был убит и 3 ранено. К счастью для немцев, машинно-котельная установка Z-31 не получила повреждений, благодаря чему к 2.00 эсминцы смогли оторваться от неприятеля и отойти под прикрытие береговых батарей.

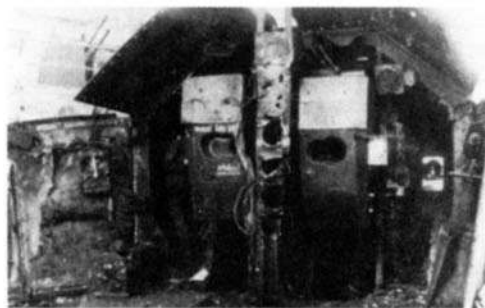
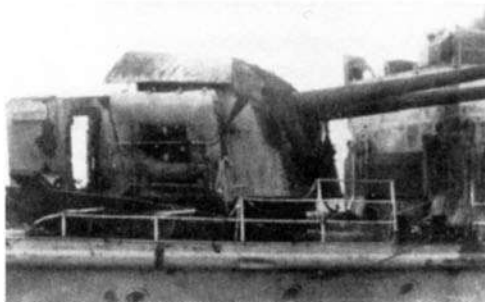
Флотилия прибыла в Берген, где Z-31 был поставлен в док, а Z-34 и Z-38 уже вечером возобновили движение и 1 февраля прибыли в Киль. Наскоро устранив повреждения, 6 февраля Z-31 покинул Берген и через 5 дней прибыл в Осло, где еще длительное время пробыл в доке. Полностью выгоревшая носовая башня была снята, взамен эсминец получил 105-мм орудие и четыре спаренных 37-мм автомата, став обладателем самого мощного среди «нарвиков» зенитного вооружения. Лишь 20 марта он достиг Готенхафена и все

же успел принять участие в финале боевых действий на Балтике.

Судьба задержавшегося в ремонте Z-33 (фрегаттен-капитан Менге) сложилась более драматично. 5 февраля он покинул Нарвик. Высокая скорость корабля и сложные метеоусловия позволяли избежать обнаружения противником, но стали причиной неприятностей другого рода. Утром 7 февраля в районе Бру-фьорда (200 миль юго-западнее Тронхейма) эсминец ударился о подводную скалу, потерял правый винт и погнул вал. Днище было распорото на протяжении II-VII отсеков, обе машины вышли из строя. С большим трудом подошедшие сторожевики и тральщики отбуксировали превосходивший их по водоизмещению в 4 раза «нарвик» в находившийся поблизости Форде-фьорд, где утром 9 февраля его обнаружили британские самолеты-разведчики.

Воздушный налет, в котором участвовало 32 штурмовика «Бойфайтер» 18-й авиагруппы Берегового командования под прикрытием 10 истребителей «Мустанг», начался около 17 часов. Условия не благоприятствовали нападавшим. Эсминец и его эскорт (прорыватель заграждений, 2 тральщика, 3 сторожевика) располагались в узком и скалистом фьорде под прикрытием зенитных батарей, а неподалеку находился аэродром истребительной авиации. Штурмовикам приходилось заходить с одного направления, подставляясь под дула зенитных орудий, которым даже не надо было менять углы прицеливания, а на выходе из атаки их ждали «фокке-вульфы» и «мессершмитты». Результаты дня дали повод назвать его «Черной пятницей Берегового командования». Z-33 получил только одно ракетное попадание в район полубака и потерял 4 человека убитыми, ни один из эскортных кораблей серьезно не пострадал. Англичане потеряли 10 самолетов (три из них сбиты зенитчиками, остальные истребителями) — почти четверть из участвовавших в атаке.

Спустя два дня после налета Z-33 был отбуксирован в Тронхейм и поставлен в док, который покинул лишь 26 марта. 2 апреля эсминец прибыл в Свинемюнде, к тому времени уже прифронтовой город, подвергавшийся почти каждый день налетам советской или союзной авиации. Ремонт повреждений так и не был полностью окончен. Z-33 не принял участия ни в одной боевой операции, а использовался как плавучий склад запчастей. Часть экипажа была списана в морскую пехоту. 27 апреля небоеспособный корабль был от-



Повреждения, полученные эсминцем Z-31 в бою с английскими крейсерами 28 января 1945 г.

правлен в Киль, а затем в Куксхафен, где и капитулировал.

Завершая данный раздел, можно констатировать, что действия на Севере в 1943—1945 гг. оказались явно не самой яркой страницей в истории Кригсмарине. В период вынужденного бездействия было вполне возможно развернуть активную деятельность в Баренцевом море, и значительное число эсминцев, находившихся в Альтен-фьорде, делало это вполне реальным. В тех же операциях, что все-таки имели место, германские эсминцы проявили себя с далеко не лучшей стороны. «Фактически, — пишет известный швейцарский историк Ю. Майстер, — эскадренные миноносцы не отвечали требованиям плавания в

**Эсминец Z-30
в одном из
норвежских
фьордов.**



бурных северных морях и были весьма чувствительны к плохим условиям базирования в Северной Норвегии в связи с тем, что имели силовые установки, работавшие на паре высокого давления и требовавшие очищенной от примесей котельной воды. Серьезные ремонты могли выполняться исключительно на верфях Германии. Из-за недостатка топлива не только сокращалось число переходов в Германию, но и в ходе боевых действий проводилась экономия энергетических ресурсов кораблей, их полные возможности не использовались».

В целом, для немцев и их кораблей Север оказался слишком сложным и тяжелым ТВД. Их надводный флот так и не смог успешно провести сколько-нибудь крупной операции в этих водах.

Действия в Балтийских проливах в 1943—1945 гг.

С захватом в 1940 г. Норвегии балтийская проливная зона стала важнейшим узлом морских коммуникаций Третьего Рейха, по которому постоянно курсировало значительное количество боевых, вспомогательных и торговых судов под германским флагом. От проникновения надводного и подводного противника проливы были отгорожены мощной системой минных заграждений, а ВВС Великобритании оказывали лишь незначительное давление на врага. На первом этапе войны задачи оборонительного характера решались флотилиями сторожевых кораблей и тральщиков, а в особых случаях привлекались эсминцы, совершавшие переход на Север или возвращавшиеся оттуда в Германию.

Слабость ремонтной базы в Норвегии стала притчей во языцех немецких моряков, поэтому с конца 1941 г. не было практически месяца, чтобы какой-либо эсминец не пересек проливы, убывая на ремонт или возвращаясь с него. По пути, в случае надобности, корабли могли привлекаться к выполнению различных боевых задач, поэтому необходимости постоянного присутствия эскадренных миноносцев в проливах не было.

В январе — феврале 1943 г. в период нахождения 6-й флотилии в Кристиансанне, в связи с двумя попытками провести на Север линкор «Шарнхорст», эсминцы «Фридрих Ин», «Карл Гальстер», «Пауль Якоби», Z-24 и Z-25 совершили два выхода (15 и 17—19 января) на перехват пары норвежских кораблей, которая судя по немецким разведывательным данным, пыталась прорваться из Гетеборга в Англию. Во втором случае они подверглись налету британских торпедоносцев. Следующий эпизод с участием эсминцев имел место в июне, когда шедшие на Север Z-27 и Z-30 на неделю задержались для эскортирования минных заградителей в трех походах для усиления старых минных полей. В этих акциях эсминцы выполняли роль противовоздушного и противолодочного охранения, и лишь в последнем походе (28 июня) Z-27 сам выставил 40 минных защитников. Все постановки прошли без происшествий.

1943 год явился переломным в войне. Это не могло не отразиться на поединке противоборствующих флотов. В течении всего года боевая группа, находившаяся в Альтен-фьорде, бездействовала, в то время как в других регионах ситуация все более ухудшалась. Эффективность действий британской авиации постепенно настолько увеличилась, что движение кораблей и судов в западной части Скагерра без соответствующего эскорта стало весьма небезопасным. Кроме того, старые минные заграждения на входе в проливы нуждались в обновлении. В конце года для решения этих задач были выделены корабли типа «Маасс», которые плохо зарекомендовали себя в Арктике, но могли принести пользу в районах с более спокойными погодными условиями.

Возвращаясь с Севера, группа в составе «Лоди», «Риделя» и Z-31 в ночь на 5 декабря приняла участие в сопровождении минзагов «Остмарк», «Эльзас», «Бруммер» на очередную постановку в западной части Скагерра. Сразу после этого «Ридель» и Z-31 ушли в Германию для ремонта, и «Лоди», на котором находился штаб 6-й

флотилии некоторое время оставался здесь в единственном числе. В середине января 1944 г. к нему присоединился «Штайнбринк» и ненадолго Z-28 и Z-39. Этим составом флотилия действовала всего две недели, так как, согласно новому приказу, она реформировалась и переводилась в Финский залив. До принятия этого решения эсминцы под командованием капитана-цур-зее Фридриха Коте успели поучаствовать лишь в одной минной постановке. Оставшиеся «Штайнбринк» и «Лоди» до убытия на ремонт в Киль в конце апреля совершили еще шесть выходов. Все они производились в темное время суток, а в тот период темнота еще могла служить достаточным прикрытием и гарантией от нападения более сильного противника.

В середине мая в Кристиансанн прибыли «Гальстер», только что закончивший техническое обслуживание, и Z-30 из Альтенфьорда. Основной задачей этой пары стало сопровождение конвоев на трассе Хортен — Фридрихсхафен.

С июня 1944 г. действиями эсминцев в проливной зоне начал руководить командир 5-й флотилии капитан-цур-зее Георг Лангхельд, в распоряжении которого находились «Гальстер», «Ин», «Ридель» и Z-30. В августе состав флотилии на короткое время увеличился до пяти кораблей за счет прибытия окончившего ремонт «Байтцена», но вскоре опять снизился — на ремонт ушел Z-30. В начале октября он вернулся, но теперь техническое обслуживание понадобилось «Риделю». Базой флотилии служил Хортен.

В августе из Финского залива прибыли заградители «Остмарк» и «Кайзер», в связи с чем возобновились походы на минные постановки. На этот раз эсминцам самим пришлось принимать на борт мины, а заграждения выставлялись в западной части Скагеррака. Руководил операциями непосредственно Начальник эсминцев — вице-адмирал Лео Крайш. Две постановки было проведено в августе, одна в сентябре, две в октябре (в трех последних участвовал легкий крейсер «Эмден»), причем последние две эсминцы проводили без участия заградителей.

С захватом противником аэродромов в Бельгии и Голландии дальность проникновения его авиации вглубь проливной зоны возросла еще больше, и с осени 1944 г. проводка сколько-нибудь ценного судна или конвоя без сильного эскорта стала немыслимой. Корабли флотилии с трудом избегали тяжелых потерь. Так, в ночь на 2 октября соединение, производив-

шее постановку мин южнее Линдеснеса, подверглось воздушной атаке. Не успели на эсминцах объявить воздушную тревогу, как одна из сброшенных с самолетов торпед прошла на минимальном расстоянии от «Гальстера» и спустя 4 минуты взорвалась за его кормой.

Меньше повезло Z-30. 20 октября в условиях сильного снегопада эсmineц эскортировал конвой и на входе в Осло-фьорд подорвался на донной магнитной мине. Взрыв большой силы разрушил I отсек, вывел из строя правую турбину и почти все вспомогательные механизмы, лишив корабль хода, рули были заклинены в положении «лево на борт». Потери экипажа составили 9 убитых, 5 пропавших без вести и 12 тяжело раненых. Эсmineц был отбуксирован в Хортен, а 26 октября поставлен на доковый ремонт в Осло, но возможности верфи были таковы, что его не смогли починить до конца войны.

Удача долгое время сопутствовала действовавшим в проливах «маассам», чего нельзя сказать об их «кровных братьях» находившихся на ремонте в портах. 13 декабря 1943 г. «Якоби» был тяжело поврежден во время массированного налета американских бомбардировщиков на Киль. Пожар, возникший в результате попадания зажигательной бомбы, удалось потушить с большим трудом. 4 и 5 января 1944 г. эсmineц получил дополнительные повреждения, а 18 июля был поражен бомбой, пробившей корпус насквозь и взорвавшейся на дне. На устранение повреждений ушел почти год! Едва выйдя из ремонта, 4 февраля 1945 г. он столкнулся в гавани Свинемюнде с пароходом «Хельга Шрёдер» и выбыл из строя еще на месяц. «Штайнбринк» настолько сильно пострадал во время бомбардировок американцами Гамбурга в июне и ноябре 1944 г., что его не удалось восстановить до конца войны. Находившийся в Киле «Лоди» остался невредимым, но из-за разрушений оборудования верфи ремонт удалось завершить только к апрелю 1945 г. В ночь на 13 декабря, когда налету британских тяжелых бомбардировщиков подвергся Хортен, вновь подтвердилось везение «Гальстера»: его не зацепил ни один осколок, хотя находившийся там же крейсер «Кёльн» получил серьезные повреждения.

С начала нового, 1945 года на эсминцы легла еще большая нагрузка, т.к. поток перевозок значительно увеличился — немцы перебрасывали войска из Норвегии в Германию. Кроме того, за последние

месяцы войны было произведено еще четыре крупных минных постановки. Новой заботой капитана-цур-зее Лангхельда стало обеспечение перехода транспортов на линии Копенгаген — Готенхафен, по которой на восток шли транспорты с войсками, а обратно — с беженцами из Восточной Пруссии. Здесь действовали «Гальстер», а также выделенные из состава 6-й флотилии «Якоби» и Z-25. Неоднократно во время погрузки в порту Готенхафена эсминцы вели огневую поддержку сухопутных войск, подвергаясь при этом налетам советской авиации и обстрелам с берега.

Появление у англичан в конце войны дальних всепогодных патрульных самолетов, созданных на базе тяжелого бомбардировщика «Галифакс», ликвидировало для немцев последнюю возможность безопасно действовать в период темного времени суток. Эти самолеты, вооруженные реактивными снарядами и прожекторами для освещения целей ночью, представляли большую угрозу для противника. 24 апреля «Рихард Байтцен» был атакован в Каттегате «Галифаксами» 502-й эскадрильи Берегового командования. В результате близких разрывов авиабомб было выведено из строя кормовое котельное отделение, разошлись листы обшивки, в нескольких местах треснуло второе дно. Скорость корабля упала до 15 уз., тем не менее ему удалось дойти до Осло и встать на ремонт, которому не суждено было завершиться. Эскортируемый эсминцем транспорт «Изар» был потоплен. «Байтцен» стал последним германским эскадренным миноносцем, пострадавшим от воздействия противника.

Боевые действия в проливах, пожалуй, единственный за всю войну пример, когда германские эсминцы не оказывались на «переднем крае» борьбы с надводным противником, а использовались чисто как эскортные корабли. Хотя такое предназначение меньше всего предусматривалось в тактическом задании для проектов этих кораблей. Можно отметить, что эскадренные миноносцы выполняли поставленные задачи с удовлетворительной эффективностью и незначительными собственными потерями. Действия в Балтийских проливах носили оборонительный характер и поэтому менее заметны среди других операций германских эсминцев во Второй мировой войне, однако по своей важности и полезности они наверняка превосходят многие другие, гораздо более смелые и внешне блистательные походы.

Действия на Востоке в 1944—1945 гг.

1944 год

Хотя по состоянию на июнь 1941 г. советский Краснознаменный Балтийский флот (КБФ) являлся, безусловно, наиболее мощным из трех западных флотов СССР, задействовать против него крупные надводные корабли Кригсмарине изначально не планировалось. Немецкие стратеги считали, что стремительное наступление по суше в течение максимум месяца с начала войны лишит КБФ всех баз и обречет его корабли на позорное самозатопление или интернирование. Как известно, этого не произошло, но в результате потери западных портов и боевых потерь активность крупных кораблей Балтфлота с конца 1941 г. сократилась до минимума и, с точки зрения немцев, не требовала создания адекватной надводной группировки. Тем более, что восточная часть Финского залива, где оказался советский флот, была густо заминирована, а вышедшие за пределы района Ленинград — Кронштадт корабли регулярно подвергались ударам германской и финской авиации. К концу кампании 1942 года на рубеже о. Соммерс — о. Гогланд — Нарвская бухта немцы создали минно-артиллерийскую позицию, которая одновременно являлась противолодочным рубежом «Зееигель», препятствовавшим подлодкам КБФ прорваться в открытую часть Балтийского моря. В тылу «Зееигеля» между Таллином и полуостровом Порккала-Удд был развернут второй рубеж, получивший название «Насхорн». С весны 1943 г. его усилили двойным сетевым заграждением «Вальрос», после чего прорыв советских субмарин стал механически невозможен. Таким образом главная задача сил, подчиненных Командующему тральными соединениями «Восток» (FdM Ost) контр-адмиралу К. Бёмеру — защита немецких коммуникаций на Балтике — была фактически решена. В конвоях продолжали ходить только госпитальные суда, оборот судов, осуществлявших военные и экономические перевозки, существенно вырос, а начавшиеся с лета 1943 г. эпизодические атаки советских самолетов-торпедоносцев тут ничего не могли изменить.

Ситуация начала меняться в январе 1944 г., когда в результате успешно проведенной Ленинградско-Новгородской стратегической наступательной операции войска немецкой группы армий «Север» были

отброшены из под Ленинграда на рубеж реки Нарова. Южный фланг заграждения «Зееигель» оказался обойден с суши, что в перспективе могло означать его вытравливание. Сначала создавшаяся ситуация мало волновала Бёмера, но вскоре выяснилось, что она заслуживала гораздо большего внимания. В самый разгар боев на реке Нарова (войска советской 2-й ударной армии пытались захватить и расширить плацдармы на ее западном берегу) в ночь на 14 февраля КБФ высадил тактический десант на берегу Нарвской бухты в тылу позиций немецкого 54-го армейского корпуса. В результате ожесточенных боев, продолжавшихся всего сутки, высаженный батальон морской пехоты погиб. Тем не менее, в немецких морских штабах произошел настоящий переполох в связи с чем все находившиеся на Балтике исправные эсминцы и «флотские» миноносцы поступали в распоряжение FdM. Несколько позже импровизированная группа была организационно оформлена в 6-ю флотилию эсминцев во главе с ее штатным командиром капитаном-цур-зее Фридрихом Коте. Первыми вечером 14 февраля в Таллин прибыли закончивший ремонт Z-25 и только что вошедшие в строй Z-35 и T-30, последними спустя пять дней — флагманский Z-28 и Z-39. Осуществлявший общее руководство действиями Кригсмарине на Балтике командующий Военно-морским командованием «Балтийское море» (МОК Ostsee) адмирал Г. Шмундт поставил перед флотилией две задачи: действовать против советских десантных сил в случае, если те предпримут новые попытки приблизиться к контролируемому немцами побережью, а также противодействовать советским эсминцам, если те попытаются появиться западнее заграждения «Зееигель».

Бёмер сразу же смекнул, что если задействовать корабли только в этих целях, то они могут не сдвинуться с места до конца войны. Советские десанты высаживались внезапно и на тактическую глубину, в связи с чем даже при условии движения полным ходом эсминцы могли прибыть к месту событий уже после «шапочного разбора». Что же касается советских «семерок», то предыдущие годы войны показали, что командование КБФ отнюдь не стремится высылать их в миноопасные районы с сомнительными целями. В результате корабли 6-й флотилии были использованы для куда более прозаических целей — усиления ПВО войсковых конвоев на коммуникации Либава — Таллин, затем для наращивания линий «Зееигеля» в Нарвской бухте. Дважды (в ночь на 14 и 16 марта) Z-28,



Эсминец Z-36 на Балтике, август 1944 г.

Z-25, Z-39 выходили на постановки и осуществляли их в соответствии с планом. В дальнейшем до 26 апреля Z-28, Z-35, Z-39 и T-30 еще шесть раз принимали участие в подобных акциях, но теперь основную роль в постановках играли минные заградители «Линц», «Бруммер» и «Роланд». Последний погиб в ходе очередного похода вечером 21 апреля, случайно подорвавшись на немецкой же mine. Корабли флотилии спасли с погибшего минзага 68 членов экипажа, но для Коте этот случай, по-видимому, не стал предостережением об опасности, которой подвергаются корабли при подновлении старых заграждений...

В ночь на 12 марта Z-28, Z-25 и Z-39 обстреляли позиции советских войск в районе Нарва — Йыесу. За 18 минут эскадренные миноносцы выпустили по берегу 300 150-мм снарядов, которые по советским данным не нанесли никакого ущерба. Это не удивительно, поскольку стрельба велась без корректировки, ночью и в плохих погодных условиях — Бёмер опасался ударов советской авиации с наступлением рассвета. От нее в начале марта пострадали многие тральщики и сторожевики, несшие дозор западнее «Зееигеля», так что сомневаться в готовности советского командования нанести мощный удар по новому противнику не приходилось. Именно поэтому корабли флотилии были примерно поровну рассредоточены по сравнительно удаленным базам Таллин и Палдиски, находившихся за пределами радиуса штурмовиков или бомбардировщиков КБФ с истребительным прикрытием. Входить в пределы этого радиуса корабли 6-й флотилии осмеливались только ночью

или в период нелетной погоды. С конца апреля продолжительность темного времени суток сократилась настолько, что дальнейшие выходы в восточную часть залива прекратились. Эсминцы бесцельно стояли в базах, лишь изредка выходя в море для проведения различных учений.

9 июня войска Ленинградского фронта развернули наступление на Карельском перешейке, которое завершилось полным успехом. Финны попытались оставить за собой острова Бьеркского архипелага, но вскоре немецкая разведка обнаружила признаки готовящейся десантной операции. Несмотря на это 6-я флотилия была брошена в бой только частично — в сражениях приняли участие приписанные к ней миноносцы Т-30 и Т-31. В первом же столкновении с советскими торпедными катерами в ночь на 20 июня погиб Т-31, что еще раз подчеркнуло, каким опасностям могут подвергаться корабли в водах Финского залива. Спустя всего три дня выяснилось, что теперь даже стоянка в порту не гарантирует от потерь.

С весны 1944 г. советская морская авиация приняла на вооружение новый метод атаки надводных целей — топмачтовое бомбометание. На Балтике раньше других его освоили пилоты 51-го минно-торпедного полка, который был сформирован на ленд-лизовских самолетах А-20 «Бостон» в октябре 1943 г., но приступил к боевой работе только с 20 июня следующего года. В принципе авиационные бомбы, которыми вооружались топмачтовики, наносили кораблям меньшие повреждения, чем торпеды, но обладали важным тактическим преимуществом — их можно было применять на закрытых рейдах, где торпеды неизбежно зарылись бы в грунт. Проверить возможность удара по кораблям на якорной стоянке пилотам 51-го полка впервые предстояло в «белую» ночь 23 июня, причем в качестве объекта нападения избрали рейд Палдиски.

По данным дневной воздушной разведки здесь находились три «эсминца» (ими оказались Z-28, Z-39 и принятый за эсминец сторожевой корабль F-10), сторожевой корабль и два «сетевых заградителя». В 23.12 один за другим с аэродрома в Клопицах под Ленинградом вылетели «Бостоны», пилотируемые ст. лейтенантом Николаенко, майором Пономаренко и капитаном Меркуловым. Еще в мае немцы поставили на рейде противоторпедные сети, после чего чувствовали себя здесь в относительной безопасности. За годы войны Палдиски практически не подвергались

ударам с воздуха — все внимание нашего командования занимал находившийся рядом Таллин. Вскоре после начала новых суток самолеты последовательно атаковали суда на рейде. Первым в атаку вышел «Бостон» Николаенко, который своими двумя ФАБ-250 по донесению потопил «3000-тонный транспорт». Несмотря на то, что следующий удар последовал спустя полчаса, он оказался для немцев таким же внезапным, как и первый. А-20 Пономаренко вышел в атаку на стоявший у стенки эсминец и по докладу потопил его. Почти сразу вслед за этим нанес удар Меркулов, который идентифицировал свою цель как сетевой заградитель. По-видимому, Николаенко и Меркулов безуспешно атаковали стоявший на рейде минный заградитель «Эльзас», но Пономаренко сумел поразить Z-39. Одна из двух сброшенных ФАБ-250 попала в центр корабля в районе задней дымовой трубы. Оказалась полностью разрушенной примыкавшая к трубе площадка с установленными на ней зенитными автоматами, основание трубы и вентиляторы кормового котельного и носового машинного отделений. Кроме того, на корабле произошел пожар. На ремонт он пошел на буксире. В Киль Z-39 прибыл 29 июня, а месяц спустя его повредила британская авиация, добившаяся в ходе ночного налета еще одного бомбового попадания в кормовую часть. В результате ремонт корабля затянулся до середины февраля 1945-го*.

После этого случая базу флотилии перенесли на якорную стоянку у острова Утё в финских шхерах. Там эсминцы находились до конца июля, пока новое изменение положения на фронте не заставило германское командование перевести их в Либаву. Дело в том, что в результате мощного советского наступления в Белоруссии и последовавшего в результате него разгрома войск группы армий «Центр», южное крыло фронта группы армий «Север» оказалось обнажено. 31 июля советские войска вышли к берегу Рижского залива западнее Риги в районе Тукумса, временно прервав сухопутную связь между германскими войсками в Прибалтике и Германией. Пока немецкое командование собирало силы для контрудара, 6-я флотилия, в состав которой в конце июля влился новейший Z-36, эскортировала конвой на участке Либава — Рига. Вскоре для огневой поддержки контрудара сухопутных войск в

* Помощник командира 51-го мтап майор Илья Неофитович Пономаренко был удостоен звания Герой Советского Союза указом Президиума Верховного совета от 22 июля 1944 г.



Эсминец Z-43 — последний корабль своего класса, вошедший в состав Кригсмарине. Снимок сделан летом 1944 г. на Балтике около о. Борнхольм.

Рижский залив прибыла 2-я боевая группа вице-адмирала Августа Тиле во главе с тяжелым крейсером «Принц Ойген», и утром 21 августа все четыре боеспособных эсминца приняли самое активное участие в ликвидации советского прорыва. При этом Z-25 и Z-28 выпустили по берегу 168 150-мм снарядов, в то время как Z-35 и Z-36 совместно с миноносцами занимали места в ордере ПВО группы. В день окончания операции Z-35 получил повреждения винтов при касании грунта на мелководье. Оставшиеся три корабля в начале следующего месяца вернулись в Палдиски.

Бои под Тукусом открыли для тяжелых кораблей Кригсмарине новый период в карьере, главным содержанием которого стала артиллерийская поддержка приморского фланга сухопутных войск. Он продолжался до последних дней войны и позволил немецкому надводному флоту если не заставить блеснуть померкнувшую после ряда поражений и бесцельного стояния в базах славу, то, по крайней мере, вернуть уважение к себе. Если раньше в журналах боевых действий высших штабов эсминцы могли за месяц фигурировать всего пару раз, то теперь, они могли упоминаться по нескольку раз в течение суток! Всех боев и походов с их участием описать невозможно, вот лишь общая хроника их боевой деятельности...

Выход Финляндии из войны (перемирие с СССР вступило в силу утром 4 сентября) заставил немцев поторопиться с эвакуацией своих войск из этой страны. Z-28 и Z-36 3 сентября прикрывали погрузку частей германского гарнизона Котки, в то время как Z-25 в устье Финского залива осуществлял поиск торговых судов бывшего союзника. 4 сентября им был захвачен пароход

«Наяден», который стал, по-видимому, последним призом, захваченным Кригсмарине во Второй мировой войне. Эсминец сопровождал приз в Виндаву, а затем как ни в чем не бывало прибыл на финскую якорную стоянку у острова Утё. До середины месяца все три находившихся в исправном состоянии корабля прикрывали немецкие конвои, эвакуировавшие войска и имущество из портов Ботнического залива, затем заходили в Финский залив для прикрытия немецкого десантного соединения, попытавшегося в ночь на 15 сентября овладеть финским островом Гогланд. Эта авантюра закончилась полным провалом, зато стала причиной войны между Германией и Финляндией. После этого до 21 сентября эсминцы сопровождали эвакуационные караваны из Таллина и Палдиски. Затем 24—25-го числа флотилия уже в составе всех четырех кораблей сопровождала крейсера «Принц Ойген» и «Лютцов», прикрывая переход четырех последних транспортов с войсками из Финляндии.

В октябре разгорелись упорные бои в районе Клайпеды и полуострова Сырве. Корабли 2-й боевой группы, куда теперь входила и 6-я флотилия, систематически появлялись в прилегающих водах, вели обстрел наших войск, возвращались в базы за боезапасом и вновь шли в районы боевых действий. Несмотря на тот ощутимый вред, который они наносили противнику, последний не прилагал серьезных усилий для ликвидации этой поддержки. Секрет этого «чуда» был прост: наш флот, включая его авиацию, не поспевал за продвижением сухопутных войск, в результате чего немецкое соединение почти во всех случаях оказывалось за пределами тех районов, в



**Эсминец Z-39
на рейде порта
Палдиски в
Эстонии, 1944 г.**

которых действовала штурмовая авиация КБФ. Большой радиус имела минно-торпедная авиация, но, в соответствии с поставленными задачами, ее основные усилия концентрировались на атаках конвоев, а не нападениях на боевые корабли. То же можно сказать и про подлодки КБФ, которые с начала октября вновь появились на просторах Балтики — их позиции были нарезаны так, чтобы блокировать порты Либавы и Виндавы, в то время как в остальных районах моря подводная угроза для противника практически отсутствовала. Что же касается летчиков ВВС РККА, то они попросту избегали полетов над морем, поскольку боялись вынужденной посадки на воду и не имели специфической штурманской подготовки. Поскольку почти во всех случаях немецкие корабли держались вне прямой видимости с берега, да еще старались приурочить свои действия к плохим метеословениям, наше армейское командование долгое время и вовсе не догадывалось, кто именно обрушивает тяжелые «чемоданы» на боевые порядки наступающих частей. Таким образом, кораблям 2-й боевой группы в течение длительного времени не оказывалось должного противодействия, хотя периодические встречи с нашими силами все-таки случались.

Первой бомбардировкой 2-й боевой группы (тяжелые крейсера «Лютцов», «Принц Ойген») в октябре стал поход в район Мемеля 11–12-го числа, в котором приняли участие Z-25, Z-35 и Z-36. В ходе него Z-25 и Z-35 также приняли участие в обстреле советских позиций, выпустив каждый по 150 снарядов с дистанций 10–15 тысяч метров. При этом утром 12 октября Z-25 якобы попал под обстрел советской 130-мм батареи, хотя точно известно, что береговой артиллерии КБФ в этом районе быть не могло. Затем, в 10.44 последовала воздушная тревога.

Ее причиной стало звено «Бостонов» (две пары, каждая состояла из торпедоносца и топмачтовика) 51-го минно-торпедного полка, ведомое ст. лейтенантом Тимофеевым. Пилоты опознали группу целей как «крупный транспорт в сопровождении тральщика

и одного — двух сторожевых кораблей». Туманная погода и стереотип мышления, заставлявший классифицировать все цели как корабли конвоев, помешали произвести идентификацию правильно. Несмотря на это атака звена Тимофеева чуть было не увенчалась успехом. Самолеты попали под сильный обстрел с дальней дистанции (по ним вел огонь даже главный калибр «Ойгена» и «Лютцова») и не смогли прорвать охранения крейсеров. На пути самолетов оказался эсминец Z-25. Топмачтовики прочесали его пулеметным огнем, который хотя и не вызвал потерь в личном составе, стал причиной течи топливных цистерн. Кораблю с трудом удалось уклониться от одной из двух сброшенных торпед, которая прошла всего в 3–5 м от борта. Вскоре выяснилось, что в результате столкновения с неизвестным подводным предметом получил повреждения левый винт. По мнению командира эсминца, этим предметом скорей всего являлась вторая торпеда, что, правда, представляется весьма сомнительным. Вечером 12-го 2-я боевая группа вернулась в Готенхафен для пополнения боезапаса и на следующий день снова вышла к Мемелю. Z-25 среди кораблей на этот раз не оказалось — он вышел из строя на десятидневный срок. К сожалению, в ходе боя 12 октября погиб топмачтовик, пилотируемый мл. лейтенантом Зборовским. По наблюдениям летчиков во время атаки он зацепился крылом за мачту «сторожевого корабля» и упал в воду. Немцы считали, что машина была сбита зенитным огнем «Принца Ойгена».

Следующая бомбардировка в районе Мемеля последовала 14–15 октября — в ней приняли участие только Z-35 и Z-36 — затем 23 октября. В последнем случае в состав 2-й боевой группы входили Z-28, только что прошедший работы по усилению зенитного вооружения, и Z-35. В ходе этих обстрелов корабли не имели столкновений с советскими силами, но на Z-35 произошел разрыв ствола 3-го орудия главного калибра, в результате чего был тяжело ранен один моряк. Это стало прямым следствием роста участия эсминцев в бомбардировках: если 14–15 октября Z-35 и Z-36 выпустили по берегу всего лишь 269 снарядов, то за 23-е Z-28 выпустил 290 и Z-35 — 199. В результате вмешательства 2-й боевой группы бои за Мемель завершились своеобразным гамбитом — немцам удалось удержать город, но его сухопутная связь, что с изолированными на Курляндском полуострове соединениями группы армий «Север», что с немецкими войсками в Восточной Пруссии окончательно прервалась.

Тем временем обострилась обстановка на полуострове Сырве (о. Саарема), который германское командование решило удерживать сначала, чтобы обезопасить свои морские коммуникации, ведущие в Ригу (освобождена советскими войсками 15 октября), затем, чтобы затруднить высадку десанта на северное побережье Курляндского полуострова. С рассветом 24 октября вездесущая 2-я боевая группа заняла позицию у западного побережья полуострова, причем тяжелый крейсер «Лютцов» в охранении миноносцев вел огонь с большой дистанции, а эсминцы — с расстояния в 5—7 миль от береговой черты. Именно поэтому они и попали в поле зрения воздушной разведки КБФ, так и не сумевшей обнаружить главные силы 2-й группы.

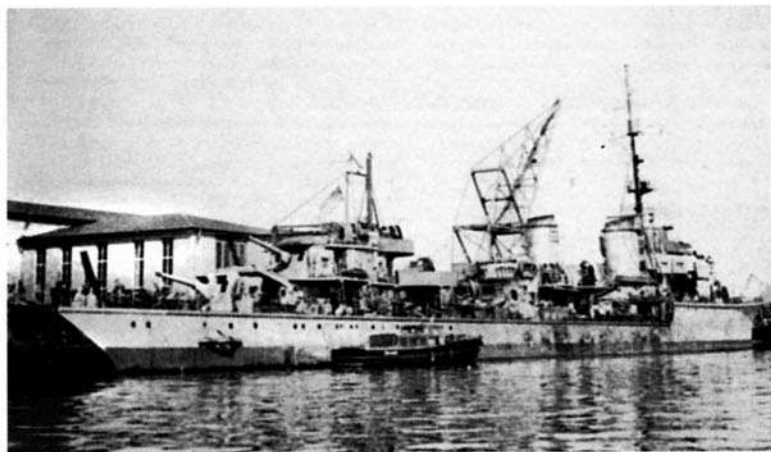
Результативным стал первый же удар, нанесенный в 8.30 десятью Ил-2 7-го гвардейского штурмового авиаполка (ведущий ст. лейтенант Гончаров; группа израсходовала 39 ФАБ-100 и 29 РС-82). В Z-28 попало сразу пять авиабомб, но благодаря счастливой для немцев случайности, нанесенные ими повреждения не стали фатальными. Дело в том, что с октября 1944 г. советская штурмовая авиация начала использовать бомбы со взрывателями замедленного действия, которые прошивали насквозь легкие корпусные конструкции эсминца и взрывались уже после выхода. При этом само количество взрывчатого вещества в бомбах было относительно небольшим (всего 34 кг) и не могло вызвать мощного фугасного действия или гидродинамического удара. Лишь одна из бомб взорвалась непосредственно в корпусе корабля, разрушив штурманскую рубку. Остальные пробили мачту, обе дымовые трубы, мостик и палубу по правому борту. Вышли из строя счетверенная 20-мм зенитная установка и левая турбина. В двух топливных цистернах и носовом машинном отделении имелись подводные пробоины или течи. Пять членов экипажа погибли, четверо было выброшено за борт и пропало без вести. Не менее десятка получили ранения, причем пять — тяжелые. Несмотря на это эсmineц сохранил боеспособность и продолжил обстрел. Ответным огнем был поврежден один штурмовик, на котором получил ранения воздушный стрелок.

Последующие атаки штурмовиков 9-й авиационной дивизии отбивались зенитной артиллерией и спешно вызванным звеном истребителей «фокке-вульф». Сначала около 10.40 корабли атаковала

девятка Ил-2 35-го шап (ведущий ст. лейтенант Батиевский), затем между 11.26 и 11.55 — шестерка этого же полка. Новых прямых попаданий в эсминцы не было, но Z-35 пострадал от пушечно-пулеметного обстрела и четырех близких разрывов, один моряк на нем был тяжело ранен. В воздушных боях немецкие истребители сбили по два штурмовика из каждой волны, причем только в одном случае нашим удалось спасти экипаж севшей на воду машины. В 11.30 вице-адмирал Тиле посчитал огневые задачи выполненными и дал сигнал к отходу на запад. К этому моменту Z-28 выпустил 195, а Z-35 — 320 снарядов главного калибра, что, несомненно, сыграло роль в отражении штурма немецких позиций на полуострове. Впрочем, несмотря на этот кажущийся успех, германское командование сделало для себя необходимые выводы и впредь старалось без крайней необходимости не использовать свои корабли на небольшом удалении от берега в условиях летной погоды. Что же касается Z-28, то он вернулся в строй только 10 февраля 1945 г.

Тем не менее, благодаря вступлению в строй только что закончившего испытания Z-43 германскому командованию удалось удержать численность кораблей во флотилии на прежнем уровне. Первая половина ноября прошла в совместных учениях, но в начале третьей декады наземная обстановка на Сырве снова потребовала вмешательства 2-й боевой группы. 20 и 21 ноября группа, куда входили «Принц Ойген», Z-35, Z-36 и Z-43, энергично обстреливала советские наступающие части. За два дня эсминцы выпустили 992 127-мм снаряда. На этот раз погода была настолько скверной (низкая облачность, дождь, мокрый снег, видимость не более 2 миль), что полностью исключала действия авиации. Но у советского командования было и другое средство борьбы, а именно подводные лодки.

В ночь на 17 ноября одна из них — Щ-309 под командованием капитана 3 ранга П.П. Ветчинкина — получила приказ занять позицию у западного побережья полуострова именно с целью атаки немецких крупных надводных кораблей. Первые четверо суток Ветчинкин искал врага в 27—35 милях от берега, хотя вести огонь по сухопутным целям с такой дистанции противник не мог. Получив в ночь на 21 ноября приказ атаковать врага в 6 милях от побережья, субмарина днем прибыла в заданный район и вскоре обнаружила один из осуществлявших бомбардировку эсминцев. В 17.24 (время Московское)



**Эсминец Z-29
на верфи в ходе
модернизации
вооружения
по программе
«Барбара», 1945 г.**

Щ-309 выпустила две торпеды из кормовых аппаратов, после чего сразу же ушла на глубину. Командир утверждал, что спустя две минуты на борту лодки был слышен глухой взрыв, но на самом деле, как и в случае с «Тирпицем», противник даже не заметил атаки. Удивляться этому не приходилось — Ветчинкин совершал в должности командира боевой подлодки (до этого он командовал «шукой» на Тихоокеанском флоте) свой первый поход, и имел неоднократную возможность убедиться, что за время длительного стояния в Ленинграде уровень боевой подготовки экипажа значительно снизился. Именно неуверенностью в собственных силах он впоследствии объяснял и свое дальнейшее поведение: вместо того, чтобы пытаться атаковать повторно, Ветчинкин покинул район для перезарядки торпедных аппаратов и вернулся сюда только спустя двое суток. За это же время 6-я флотилия успела сходить в Готенхафен за новыми снарядами и вернуться к Сырве на этот раз уже в качестве эскорта тяжелого крейсера «Лютцов». Повторно в бой ей вступать уже не пришлось — несмотря на огонь «карманного линкора» «Адмирал Шеер» советские войска смогли прорвать немецкую оборону на полуострове, и уцелевшие немецкие подразделения стремительно откатывались к посадочным пристаням. Под мощными ударами советских штурмовиков «Шеер» ушел в море, где вечером встретился с группой «Лютцова». Ветчинкин наблюдал за этими перемещениями, но выйти в атаку так и не осмелился, мотивируя свое решение малыми глубинами и плохой подготовкой личного состава. 25 ноября флотилия прибыла в Готенхафен, где до 9 декабря ее личный состав отдыхал и готовился к последующим походам. Для большинства моряков ближайший из них стал последним...

Гибель эсминцев Z-35 и Z-36

Несмотря на постоянное ухудшение обстановки на балтийском ТВД, германское военно-морское командование постоянно старалось вернуть себе инициативу и всячески подавлять даже минимальную активность кораблей КБФ. В штабе РВМ не смирились с утратой контроля над выходом из Финского залива и 14 ноября отдали приказ о проведении минной постановки в его устье силами 6-й флотилии. Минное поле под названием «Нил» должно было своим восточным флангом примыкать к старому заграждению «Насхорн» (расстояние между полями 2,5 мили), а западным закрывать вход в порт Палдиски. Считалось, что таким образом удастся создать серьезное препятствие для движения советских кораблей на коммуникации Таллин — Моонзундский пролив и снизить их активность в Рижском заливе.

За непосредственную разработку плана выхода отвечал штаб флотилии во главе с капитаном-цур-зее Коте. За годы Второй мировой войны Кригсмарине накопили солидный опыт активных минных постановок, производившихся вдали от своих баз (расстояние от Готенхафена до планового места постановки «Нила» составляло около 450 миль), и почти такой же — усиления старых заграждений. В последнем случае все выходы производились из расположенных поблизости портов, что гарантировало необходимую в таких случаях точность определения места. В данном случае большое расстояние от базы и необходимость ювелирной точности выливались в серьезную проблему, которой штаб флотилии не уделил соответствующего внимания. Это и стало причиной последовавшей трагедии.

К выходу привлекались Z-35 (брейд-вымпел Коте), Z-36, Z-43, а также миноносцы T-23 и T-28. 9 декабря корабли приняли мины — каждый эсминец по 68 мин EMF а T-28 46 защитников EMR — и подготовились к выходу. Накануне его Коте провел короткое совещание, на котором отдал ряд указаний, сыгравших впоследствии крайне негативную роль. Во-первых, всем подчиненным кораблям до постановки или обнаружения противником категорически запрещалось пользоваться радиосредствами, включая УКВ-диапазона, и радиолокационной аппаратурой. Они могли обмениваться только световыми сигналами, что не совсем подходило для темного времени суток в зимний период. Во-вторых, штаб флотилии взял на себя всю ответственность

за штурманскую прокладку, что в условиях дисциплинированного германского флота привело к тому, что ее не вели штурманы остальных эсминцев.

Флотилия вышла в море в 7.00 11 декабря. Сначала погода была довольно неплохой, но затем заметно ухудшилась — над морем повисли низкие тучи, пошел дождь. Видимость временами падала настолько, что соседние корабли видели друг друга только по языкам пламени, вырывающимся из дымовых труб. В течение полутора часов с 16.25 эсминцы могли наблюдать маяк Фаро на северной оконечности о. Готланд, но ни один из штурманов (возможно за исключением флагмана) не попытался установить истинное место. К вечеру северо-восточный ветер усилился и, по-видимому, для того, чтобы компенсировать его влияние, Коте увеличил скорость до 26 узлов, что было на узел больше, чем планировалось. В 22.10, находясь северо-западнее о. Хиума, флотилия легла на курс 80° и пошла в устье Финского залива. При этом штурман миноносца Т-23 доложил своему командиру, что по его расчетам реальная точка поворота находилась в 3,5 милях севернее той, что устанавливалась по предварительной прокладке. Командир миноносца капитан-лейтенант Вайнлиг не доложил об этом на флагман, поскольку посчитал, что штаб флотилии знает, что делает.

Дальше количество ошибок и неблагоприятных стечений обстоятельств начало расти как снежный ком. В 0.18 Коте по плану должен был лечь на курс 76° и дать сигнал к перестроению из походного порядка в боевой. Вместо этого он пошел курсом 90°, рассчитывая обнаружить маяки Осмусаар, а затем Пакерорт. Этого сделать не удалось, как из-за ухудшения видимости до 500 м, так и из-за того, что фактическое местоположение кораблей оказалось гораздо севернее счислимого. В конце-концов немцам удалось обнаружить Пакерорт, но разыгравшееся волнение и сильный ветер помешали точно определить положение относительно маяка. Тем более, что в 0.55 Коте отдал приказ лечь на курс 60° и перестроиться. Вместо уточнения счисления все внимание на мостиках кораблей было обращено на то, чтобы не столкнуться друг с другом. Одновременно скорость была снижена сначала до 21 узла, а затем до 17 и 12. После перестроения корабли 6-й флотилии пошли в следующем порядке: Т-23, Т-28, Z-43, Z-35 и Z-36. Командир Т-23 в нарушение распоряжения Коте все же отважился включить радиолокационную станцию и гидролокатор. Его штурман сразу же доложил, что корабль находится значительно севернее счислимого

места. Тем не менее, дисциплинированный Вайнлиг еще некоторое время продолжал идти прежним курсом. Спасло его то, что он оторвался от остальных кораблей и посчитал, что пропустил сигнал к повороту на юго-восток. В 1.30 миноносец повернул и в 1.39 доложил по УКВ, что потерял контакт с флотилией. Спустя минуту отозвался Коте, который приказал и остальным кораблям поворачивать на курс 119°. Тем временем на Т-23 произвели еще несколько определений и в 1.44 оповестили флотилию, что место начала постановки находится в 8,5 милях по пеленгу 130°. Это означало одно — флотилия уже фактически находится на поле «Насхорн». После этого командиры Т-28 и Z-43 резко отвернули на юг, но в 1.54 у них за кормой (визуальная связь между кораблями к этому моменту утратилась окончательно), послышался слабый взрыв. Почти сразу вслед за этим Коте приказал всем кораблям остановиться, а спустя несколько минут дал команду Т-23 приблизиться к флагману для оказания помощи.

Какие повреждения получил лидер 6-й флотилии, не известно до сих пор. С миноносца видели как Z-35 начал циркулировать влево и окутался дымом. Не успел Т-23 выполнить предыдущий приказ, как вдоль корпуса Z-35 последовала целая серия взрывов, после чего ночь озарилась яркими вспышками пламени. Z-43 запросил находившийся на левой раковине лидера Z-36, принял ли тот сигнал Коте о повороте, и в 2.00 получил ответ: «Я слышал командира флотилии...» Радиотелефон внезапно замолчал — Z-36 тоже наскочил на мину и почти мгновенно исчез в огне и дыму. Затем последовал новый взрыв — флагманский Z-35 подорвался еще раз и опрокинулся на левый борт... Больше его никто не видел.

Вернувшиеся на базу в 23.50 12 декабря Z-43, Т-23 и Т-28 не спасли в ту ночь никого. Волны мешали спуску шлюпок, сильный ветер гнал уцелевшие корабли к минному полю. Поэтому пришлось отказаться от всяких попыток спасения. Долгое время немцы предполагали, что Z-35 и Z-36 погибли со всеми экипажами, однако позже стало известно, что несколько десятков человек смогли на подручных средствах достичь финского берега. Большая часть спасшихся оказалась отнесена волнами в шхеры Аландского архипелага, где их в течение 14 декабря пленила вооруженная команда бригады подлодок КБФ, прибывшая туда на финском сторожевом катере VMV-4 и советском МО-215. В шхерах было пленено 58 человек, а общее число пленных достиг-

ло 71. Тринадцать трупов, включая тело капитана-цур-зее Коте, прибило к финскому берегу. По показаниям спасшихся он добровольно отказался покинуть тонущий флагман, принимая тем самым на себя всю ответственность за катастрофу.

Совершенно очевидно, что трагический финал операции был предопределен массой ошибок, допущенных при составлении и реализации плана, да и в оперативном плане ценность постановки совершенно не оправдывала того риска, которому подвергались столь крупные и ценные корабли. Кроме того, не может не поражать жесткое регламентирование сверху и полная безинициативность снизу, которые уже не в первый раз становились причинами громких провалов операций Кригсмарине.

Действия в 1945 году

После гибели Коте в распоряжении нового командира флотилии капитана-цур-зее Гейнца Петерса реально оставались лишь Z-25 и Z-43. В середине января в непосредственное подчинение перешел окончивший ремонт «Пауль Якоби», но уже 4 января он получил повреждения при столкновении с конвоируемым пароходом, и на месяц вышел из строя. В этот период на ослабленную флотилию легла большая нагрузка. Кроме выполнения эскортных задач по маршруту Либава — Готенхафен, Z-25 совместно с крейсером «Принц Ойген», миноносцами T-23 и T-33 между 29 января и 7 февраля активно участвовал в артиллерийской поддержке прорыва германских войск с косы Куриш-Нерунг у Кранца. Положение несколько облегчалось с прибытием 5 февраля в Готенхафен 4-й флотилии (Z-38, Z-34), которая сразу же активно вступила в боевые действия. В феврале она сопровождала многочисленные конвои в Лиепаю, и кроме того Z-43 и Z-38 огнем своих орудий активно содействовали восстановлению сухопутного сообщения между Пиллау и Кенигсбергом 23 февраля. Неоднократно корабли подвергались обстрелу советской береговой артиллерии и атакам самолетов, однако всякий раз им удавалось избежать сколько-нибудь серьезных повреждений.

Менее удачливым оказался Z-28. Окончив ремонт, он сразу приступил к выполнению эскортных функций на линии Готенхафен — Засниц. Эсминец успел сопроводить только один караван и уже в ночь на 6 марта Засниц атаковало около 200 британских тяжелых бомбардировщиков «Ланкастер». Корабль получил попадание трех бомб в котельное отделение, его кор-

пус разломился пополам, носовая часть окончательно затонула только утром; 150 немецких моряков погибли.

Стремительное наступление советских войск в Восточной Пруссии и Восточной Померании постоянно увеличивало объем задач, стоявших перед германским флотом на Балтике. 6 марта 2-я боевая группа перебазировалась из уже блокированного с суши Готенхафена в Свиномюнде. Порт 12 марта подвергся налету 661 бомбардировщика 8-й воздушной армии США, однако соединение потерь не понесло. Тем не менее, угроза захвата с суши сразу же нависла и над этой базой. С 7 марта «Якоби», а позднее и присоединившийся Z-34 вели обстрел сухопутных целей в районе города Дивенов. До 19 марта отряд в составе Z-43, Z-34 и T-33 поддерживали, а затем и эвакуировали защитников Кольберга. И все же местом главных событий с этого момента и до конца войны стала Данцигская бухта, а точнее район Готенхафена и полуострова Хель.

В середине марта в результате кровопролитных боев с частями Красной Армии у этой крупной военно-морской базы скопилось значительное количество солдат VII-го танкового корпуса и беженцев из числа гражданского населения. В создавшейся ситуации только флот мог воспрепятствовать немедленному падению города. С 11 марта поддержку сухопутным войскам начали оказывать крейсер «Принц Ойген», эсминец «Якоби» и миноносец T-23. Z-38 действовал самостоятельно и периодически привлекался к обстрелам целей с якорных стоянок у Пиллау и в Кенигсбергском морском канале. Впоследствии число кораблей постоянно возрастало. 20 марта туда прибыли Z-25 и Z-31, а спустя два дня «Лютов» в охранении Z-34, Z-43 и T-33. С увеличением числа действовавших эсминцев более слабо вооруженные «Якоби», «Гальстер» и Z-25 были выделены для сопровождения конвоев и наиболее ценных судов, курсировавших на линии Готенхафен — Копенгаген. Впрочем, и эти корабли в период нахождения в порту также участвовали в бомбардировках наземных целей.

Все-таки усилий германских корабельных соединений было недостаточно, чтобы предотвратить падение Готенхафена 28 марта. На протяжении всего этого времени эсминцы неоднократно становились объектами нападений с воздуха, однако большие потери немцам доставили случайные разрывы собственных снарядов в стволах орудий. Положение дел изменилось лишь в начале апреля после того, как решением советского командования была создана

специальная группа авиации для борьбы с крупными кораблями Кригсмарине. В нее вошли 12-й гв. полк пикирующих бомбардировщиков, 7-й гв. и 35-й штурмовые полки ВВС КБФ.

Последним успехом германского флота в Данцигской бухте явилось проведение операции «Вальпургиева ночь». В течение ранних часов 5 апреля из района Оксыва (севернее Готенхафена) на 27 десантных баржах, 25 военных катерах и других подручных плавсредствах на косу Хель было эвакуировано 8000 солдат и 30 000 беженцев. «Лютцов», «Якоби», Z-31 и Z-38 осуществляли прикрытие этой крупномасштабной перевозки.

На кораблях накапливались повреждения, а боезапас все уменьшался. На 1 апреля на каждом эсминце оставалось в среднем 450 снарядов главного калибра. Спустя восемь дней командир боевой группы вице-адмирал Тиле был вынужден отдать приказ на отход соединения в Свиномюнде. На переходе «Лютцов», «Принц Ойген» и эскортировавшие их Z-31 и Z-38 подверглись серии воздушных ударов штурмовиков, пикировщиков и торпедоносцев. В результате одного из них в 7.26 одна бомба среднего калибра, сброшенная с Ил-2, угодили в корпус Z-31 в районе среза полубака со стороны правого борта. Несмотря на тяжелые повреждения, корабль смог поддерживать скорость 16 узлов и своим ходом дойти до Свиномюнде. В тот же день советские штурмовики потопили у Хеля плавучую базу «Франкен», обеспечивающую до этого действия эсминцев. Из двух оставшихся в районе Хеля эскадренных миноносцев Z-43 также был поврежден авиацией 9 апреля. Одна из бомб упала рядом с корпусом корабля, вторая же попала в котельное отделение №1, но не взорвалась. Тем не менее, котел вышел из строя. На следующий день залп торпедный корабль подорвался на донной мине выставленной ранее британской авиацией. В результате взрыва полностью вышли из строя все механизмы в котельных отделениях №2 и №3. Ввиду полной потери хода, он был отбуксирован Т-33 в Варнемюнде. При этом 11 апреля буксирному конвою, который прикрывал Z-39, с трудом удалось отбиться от атаки четырех «Бостонов».

Авиация являлась не единственным противником для немецких кораблей в этом районе. Z-34, прошедший небольшой ремонт в начале месяца, 12 апреля заменил Z-43 и Z-39. На протяжении трех дней его зенитчики сумели удачно отбиться от всех



Затонувший на мелководье Z-28, весна 1945 г.

атак с воздуха, но 15 апреля не смогли убедить стоявшее рядом госпитальное судно «Претория», которое получило бомбовое попадание и загорелось. Днем эсминец участвовал в сопровождении идущего на запад конвоя, но с наступлением темноты вернулся на рейд Хеля для дозаправки. Вечером волнение значительно усилилось, что не дало немцам организовать эффективную оборону рейда сторожевыми катерами типа KFK. Около 23.10 сигнальщики корабля заметили две быстро движущиеся тени. На эсминце объявили тревогу, но даже энергичное маневрирование, предпринятое в самый последний момент, не спасло его от попадания торпеды в левый борт. Атака советских торпедных катеров ТК-131 и ТК-141 (командиры катеров капитан-лейтенант В.В. Солодовников, ст. лейтенант Н.А. Короткевич, командир отряда — капитан-лейтенант П.П. Ефименко) увенчалась полным успехом. Взрыв пришелся в район между отсеками III и IV. Вышли из строя обе турбины, часть электрооборудования, внутренняя телефонная и УКВ радиосвязь. Лишь мощные водоотливные средства, которыми отличались все «нарвики», позволили избежать затопления. С рассветом неподвижный корабль подвергся новым атакам штурмовиков и истребителей. Потери личного состава после ночных событий и взрыва своей ракеты в установке RAG составили 8 убитых и 16 раненых. 17 апреля тяжело поврежденный Z-34 был отбуксирован в Свиномюнде. Этот случай заставил германское командование отказаться от постоянного патрулирования силами эскадренных миноносцев в Данцигской бухте.

Немногочисленные оставшиеся в строю корабли за исключением Z-25 и «Гальстера», находившихся в Копенгагене, теперь были объединены под флагом 4-й флотилии и продолжали базироваться на Свиномюнде. Порт постоянно подвергался воздушным ударам английской и советской авиации, однако, эсминцам удавалось избежать новых серьезных повреждений. Требовавшие ремонта Z-31 и Z-33 совершили переход в Киль, куда вслед за ними должны были отправиться «Якоби» и Z-43. Известие о разрушительном налете, которому подвергся



**Эсминец Z-34,
Киль.**

этот порт в ночь на 3 мая, заставило переадресовать корабль в более спокойное место. В тот же день Z-43 бросил якорь в бухте Гельтингер. По-видимому, к этому моменту у немецких моряков уже не оставалось никаких иллюзий относительно скорого финала борьбы. Вечером команда сошла на берег и взорвала корабль. Z-43 стал 25-м и последним германским эскадренным миноносцем, погибшим во Второй мировой войне.

На оставшемся «Якоби» в ночь на 4 мая в результате саботажа был уничтожен гирокомпас. Утром часть экипажа предъявила командиру ультиматум, что корабль больше не должен совершать походов ни к Хелю, ни к берегам Курляндии. Находившийся на борту эсминца командир 6-й флотилии капитан-цур-зее Петерс принял решительные меры к восстановлению порядка. В тот же день мятеж был подавлен, а военный суд в Мурвике, куда прибыл «Пауль Якоби», приговорил трех зачинщиков к расстрелу. Тем не менее, по техническим причинам до конца войны корабль больше так и не вышел в море.

Тем временем оставшиеся боеспособными Z-38, Z-39 и поврежденный Z-34 продолжали оставаться в Свиномюнде, откуда своим огнем осуществляли энергичную поддержку сухопутных войск. Советское наступление и серия воздушных налетов 4 мая, в ходе которой был потоплен учебный артиллерийский корабль «Гектор» (бывш. вспомогательный крейсер «Орион»), заставили немцев в конце концов очистить и эту базу. При выходе из порта штурмовики 7-го гшп потопили миноносец T-36, однако обоим боеспособным эсминцам

и поврежденному Z-34 удалось достичь Копенгагена. Утром 5 мая туда же прибыл из Скагеррака оставшиеся корабли 5-й флотилии — «Ридель», «Лоди», «Ин», а также миноносцы T-17 и T-19. В тот же день они вместе с находившимся в порту ранее «Гальстером», Z 25, T-23, T-28, T-35 и транспортом вышли в море для еще одного похода к Хелю.

В этот момент на полуострове скопилось значительное число почти безоружных солдат, раненых и лиц гражданского населения. Несмотря на очевидную близость окончания войны, германские эсминцы совершили еще два (7—8 мая — Z-38, Z-39, T-33 и 8—9 мая — «Гальстер», «Ин», Z-25, T-23, T-28, T-17, T-19, T 35) рейсы к блокированному полуострову. Только в результате последнего было вывезено около 20 тыс. человек. Этот отряд еще находился в море, когда утром 9 мая было получено известие о капитуляции. Эсминцы прибыли в Киль. На следующий день на всех кораблях Кригсмарине были спущены германские флаги. На этом боевая карьера германских эскадренных миноносцев закончилась.

Подведем итоги. В 1944—1945 гг. Восточная Балтика оставалась единственным ТВД, где крупные корабли Кригсмарине могли действовать практически под носом у противника без риска быть немедленно уничтоженными. За весь вышеописанный период советской стороне неоднократно удавалось наносить болезненные уколы противнику, но ни один из них не оказался достаточным для потопления корабля размером более миноносца. В значительной степени это было связано с тем, что еще с довоенного периода теории «молодой школы» упорно отказывались признать важность борьбы за господство на море, считая своих оппонентов поклонниками буржуазной теории Мэхена — Коломба. В результате, основные усилия советской авиации, подлодок и катеров оказались сосредоточенными на борьбе с транспортом противника, в то время как надводные корабли упорно игнорировались. Немцев такое положение вещей вполне устраивало, поскольку ситуация, складывавшаяся в прибрежных районах, диктовала необходимость максимально активного применения оставшихся сил флота. Эти два обстоятельства дали возможность Кригсмарине успешно проявить себя после зстоя и ряда неудач 1942—1944 гг. и еще раз доказать пользу и необходимость крупных надводных кораблей при ведении войны на море.

Послевоенная судьба германских эсминцев

К моменту капитуляции Рейха из числа германских эскадренных миноносцев уцелело всего 15 единиц, при этом «Байтцен» и Z-30 ремонтировали полученные повреждения в Осло-фьорде, а «Штайнбринк» и Z-33 находились в небоеспособном состоянии в Куксхафене. К 15 июня 1945 г. все эсминцы, способные выйти в море (кроме «Байтцена» и Z-30), были сосредоточены в Вильгельмсхафене под британским контролем. Немецкие экипажи переместились в лагеря для военнопленных, на кораблях остались лишь немногочисленные команды, призванные поддерживать механизмы в удовлетворительном состоянии. Руководство ими осуществляли контр-адмирал Курт Вейер и инженер-контр-адмирал Циб.

Судьба уцелевших кораблей германского флота решалась трехсторонней комиссией по разделу, работавшей с 14 августа по 6 декабря 1945 г. Крупные корабли были условно разделены на три равные части, после чего представители трех держав-победительниц жеребьевкой выбирали доставшуюся им группу. В числе других кораблей Советско-

му Союзу отошли четыре эсминца («Ин», «Штайнбринк», «Гальстер» и Z-33), Соединенным Штатам — три (Z-29, Z-34, Z-39), Великобритании досталось целых восемь («Байтцен», «Якоби», «Ридель», «Лоди», Z-25, Z-30, Z-31 и Z-38).

Из числа эсминцев, отошедших англичанам, «Лоди», Z 25, Z 31 и Z 38 были готовы к выходу в море, «Байтцену» требовался пятимесячный ремонт, а на «Якоби» не действовали дизель-генераторы и имелись течи в топливных цистернах. Переход кораблей в Великобританию осуществлялся несколькими отрядами. «Лоди» и Z-25, в компании с миноносцами T-23 и T-108, отбыли из Вильгельмсхафена в Розайт 6 января в сопровождении британских эсминцев «Мингс», «Зодиак» и «Обиджент». 16-го за ними последовала вторая группа («Якоби», эскортный корабль F-4, плавбазы «Вальтер Хольцапфель» и «Фреда Петерс» в сопровождении эсминцев «Мингс», «Зелэс» и «Зодиак»), а «Ридель», на котором выявились неполадки в турбинах, прибыл несколькими днями позже под эскортом эсминца «Замбези». Наконец, 6-7 февраля буксиры привели поврежденных «Байтцена» и Z-30.

Ни один из эсминцев типа 34 в состав Королевского флота не вводился. «Лоди»,

Капитуляция: немецкие войска после сдачи англичанам. На заднем плане у пирса — эсминцы Z-38 (слева) и Z-20 «Карл Гальстер», май 1945 г.



**Эсминец Z-31
в Вильгельмсхафене,
лето 1945 г.**



получивший бортовой номер R38 (позже сменен на H40), использовался для подготовки машинных команд к работе с высоконапорными котлами. При этом долгое время на нем оставались немецкие технические специалисты — последний из них, капитан-лейтенант-инженер Ойбель, покинул Британию в октябре 1946 г. Вскоре после этого корабль был выведен в резерв, а затем переведен в Саутгемптон, где некоторое время служил в качестве плавучего общежития фирмы «Торникрофт». В январе 1949 г. его продали на слом корпорации «BISCO» («British Iron & Steel Corporation»), и 17 июля «Лоди» прибыл на разборку на предприятие «Томас Янг» в Сандерленде.

Находившийся в плохом состоянии «Байтцен» (бортовой номер H97) по распоряжению от 8 марта 1946 г. должен был стать кораблем-мишенью, но из-за многочисленных неполадок фактически в этом качестве не использовался. В январе 1947 г. его выставили на продажу, но лишь в следующем году корпорация «BISCO» приобрела остров, и 10 января 1949 г. экс-«Байтцен» прибыл на разборку на завод «С.У. Доркин» в Гэйтсхэде.

Стал кораблем-мишенью и бывший Z-30. В мае 1948 г. его отвели в залив Лох-Страйвен и до сентября использовали для исследования воздействия подводных взрывов. Всего было проведено три серии испытаний 500-кг зарядами торпекса, две из которых сварной корпус эсминца с честью

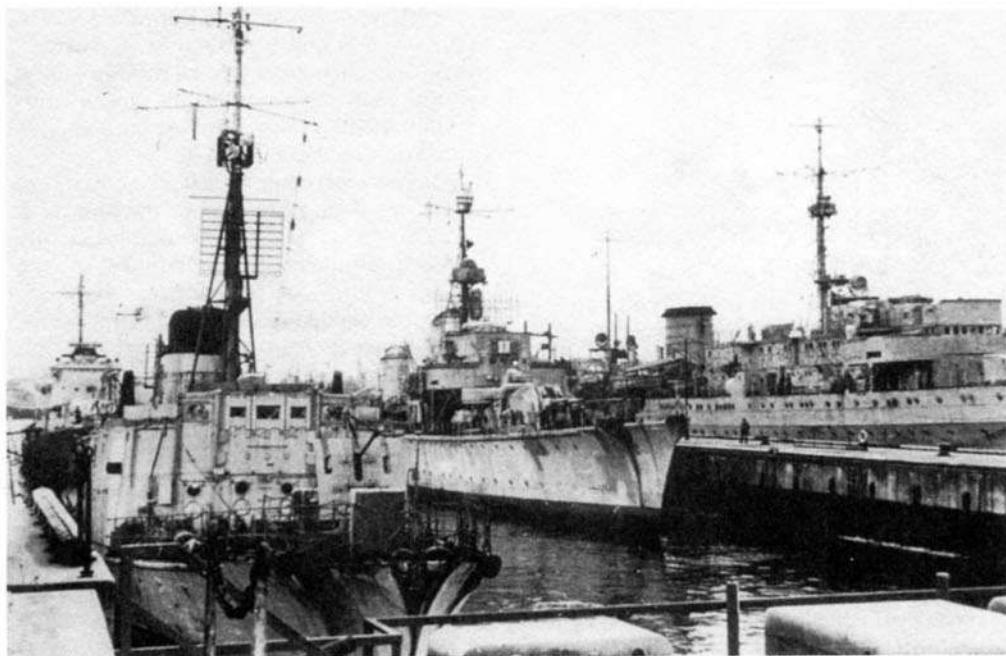
выдержал. После третьей Z-30 был поврежден настолько, что его предпочли сдать на слом и 9 сентября 1948 г. отбуксировали прямо на разделку в Долмюр.

Из «британских» эсминцев только Z-38 был официально введен в строй, получив новое название «Нонсач» и бортовой номер R40, быстро смененный на D107. После всестороннего изучения (разумеется, англичане больше всего интересовались силовой установкой на паре высоких параметров), в октябре 1946 г. корабль был передан Розайтскому военно-морскому округу для использования в качестве мишени для авиации. В декабре 1948 г. эсминец был разоружен и намечался к продаже на слом, но в марте 1949 г. было принято решение использовать его для испытания нового оружия. В октябре «Нонсач» перевели в Лох-Страйвен. Там бывший эсминец выдержал серию подводных взрывов, основной целью которых было исследование качества сварки, а 8 ноября 1949 г. прибыл на разборку на завод компании «Арнотт Янг» в Долмюре. Работы были завершены к августу 1950 г.

Американцы не пытались найти применение находившимся в плохом техническом состоянии Z-29 и Z-34 и затопили их в Скагерраке. Зато Z-39 выпала честь стать единственным германским эсминцем, совершившим переход через Атлантику. 6 июля 1946 г. корабль под командованием лейтенант-командера

**Эсминец Z-33
в Вильгельмсхафене,
1945 — 1946 гг.**





**Эсминец Z-33
в компании мино-
носца T-17
(на переднем
плане) и плавбазы
«Отто Вюнше» ожи-
дает своей участи.
Вильгельмсхафен,
1945 — 1946 гг.**

Форсберга, которому помогал немецкий командир капитан-лейтенант Хайнляйн, перешел из Вильгельмсхафена в Англию. 12 июля в Плимуте Z-39 был официально принят американской командой, состоявшей из 9 офицеров и 102 матросов. Пройдя докование в Фалмуте, 30 июля Z-39 и T-35 отправились в Штаты и 5 августа, после захода на Азорские острова, прибыли в на американскую военно-морскую базу на о. Ньюфаундленд. Нужно отметить, что управление капризными высоконапорными котлами на переходе осуществляла

немецкая команда, покинувшая корабли только 28 сентября по прибытию в Бостон. В США бывший германский эсминец получил номер DD 939 и был исследован американскими специалистами, а в ноябре 1947 г. продан Франции на запчасти.

Как видно, ни Великобритания, ни США, располагавшие многочисленными флотами, не проявляли особого интереса к германским эсминцам. Иначе было во Франции, поэтому в декабре 1945 г. Британия уступила своему союзнику четыре корабля, находившихся в лучшем техническом состоянии, —



**Эсминец Z-25
в Вильгельмсхафене,
декабрь 1945 г.**



**Французский
эсминец «Марсо»
(бывший Z-31),
1947 г.**

**Французский
эсминец «Дезэ»
(бывший Z-5 «Пауль
Якоби») в порту
г. Алжир, 1948 г.
На заднем плане
легкий крейсер
«Глуар».**

пару «нарвика» и столько же «маассов». В январе 1946 г. «Пауль Якоби», «Теодор Ридель» и Z-31 перешли из английских портов в Шербур, Z-25 прибыл туда же 2 февраля с немецким экипажем прямо из Вильгельмсафена. 4 февраля в Шербуре состоялась торжественная передача кораблей французскому флоту, на которой присутствовали военный министр Мишеле, министр вооружений Тиллон и вице-адмирал Лемоннье. Эсминцы получили новые названия (Z-31 — «Марсо», Z-25 — «Ош», «Ридель» — «Кле-

бер», «Якоби» — «Дезэ») и бортовые номера (T01 — T04 соответственно).^{*} Вместе с пятью бывшими немецкими миноносцами, эти корабли образовали так называемую «Группу Марсо», командиром которой стал капитан де вессо Босвье.

«Дезэ» с сентября 1946 г. действовал в составе 1-го дивизиона лидеров. С 23 марта по 13 июня 1947 г. в составе эскорта линкора «Ришелье» он участвовал в Президентском круизе в Северную Африку и Дакар, во второй половине года снова ходил к африканским берегам, 30 мая 1948 г. принимал участие в большом морском параде в Бресте, затем побывал на торжествах в честь Шатобриана в Сен-Мало и вернулся в Шербур 4 ноября. На этом активная служба эсминца, по сути, завершилась. В январе 1949 г. «Дезэ» был выведен в резерв и 16 февраля 1954 г. исключен из состава флота.

Карьера его систершипа оказалась более продолжительной. 31 октября 1946 г. «Клебер» спас команду парохода «Франс-Элен», затонувшего в Бискайском заливе. В 1948—1951 гг. корабль прошел ремонт и модернизацию в Шербуре. Были установлены американские радары, германские

^{*} В декабре 1951 г. бортовые номера эсминцев, кроме уже выведенного из состава флота «Дезэ», были приведены в соответствие с единой классификацией НАТО и сменены на D601 — D603.





**Французский
эсминец «Дезэ»
(бывший Z-5 «Пауль
Якоби»), 23 апреля
1948 г.**

зенитные автоматы заменены на шесть 40-мм «бофорсов», орудие №3 демонтировано. С декабря 1951 г. «Клебер» входил в состав 3-го дивизиона эсминцев и действовал на Средиземном море, совершил ряд дальних походов. 20 декабря 1953 г. его вывели в резерв, а в 1957 году сдали на слом.

«Марсо» с 1 января 1948 по 3 октября 1950 г. прошел капитальный ремонт в Тулоне, при этом на прежнее место была возвращена носовая башня, а зенитное вооружение заменено восемью 40-мм «бофорсами». До 1954 г. его служба протекала на Средиземном море, корабль успел посетить Оран, Дакар, Бизерту, Аяччо и итальянскую Аугусту, затем местом базирования стал

Шербур. В 1953 г. «Марсо» был переклассифицирован в быстроходный эскортный корабль 1-го класса (Escorteur rapide 1ere classe). 1 августа 1956 г. корабль был выведен в резерв, а 2 января 1958 г. сдан на слом.

«Ош» уже в августе 1946 г. вошел в состав 1-го дивизиона лидеров и принял участие в флотских маневрах. В апреле 1947 г. в составе эскорта авианосца «Арроманш» он участвовал в президентском вояже в Коннакри, а затем служил в составе Средиземноморского флота. В 1949—1952 гг. корабль прошел капитальный ремонт, а 1 октября 1953 г. был зачислен в класс быстроходных эскортных кораблей 1-го класса. Его вооружение к тому времени состояло из трех

**Французский
эсминец «Марсо»
(бывший Z-31),
середина 1950-х гг.**



**Французский
эсминец «Ош»
(бывший Z-25),
1946 г.**



одинарных 150-мм орудий, восьми 40-мм автоматов и двух трехтрубных 550-мм торпедных аппаратов. До вывода в резерв 20 августа 1956 г. «Ош» прошел свыше 46 000 миль. Он был сдан на слом последним из французской группы кораблей — 30 июня 1958 г.

Германские эсминцы в советском флоте

5 ноября 1945 г. четыре эскадренных миноносца, доставшихся Советскому Союзу в счет репараций, были включены в списки ВМФ СССР с предназначением в состав Краснознаменного Балтийского флота. Передача кораблей началась в декабре. 1 января 1946 г. советским экипажем был принят Z-33, на следующий день — «Эрих Штайнбринк». 2 января они вышли из Вильгельмсхафена в составе отряда трофейных кораблей под командованием вице-адмирала Ралля, державшего свой флаг на легком крейсере «Нюрнберг», и 5 января прибыли в Лиепаю. «Карл Гальстер» и «Фридрих Ин», принятые соответственно 1 и 5 февраля, пришли в Лиепаю 7-го числа того же месяца.

**Американский
эсминец D-939
(бывший Z-39), 12
сентября 1945 г.**



13 февраля последовал приказ о переименовании. Z-33 был зачислен в класс лидеров эскадренных миноносцев и получил название «Проворный», оставшиеся в классе эсминцев «Ин», «Штайнбринк» и «Гальстер» переименовывались соответственно в «Прыткий», «Пылкий» и «Прочный». Приказом от 15 февраля «Прыткий» и «Пылкий» были включены в состав Северо-Балтийского (8-го) флота, а «Прочный» и «Проворный» — в состав Юго-Балтийского (4-го) флота.

Осмотр кораблей показал, что для обеспечения их эксплуатации и приведения в соответствие с современными требованиями им необходим серьезный ремонт и большой объем модернизационных работ, причем на «Прытком», «Пылком» и «Проворном» ремонт по электромеханической части приближался к капитальному. Требовалось переоборудование жилых и служебных помещений, переоснащение кораблей отечественными средствами связи и малокалиберной зенитной артиллерией, установка новых радиолокационных и гидроакустических станций. Все это усложнялось практически полным отсутствием технической документации и запасных частей.

Техническое состояние «Проворного» (Z-33) было удручающим. Попытки устранить полученные в конце войны повреждения в Лиепае силами местного завода «Тосмаре» не увенчались успехом, поэтому в августе 1946 г. эсминец проследовал на ремонт на завод «Нептун» в Росток (советская оккупационная зона Германии). Как писал служивший в то время на корабле В.Ю. Усов, «личный состав электромеханической боевой части под руководством инженер-капитана 3 ранга М.С. Качана (бывшего командира БЧ-5 гвардейского эсминца «Сообразительный») освоил обслуживание сложной трофейной техники, однако автоматику котлов полностью

ввести в строй не удалось и для ручного управления котлами на походе в одну смену назначали по 12 человек в каждое котельное отделение [напомним, что у немцев вахта состояла из трех человек. — авт.]».

Эсминцы типа 34 проходили ремонт в самом минимальном объеме. Остается неясным и точный состав их вооружения. Можно лишь предположить, что 37-мм установки С/30 и часть 20-мм автоматов заменялась на отечественные 37-мм автоматы В-11 и 70-К, а торпедные аппараты приспособлялись для стрельбы отечественными торпедами. Уже 16 ноября 1948 г. «Пылкий» вывели из боевого состава в резерв. 30 апреля 1949 г. бывший эсминец был переформирован в плавказарму ПКЗ 2 и переведен в состав плавсредств Кронштадтской военно-морской крепости. С 24 декабря 1955 г. ее передали Ленинградской военно-морской базе и перебазировали в Приозерск; 19 февраля 1958 г. исключили из списков и 18 апреля сдали в Отдел фондового имущества на разборку. Однотипный «Прыткий» находился в активной службе дольше, но 22 марта 1952 г. был разоружен, исключен из состава ВМФ и сдан на слом.

Тем временем, согласно постановлению правительства от 2 августа 1948 г., ЦКБ-53 в разработало техпроекты перевооружения «Прочного» и «Проворного», утвержденные главнокомандующим ВМС адмиралом И.С. Юмашевым 25 мая 1949 г. Оба эсминца сохраняли артиллерию главного калибра, счетверенные 20-мм автоматы на кормовых надстройках («Прочный» — также два спаренных на крыльях мостика), прочее зенитное вооружение должно было заменяться на четыре («Прочный») или пять («Проворный») спаренных 37-мм автоматов В-11, кроме того, оба корабля должны были получить по 4 бомбомета БМБ-1 и 2 бомбосбрасывателя с общим боекомплектom в 36 больших глубинных бомб.

В результате возникала незначительная перегрузка (для «Прочного» — 13 т, для «Проворного» — 17 т), а метацентрическая высота снижалась на 4 см. Отрицательным последствием модернизации стало серьезное ухудшение условий обитаемости. Например, на эсминце «Прочный» численность офицерского состава по сравнению со штатом

германского флота выросла с 12 до 16 человек, а на месте 9 фельдфебелей разместилось 14 мичманов.

В перспективе рассматривалась возможность замены носовой 150-мм башни «Проворного» на двухорудийную 130-мм башню Б-2-ЛМ, а одноорудийных 150-мм и 127-мм установок обоих эсминцев — на 130-мм Б-13-2с, однако эти планы не были реализованы.

«Прочный», до 1948 г. входивший в состав 4-го флота и базировавшийся на Росток, прошел ремонт на «Петрозаводе» в Ленинграде. 30 ноября 1954 г. эсминец был выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в плавучую казарму ПКЗ 99. Она стояла в Ленинграде у стенки завода им. А.А. Жданова, и на ней проживали экипажи строившихся эсминцев проекта 56. 25 июня 1956 г. бывший «Карл Гальстер» был исключен из списков судов ВМФ СССР и сдан на слом.

Ремонт «Проворного» в Ростке занял около трех с половиной лет. В марте 1950 г. эскадренный миноносец (класс лидеров к тому времени был упразднен) вернулся в Либау, откуда в мае отправился в Кронштадт для установки зенитного вооружения (прежнее, кроме кормового «фирлинга», было демонтировано еще в 1946 г.). Состав последнего отличался от предусмотренного проектом модернизации: на корабле было смонтировано шесть спаренных 37-мм автоматов В-11 (два на носовой надстройке перед мостиком и четыре на средней надстройке) и два одинарных 70-К (на крыльях мостика).

Восстановленный «Проворный» вернулся в состав Юго-Балтийского флота. 30 ноября 1954 г. его вывели из боевого состава и переклассифицировали в учебный эсминец. 1 марта 1958 г. корабль перевели в состав Ленинградской военно-морской базы, разоружили и через месяц передали аварийно-спасательной службе базы в качестве плавказармы ПКЗ-149. В течение трех лет бывший эсминец стоял у правого берега Невы в Уткиной заводи. Летом 1961 г. он был потоплен при выполнении боевых упражнений у м. Песчаный в Финском заливе и 27 сентября исключен из списков флота. Впоследствии корпус последнего «нарвика» подняли и передали на разборку.



ОБЩАЯ ОЦЕНКА ГЕРМАНСКИХ ЭСМИНЦЕВ

Общую оценку проекта германских эсминцев, по нашему мнению, следует проводить через анализ двух моментов: соответствия получившегося корабля заданию на проектирования и соответствия самого задания тем задачам и требованиям, которые реально возникли перед кораблями данного класса в годы войны.

Приступая после отмены Версальских ограничений к созданию полноценных эскадренных миноносцев, руководство германского флота требовало в первую очередь придать им хорошие наступательные качества. Конструкторы с этой задачей в целом справились. Корабли типов «Маасс» и «Рёдер» обладали мощной артиллерией и высокой скоростью хода.

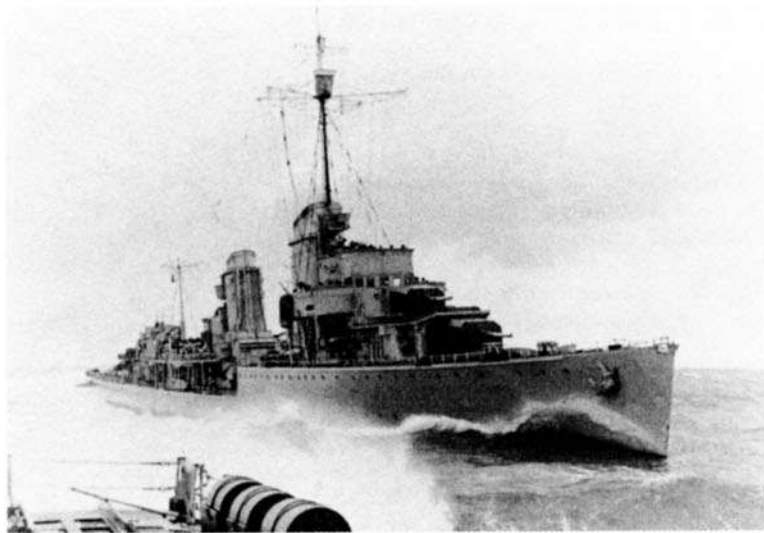
Еще в начале XX века известный британский кораблестроитель Вильям Уайт утверждал, что бессмысленно сравнивать корабли по их характеристикам на бумаге. С этим нельзя не согласиться, поскольку помимо боевых характеристик существуют еще и эксплуатационные, которые тяжело выразить в табличном виде. Не секрет, что проект любого корабля является определенным компромиссом между противоречивыми требованиями, и за улучшение одного параметра нередко приходится платить ухудшением другого. «Маассы» не стали исключением. Вступив в строй, они показали весьма посредственную мореходность, плохую маневренность и управляемость, имели

недостаточную остойчивость. Но все же самым слабым местом германских эсминцев были энергетические установки на паре высоких параметров. Именно им они обязаны недостаточной дальностью плавания и высокой аварийностью. Из немецких документов, полученных после войны, стало известно, что в 1941 г. штаб РВМ в своих расчетах исходил из показателя боеготовности флотилий эсминцев в 40 % относительно списочной численности кораблей. В период службы эскадренные миноносцы от четверти до трети всего времени проводили у стенок судоремонтных заводов. Ни в одном из флотов проблемы с надежностью энергетических установок не стояли так остро, как в германском, и не становились фактором, оказывавшим столь серьезное влияние на боевую деятельность! В ряде случаев эти проблемы становились причиной поражений.

В дальнейших работах над проектами эскадренных миноносцев конструкторам следовало бы сосредоточить усилия на исправлении именно этих недостатков, и шесть кораблей типа 36 стали шагом в правильном направлении, но затем приоритеты поменялись. Желая обеспечить своим эсминцам превосходство над кораблями будущих противников, немцы стали наращивать их огневую мощь.

Переход на 150-мм артиллерию заслуживает категорически отрицательной оценки. По такому показателю, как масса выпускаемого в минуту металла (что особенно важно в скоротечных поединках на близкой дистанции, характерных для кораблей данного класса), эсминцы типа 36А в реальных условиях проигрывали предшественникам. Размеры «нарвиков» были недостаточными для размещения столь мощного вооружения и не позволяли в полной мере реализовать его достоинства, а заплатить за это пришлось еще более ухудшившейся мореходностью. В итоге боевые свойства кораблей стали вызывать нарекания, что заставило вернуться к проверенному 127 мм калибру. По мнению ряда западных авторов, если бы немцы не увлеклись проектами со 150-мм орудиями, а сразу отдали предпочтение типу 36В, то их эсминцы принесли бы больше пользы.

**Эсминец Z-14
«Фридрих Ин».**



К положительным характеристикам германских эскадренных миноносцев следует отнести высокую живучесть. Они имели прочную конструкцию, мощные водоотливные средства и эффективную противопожарную систему. Так, попадание торпеды в центр корпуса почти всегда оканчивалось для эсминца в других флотах трагически, между тем как Z-34 выдержал в 1945 г. этот «экзамен». Нелишне вспомнить также Z-26, получивший в бою с охранением конвоя PQ-13 попадания значительного количества 152-мм снарядов и, несмотря на это, частично сохранивший боеспособность и сумевший быстро восстановить ход сначала до 15, а затем до 25 узлов. Впрочем «маасы» и «нарвики» были гораздо крупнее, чем корабли того же класса в других флотах. Поэтому сравнивать их по живучести, скажем, с британскими «алфавитами» или итальянскими «солдаты» не совсем объективно.

Реалии Второй мировой войны показали, что сами требования, предъявлявшиеся немецкими адмиралами к проекту эсминцев оказались далеко не безупречными. Фактически они были оптимизированы для проведения набеговых действий и активных минных постановок, то есть тех задач, которые в Первую мировую войну решали легкие крейсера. Уже к середине той войны во всех флотах эсминцы по характеру решаемых задач трансформировались из малых ударных кораблей в эскортные корабли для тяжелых единиц флота. В отличие от сторожевиков они могли держать высокую эскадренную скорость, а в отличие от миноносцев — обладали высокой живучестью и могли принять участие в бою линкоров. И все-таки главными возлагавшимися на них задачами теперь становились не дневные торпедно-артиллерийские атаки или бои с равными по классу, а противовоздушное, противолодочное, а в ряде случаев и противоминное обеспечение своих линкоров и тяжелых крейсеров. Казалось бы, перед тяжелыми кораблями Кригсмарине, создававшимися для одиночных океанских рейдов, никогда не возникнет задачи действовать в составе эскадры, но жизнь распорядилась иначе.

Тогда и проявились другая «ахиллесова пята» проекта — слабость средств ПВО и ПЛО. Для подтверждения этой мысли достаточно вспомнить, что за время Второй мировой войны германские эсминцы не потопили ни одной субмарины.* Подводный противник, если и обнаруживался

ими, то лишь после атаки. И, если ни один эсминец Кригсмарине и не погиб от торпед подлодок, то лишь потому, что каждый раз у них находились более достойные цели.

С противовоздушной обороной дело обстояло несколько лучше — германские эсминцы, по крайней мере, до 1941 года по средствам ПВО не имели себе равных в европейских флотах. Тем не менее, на них отсутствовала зенитная артиллерия дальнего боя и система управления зенитным огнем. Многочисленные стволы малокалиберных автоматов могли наносить нападавшим тяжелые потери, но зачастую уже после того, как те успешно атаквали выбранную ими цель. Слабость средств ПВО усугублялась низкими характеристиками германских радаров и отсутствием возможности вести стрельбу по их данным.

С начала второго периода войны, т.е. с лета 1941 г. эсминцам все чаще приходилось действовать в роли эскортных кораблей и все реже — в качестве набеговых сил. Последняя задача выглядела сомнительно еще в 1930-е годы, в середине же войны стала казаться чистым архаизмом, ведь постановки активных заграждений во всех странах стали прерогативой авиации, удары по ближним коммуникациям — задачей торпедных катеров и все тех же самолетов. Страх за свои крупные и дорогие корабли привел к тому, что с конца 1942 г. эсминцы только сопровождали конвои или отстаивались в базах, и если бы не завершающие бои на Балтике, где они снова выступили в несвойственной роли, конец миноносных сил Кригсмарине оказался бы и вовсе бесславлен.

Всего в 15 боевых столкновениях от воздействия артиллерии и торпед германских эскадренных миноносцев погибло 2 броненосца береговой обороны, легкий крейсер, 2 эсминца, тральщик, 3 сторожевых корабля, 11 торговых и вспомогательных судов (общим тоннажем свыше 23 тыс. брт). Из этого числа на долю Советского Союза приходится 3 сторожевика (мобилизованных рыболовных траулера) и 6 вспомогательных и торговых судов (около 16 тыс. брт). На выставленных эскадренными миноносцами минах погибло 72 торговых судна (243 059 брт), 3 британских эсминца и 9 вооруженных траулеров. Список довольно внушительный, но не надо забывать, что последние успехи относятся к 1942 году, а

* Речь идет об эсминцах немецкой постройки. Действовавший на Средиземном море трофейный эсминец ZG-3 «Гермес» потопил 21 апреля 1943 г. британскую субмарину «Сплэндид».



в дальнейшем «цёрштерерам» не удалось одержать ни одной сколь-нибудь значимой победы.

Наступательный характер боевой деятельности непосредственно отразился на статистических показателях причин гибели кораблей. Из 40 эсминцев немецкой постройки, принимавших участие в войне, было потеряно 25 единиц (62,5 %). В сражениях с надводными кораблями противника погибло 15 (60 % от суммарных потерь) эсминцев Кригсмарине. Для эсминцев британского и итальянского флотов этот, на наш взгляд, наиболее наглядный показатель частоты участия в боевых столкновениях равняется соответственно 14 (11,5 %) и 10 (22 %). На втором месте находятся мины — 6 кораблей (в том числе два погибло на своих минах, два при невыясненных обстоятельствах и один после повреждения затоплен экипажем) и лишь на третьем месте — авиация, сумевшая потопить всего 2 корабля (8 %). Оставшиеся 2 единицы были исключены из состава флота из-за невозможности ремонта полученных повреждений, поэтому с определенной натяжкой могут быть отнесены на счет англо-американских войск.

Анализ боевых действий позволяет также говорить о существенных пробелах в подго-

товке командных кадров германского флота, выражавшихся в отсутствии инициативы, тактических ошибках и неэффективном использовании кораблей (последнее относится не только к миноносным силам, но и к надводному флоту в целом).

В своем классе германские эсминцы были одними из самых крупных кораблей Второй мировой войны. По водоизмещению с ними могли конкурировать только французские лидеры, американские «флэтчеры» и «гиринги», японские «акицуки», а также оставшиеся в единичных экземплярах японский же «Симакадзе» и советский «Ташкент». При этом мы вряд ли ошибемся, если скажем, что почти все вышеперечисленные корабли превосходили «немцев» по совокупности тактико-технических характеристик и уж во всяком случае, по эксплуатационным качествам. В то же время большая активность, которую проявляли Кригсмарине в первую половину войны, сделала «цёрштереры» участниками большинства боев и операций, происходивших в водах, омывавших Европу с северо-запада. Благодаря этому им навсегда удалось вписать свое имя в анналы истории, как головокружительными победами, так и не менее громкими поражениями.



КРАТКАЯ ХРОНИКА СЛУЖБЫ

«**Leberecht Maass**» (Z-1). После вступления в строй — флагманский корабль FdT. Плавание в Швецию с посещением Готенсбурга (апр. 1938). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Плавание к побережью Испании и Марокко (18.4.—15.5.1939). Участие в оккупации Мемеля (май 1939). Польская кампания (сент. 1939). 3.9.1939 поврежден в бою с пол. МЗ «Gryf», ЭМ «Wicher» и берег. батареями: 4 убитых, 4 раненых. Ремонт (дек. 1939). Операция «Викингер» (22.2.1940). 22.2.1940 по ошибке поврежден герм. бомбардировщиком He 111 из состава 4./KG 26; при уклонении от атаки подорвался на mine, выставленной брит. ЭМ 20 й флотилии, и затонул сев.-зап. о. Боркум; потери — 282 чел.

«**Georg Thiele**» (Z-2). Плавание в Норвегию с заходом в Ульсвик (апр. 1938). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Плавание к побережью Испании и Марокко (18.4.—15.5.1939). Участие в оккупации Мемеля (май 1939). Польская кампания (сент. 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах (окт. 1939 — февр. 1940). Ремонт (январь — апр. 1940). Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в нарвикскую группу. 10.4.1940 поврежден в бою с брит. ЭМ 2-й флотилии в Уфут-фьорде — 13 погибших. 13.4.1940 выбросился на берег в Румбакс-фьорде (68°27' с.ш., 17°35' в.д.), переломился на две части. Потери: 14 убитых, 28 раненых.

«**Max Schulz**» (Z-3). Плавание в Норвегию с заходом в Ульсвик (апр. 1938). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.38). Плавание к побережью Испании и Марокко (18.4.—15.5.1939). Участие в оккупации Мемеля (май 1939). В ночь на 27.8.1939 в р-не о. Борнхольм протаранил и потопил ММ «Tiger». Ремонт (сент. 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах (окт. — нояб. 1939). 28.11.1939 авария в МКО, 1 матрос скончался от ожогов. Ремонт (дек. 1939 — январь 1940). Операция «Викингер» (22.2.1940). 22.2.1940 погиб, предположительно, в результате подрыва на mine, выставленной брит. ЭМ 20 й флотилии сев.-зап. о. Боркум. Потери 308 чел. (весь экипаж).

«**Richard Beitzen**» (Z-4). Плавание в Норвегию с заходом в Ульсвик (апр. 1938). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Плавание к побережью Испании и Марокко (18.4.—15.5.1939). Участие в оккупации Мемеля (май 1939). Польская кампания (сент. 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт. 1939 — февр. 1940). Операция «Викингер» (22.2.1940). Действия в Западной Франции (окт. 1940 — март 1941). Ремонт (март — июнь 1941). Действия в Арктике (июнь — авг. 1941). 10.8.1941 поврежден сов. авиацией у побережья Кольского п-ова. Ремонт (сент. — нояб. 1941). Операция «Церберус» (февр. 1942): поврежден брит. авиацией. Действия в

Арктике (февр. 1942 — май 1943): минные постановки в вост. части Баренцева моря (сент. 1942), операция «Хоффнунг» (нояб. 1942), операция «Регенбоген» (дек. 1942). Ремонт (май — сент. 1943). 27.10.1943 поврежден в результате навигационной аварии у Кармсунна. Ремонт (нояб. 1943 — авг. 1944). Действия в Скагерраке и Каттегате (авг. 1944 — февр. 1945). 5.8.1944 пострадал в результате пожара в КО и МО. 5.11.1944 легко поврежден в результате навигационной аварии в гавани Хортена. 24.4.1945 тяжело поврежден брит. авиацией в Скагерраке. Капитулировал в Осло. По репарациям передан Великобритании. В 1947 г. продан на слом, в 1949 г. разобран.

«**Paul Jacobi**» (Z-5). Плавание к побережью Норвегии (апр. 1938). Плавание в Норвегию с заходом в Согнефьорд и Ёйо (июль 1938). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Поход в Средиземное море с броненосцем «Admiral Scheer» (30.9.—23.10.1938). Действия в Северном море и Балтийских проливах (окт. 1939 — февр. 1940). Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в тронхеймскую группу. Действия в Западной Франции (окт. — дек. 1940). Ремонт (январь — апр. 1941). Действия в Скагерраке (нояб. 1941 — январь 1942). 10.11.1941 поврежден в результате посадки на мель. Операция «Церберус» (февр. 1942). Действия в Норвегии (февр. — май 1942). Ремонт (май — дек. 1942). В сент. 1942 пострадал в результате аварии в КО, от ожогов скончался 1 чел. В окт. 1942 поврежден брит. авиацией в Киле. Действия в Норвегии (февр. — сент. 1943). Капитальный ремонт (окт. 1943 — окт. 1944). 13.12.1943 поврежден в ходе налета амер. авиации на Киль. 4.1.1944 и 18.7.1944 поврежден в ходе налета брит. авиации на Киль. Действия в Вост. Балтике (нояб. 1944 — май 1945). 4.2.1945 поврежден в результате столкновения с п/х «Helga Schroeder» в р-не Свиномюнде. Капитулировал во Фленсбурге. По репарациям передан Великобритании. В 1946 г. передан Франции, вошел в состав флота под названием «Desaix». В январе 1949 г. выведен в резерв. 16.2.1954 исключен из состава флота, разоружен и переименован в Q-02. В июне 1954 г. сдан на слом в Руайяне.

«**Theodor Riedel**» (Z-6). Плавание в Норвегию с заходом в Согнефьорд и Ёйо (июль 1938). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Поход в Средиземное море с броненосцем «Admiral Scheer» (30.9.—23.10.1938). Действия в Северном море и Балтийских проливах (окт. 1939 — февр. 1940). Операция «Викингер» (22.2.1940): поврежден взрывами собственных глубинных бомб. Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в тронхеймскую группу. 10.4.1940 налетел на подводную скалу в Тронхеймс-фьорде. 11.4.1940 в Тронхеймс-фьорде захватил норв. СКР «Fosen» и «Steinkjæ». Ремонт (июнь—июль 1940). Действия в Западной Франции (окт.—нояб. 1940). Ремонт (нояб. 1940 — апр. 1941). 12.8.1941 выскочил на камни в р-не Бергена. Ремонт (сент. 1941 — май 1942). 3.7.1942

налетел на подводную скалу в Вест-фьорде. Ремонт (июль—авг. 1942). Действия в Норвегии и Арктике (дек. 1942 — нояб. 1943): операция «Регенбоген» (дек. 1942), операция «Цитронелла» (сент. 1943). 2.4.1943 поврежден в результате пожара в КО в Норвежском море. 6.4.1943 лишился хода в результате попадания заборной воды в топливо в р-не Тронхейма. Ремонт (дек. 1943 — май 1944). Действия в Балтийских проливах (июнь 1944 — апр. 1945). 18.11.1944 протаранил внешний мол Фридрихсхавена, ремонт 1,5 мес. В конце войны действовал в Вост. Балтике. Капитулировал во Киле. По репарациям передан Великобритании. В 1946 г. передан Франции, вошел в состав флота под названием «Klüber». 20.12.1953 выведен в резерв категории «А», в августе 1956 г. переведен в резерв категории «В». 10.4.1957 разоружен и переименован в Q-85. 3.4.1957 исключен из состава флота и сдан на слом в Руайяне.

«**Hermann Schoemann**» (Z-7). Переход из Киля в Экернфёрде с рейхсканцлером Гитлером, маршалом Герингом и генералом Кейтелем на борту (июль 1938). Плавание в Норвегию с заходом в Согнефьорд и Ёйю (июль 1938). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Поход в Средиземное море с броненосцем «Admiral Scheer» (30.9.—23.10.1938). Действия в Северном море и Балтийских проливах (окт. 1939 — февр. 1940). 23.12.1939 легко поврежден в результате столкновения с ЭМ «Erich Steinbrinck» в р-не Вильгельмсхафена. Ремонт (апр. 1940). Операция «Юно» (июнь 1940). Капитальный ремонт (июль 1940 — март 1941). Действия в Арктике (июнь—авг.1941). Ремонт (сент.—нояб. 1941). Операция «Церберус» (февр. 1942): поврежден брит. авиацией. Действия в Арктике (февр. — май 1942): операции против конвоев «PQ 12»/«QP 8» (март 1942) и «QP-11» (май 1942). 2.5.1942 тяжело поврежден в бою с брит. КРЛ «Edinburgh» и ЭМ «Forester», оставлен экипажем, затоплен подрывными зарядами в Баренцевом море (73°30' с.ш., 35°10' в.д.). Потери: 8 убитых, 45 раненых.

«**Bruno Heinemann**» (Z-8). Плавание к побережью Норвегии (апр. 1938). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Польская кампания (сент. 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт. 1939 — февр. 1940). В ночь на 13.12.1939 поврежден в результате пожара в МО. Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в тронхеймскую группу. Ремонт (июнь — окт. 1940). Действия в Западной Франции (апр. — сент. 1941). Ремонт (сент. — нояб. 1941). 25.1.1942 погиб в результате подрыва на двух брит. авиационных магнитных минах в 8 милях сев. Дюнкерка (51°16' с.ш., 02°15' в.д.).

«**Wolfgang Zenker**» (Z-9). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Польская кампания (сент. 1939). Миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт.1939—февр. 1940). Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в нарвикскую группу. 11.4.1940

погнул винты в результате касания грунта в Балланген-фьорде. 13.4.1940 взорван экипажем в Румбакс-фьорде (68°25' с.ш., 17°55' в.д.).

«**Hans Lody**» (Z-10). Польская кампания (сент. 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах (сент. 1939 — февр. 1940). 4.9.1939 легко поврежден в результате взрыва минного защитника в Гельголандской бухте: 2 убитых, 4 раненых. Ремонт (февр. — май 1940). Операция «Юно» (июнь 1940). Действия в Западной Франции (окт. — дек. 1940). 10.10.1940 поврежден брит. авиацией в Бресте: 2 убитых, 7 раненых. 29.11.1940 в бою с брит. ЭМ у м. Лизард торпедировал ЭМ «Javelin», но получил попадания двух 40 мм снарядов. Ремонт (дек. 1940 — апр. 1941). Действия в Норвегии и Арктике (июнь — сент. 1941). 24.9.1941 вышел из строя в результате аварии в КО. Ремонт (окт. 1941 — март 1942). Действия в Арктике (май — июль 1942). 7.6.1942 пострадал в результате аварии в МО в Тронхейме. 3.7.1942 налетел на подводную скалу в Вест-фьорде. Ремонт (июль 1942 — февр. 1943). Действия в Норвегии и Арктике (май — нояб. 1943): операция «Цитронелла» (сент. 1943). 21.11.1943 столкнулся с ЭМ «Erich Steinbrinck» на переходе из Альтен-фьорда в Нарвик. Действия в Балтийских проливах (дек. 1943 — апр. 1944). Капитальный ремонт (май 1944 — февр. 1945). В конце войны действовал на Балтике. Капитулировал во Киле. По репарациям передан Великобритании. В 1948 г. продан на слом, в 1949 г. разобран.

«**Bernd von Arnim**» (Z-11). Польская кампания (сент. 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт.—нояб. 1939). Ремонт (дек. 1939 — февр. 1940). Норвежская кампания (апр.1940) — входил в нарвикскую группу. 9.4.1940 в гавани Нарвика торпедировал и потопил норв. ББО «Norge». 13.4.1940 взорван экипажем в Румбакс-фьорде (68°25' с.ш., 17°54' в.д.).

«**Erich Giese**» (Z-12). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт.-дек. 1939). 7.12.1939 торпедировал брит. ЭМ «Jersey». Ремонт (дек.1939—февр. 1940). Норвежская кампания (апр.1940) — входил в нарвикскую группу. 13.4.1940 потоплен артиллерией брит. ЛК «Warspite» и ЭМ «Bedouin» в Уфут-фьорде (68°24' с.ш., 16°48' в.д.). Потери: 83 чел.

«**Erich Koellner**» (Z-13). Боевая подготовка на Балтике (сент.—дек. 1939). Миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (янв.—февр. 1940). Операция «Викинг» (22.2.1940). Норвежская кампания (апр.1940) — входил в нарвикскую группу. 11.4.1940 тяжело поврежден в результате навигационной аварии в Балланген-фьорде — почти полностью лишился хода. 13.4.1940 потоплен брит. ЛК «Warspite» и ЭМ «Bedouin», «Eskimo», «Punjabi» в Уфут-фьорде (68°24' с.ш., 16°48' в.д.). Потери: 31 убитый, 39 раненых.

«**Friedrich Ihn**» (Z-14). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Плавание к побережью Испании и Марокко (18.4.—15.5.1939). Участие в оккупации Мемеля (май

1939). Польская кампания (сент. 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (сент.—дек. 1939). Ремонт (февр.—апр. 1940). Действия у побережья Норвегии (июнь—июль 1940). Действия в Западной Франции (сент.—нояб. 1940). Ремонт (нояб. 1940 — янв. 1941). Действия в Западной Франции (апр.—июль 1941). Ремонт (авг.—дек. 1941). Операция «Церберус» (февр. 1942). Действия в Норвегии и Арктике (февр.—июль 1942): операция против конвоев «PQ 12»/«QR-8» (март 1942). Ремонт (июль — дек. 1942). Действия в Балтийских проливах и у норвежского побережья (янв.—нояб. 1943). Ремонт (нояб. 1943 — апр. 1944). Действия в Балтийских проливах (июнь 1944 — май 1945). Капитулировал в Копенгагене. По репарациям передан СССР, вошел в состав флота под названием «Прыткий». 22.3. 1952 исключен из списков флота и сдан на слом.

«**Erich Steinbrinck**» (Z-15). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Плавание к побережью Испании и Марокко (18.4.—15.5.1939). Польская кампания (сент. 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт. 1939 — февр. 1940). 23.12.1939 легко поврежден в результате столкновения с ЭМ «Hermann Schoemann» в р-не Вильгельмсхафена — ремонт 1 неделя. Ремонт (янв.—апр. 1940). Операция «Юно» (июнь 1940). Ремонт (июль — авг. 1940). Действия в Западной Франции (сент.—нояб. 1940). 10.10.1940 легко поврежден брит. авиацией в Бресте — 1 убитый, 3 раненых. Ремонт (нояб. 1940 — янв. 1941). Действия в Западной Франции (апр.—авг. 1941). 25.8.1941 поврежден в результате посадки на мель в Ла-Паллисе. Ремонт (сент.—дек. 1941). Боевая подготовка на Балтике (янв.—июль 1942). Перешел в Норвегию (авг.—сент. 1942). 3.9.1942 налетел на подводную скалу в р-не Киркенеса. Ремонт (сент.—дек. 1942). Действия в Норвегии и Арктике (февр.—нояб. 1943). В марте 1943 г. легко поврежден в результате попадания практической торпеды с ПЛ «U-703». Операция «Цитронелла» (сент. 1943): 8.9.1943 поврежден в результате сотрясения корпуса от стрельбы собственных орудий. 21.11.1943 столкнулся с ЭМ «Hans Lody» на переходе из Альтен-фьорда в Нарвик. 26.11.1943 протаранил норв. п/х «Samev» у побережья Норвегии. Ремонт (дек. 1943 — янв. 1944). Действия в Скагерраке и Каттегате (янв.—апр. 1944). Капитальный ремонт (май 1944 — май 1945): дважды поврежден во время налетов амер. авиации на Киль (18.6. и 4.11.1944). Капитулировал в Киле. По репарациям передан СССР, вошел в состав флота под названием «Пылкий». 30.4.1949 переформирован в плавучую казарму и переименован в ПКЗ 2. 19.2.1958 исключен из списков флота и 18.4.1958 сдан на слом.

«**Friedrich Eckoldt**» (Z-16). Флотский смотр с участием рейхсканцлера Гитлера и регента Венгрии адмирала Хорти (19.8.1938). Плавание к побережью Испании и Марокко (18.4.—15.5.1939). Участие в оккупации

Мемеля (май 1939). Польская кампания (сент. 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт. 1939 — февр. 1940). Операция «Викингер» (22.2.1940). Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в тронхеймскую группу. Ремонт (май — июль 1940). Действия в Западной Франции (сент.—нояб. 1940). 10.10.1940 поврежден брит. авиацией в Бресте — 1 убитый, 3 раненых. Ремонт (нояб.—дек. 1940), после чего — боевая подготовка на Балтике. Действия в Арктике (июнь — окт. 1941). 12.10.1941 столкнулся с норв. п/х «Vaagan» в гавани Тромсё. Ремонт (нояб. 1941 — март 1942). Действия в Арктике (июль — дек. 1942): минные постановки в вост. части Баренцева моря (окт. 1942), операция «Хоффнунг» (нояб. 1942), операция «Регенбоген» (дек. 1942). 31.12.1942 потопил брит. ТШ «Bramble», но затем сам был потоплен артиллерией брит. КРЛ «Sheffield» в Баренцевом море (73°19' с.ш., 30°47' в.д.). Потери: около 340 чел. (весь экипаж и штаб флотилии).

«**Diether von Roeder**» (Z-17). Плавание к побережью Испании и Марокко (18.4.—15.5.1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (сент. 1939 — февр. 1940). 4.9.1939 легко поврежден в ходе налета брит. авиации на Вильгельмсхафен. Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в нарвикскую группу. 9.4.1940 в Уфут-фьорде захватил норв. СКР «Michael Sars» и «Kelt». 10.4.1940 тяжело поврежден в бою с брит. ЭМ 2 й флотилии в гавани Нарвика — 13 убитых. Полностью лишился хода. 13.4.1940 взорван экипажем в гавани Нарвика (68°25' с.ш., 17°24' в.д.).

«**Hans Lydemann**» (Z-18). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт. 1939 — февр. 1940). Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в нарвикскую группу. 10.4.1940 поврежден в бою с брит. ЭМ 2 й флотилии в гавани Нарвика — 2 убитых. 13.4.1940 выбросился на берег в Румбакс-фьорде (68°25' с.ш., 17°54' в.д.); окончательно уничтожен торпедой брит. ЭМ «Неро».

«**Hermann Kynne**» (Z-19). 24.5.1939 поврежден во время шторма в Северном море. Участие в оккупации Мемеля (май 1939). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт. 1939 — февр. 1940). Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в нарвикскую группу. 13.4.1940 выбросился на берег в Херьянгс-фьорде (68°31' с.ш., 17°35' в.д.), уничтожен подрывными зарядами и торпедой брит. ЭМ «Eskimo».

«**Karl Galster**» (Z-20). Действия в Северном море и Балтийских проливах; миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт. 1939 — янв. 1940). Ремонт (март — апр. 1940). Операция «Юно» и последующие действия у берегов Норвегии (июнь—июль 1940). Действия в Западной Франции (сент.—дек. 1940). Ремонт (дек. 1940 — апр. 1941). Действия в Арктике (июнь — нояб. 1941). Ремонт (дек. 1941 — май 1942). Переход в Норвегию (июнь — июль 1942). 3.7.1942 налетел на подводную скалу в Вест-фьорде. Ремонт (июль — нояб.

1942). Действия в Скагерраке и Каттегате (дек. 1942 — март 1943). Действия в Норвегии и Арктике (март — нояб. 1943): операция «Цитронелла» (сент. 1943). Ремонт (нояб. 1943 — апр. 1944). Действия в Балтийских проливах (май 1944 — май 1945). Капитулировал в Копенгагене. По репарациям передан СССР, вошел в состав флота под названием «Прочный». 30.11.1954 переформирован в плавучую казарму и переименован в ПКЗ 99. 25.6.1956 исключен из списков флота и сдан на слом.

«**Wilhelm Heidkamp**» (Z-21). С 10.9.1939 являлся флагманским кораблем FdT, затем — FdZ. Миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (окт. 1939 — февр. 1940). Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в нарвикскую группу. 9.4.1940 у Нарвика торпедировал и потопил норв. ББО «Eidsvold». 10.4.1940 торпедирован брит. ЭМ «Hardy» в гавани Нарвика; утром 11.4.1940 перевернулся и затонул. Потери: 83 чел.

«**Anton Schmitt**» (Z-22). До начала 1940 г. — боевая подготовка на Балтике. Миннозаградительные операции у вост. побережья Великобритании (январь — февр. 1940). Норвежская кампания (апр. 1940) — входил в нарвикскую группу. 9.4.1940 в Уфут-фьорде захватил норв. СКР «Senja». 10.4.1940 торпедирован и потоплен брит. ЭМ «Hunter» в гавани Нарвика. Потери: 52 чел.

Z-23. Боевая подготовка до февр. 1941. Действия в Зап. Балтике, Балтийских проливах и у побережья Норвегии (март — июнь 1941). Действия в Западной Франции (июнь — окт. 1941). Действия в Арктике (дек. 1941 — январь 1942). Ремонт и установка 150-мм башни (февр. — июнь 1942). Действия в Норвегии и Арктике (авг. — нояб. 1942): минные постановки в вост. части Баренцева моря (сент. 1942). Действия в Зап. Франции (март 1943 — авг. 1944). 4.7.1943 поврежден в ходе налета брит. авиации на Ла-Паллис. 27.12.1943 участвовал в бою с брит. КРЛ «Glasgow» и «Enterprise» в Бискайском зал. 12.8.1944 тяжело поврежден брит. бомбардировщиками «Москито» в Ла-Паллисе. 20.8.1944 исключен из состава флота. Окончательно разобран в 1951 г.

Z-24. Боевая подготовка до февр. 1941. Действия в Зап. Балтике, Балтийских проливах и у побережья Норвегии (март — июнь 1941). Действия в Западной Франции (июнь — окт. 1941). Действия в Арктике (дек. 1941 — январь 1942). Ремонт (февр. 1942). Действия в Норвегии и Арктике (март — июль 1942): операции против конвоев PQ-13 (март 1942) и QR 11 (май 1942). Ремонт и установка 150-мм башни (июль — дек. 1942). Действия в Балтийских проливах (дек. 1942 — февр. 1943). Действия в Зап. Франции (март 1943 — авг. 1944). 9.4.1943 поврежден брит. авиацией в Бискайском зал. — 5 убитых, 31 раненый. 27.12.1943 участвовал в бою с брит. КРЛ «Glasgow» и «Enterprise» в Бискайском зал. 9.6.1944 поврежден в бою с брит. ЭМ 10 й флотилии у о. Ушант. 14.8.1944 поврежден брит. авиацией в Руайяне. 24.8.1944 потоплен штурмовиками «Бофайтер» из состава 236 sqn RAF и 404 sqn RCAF у Ле-Вердона, устье Жиронды.

Z-25. Боевая подготовка до мая 1941. 26.6.1941 выскочил на камни у Хёгесунна — ремонт около 1 мес. Входил в состав «Балтийского флота» (сент. — окт. 1941). Действия

в Арктике (дек. 1941 — январь 1942). Операция «Церберус» (февр. 1942). Действия в Норвегии и Арктике (февр. — май 1942): операции против конвоев PQ-12 (март 1942), PQ 13 (март 1942) и QR 11 (май 1942). 2.5.1942 поврежден артиллерией брит. ЭМ «Forester» в Баренцевом море: 4 убитых, 7 раненых. Ремонт и установка 150 мм башни (май — сент. 1942). Действия в Балтийских проливах (нояб. 1942 — февр. 1943). Ремонт (февр. — апр. 1943). Действия в Норвегии и Арктике (май — авг. 1943). Ремонт (сент. — дек. 1943). Действия в Вост. Балтике (январь 1944 — май 1945). 10.1.1944 легко поврежден взрывом донной мины в Данцигской бухте. 12.10.1944 легко поврежден совет. авиацией в р-не Мемеля. Кратковременный ремонт (июнь 1944). 29.1.1945 легко поврежден совет. авиацией в р-не Кранца. Капитулировал в Копенгагене. По репарациям передан Великобритании. В 1946 г. передан Франции, вошел в состав флота под названием «Noche». В 1953 г. переклассифицирован в быстроходный эскортный корабль 1 го класса. 20.8.1956 выведен в резерв. 2.1.1958 разоружен и переименован в Q-102. 30.6.1958 продан на слом.

Z-26. Боевая подготовка до авг. 1941. Входил в состав «Балтийского флота» (сент. — окт. 1941). Действия в Арктике (дек. 1941 — январь 1942). Ремонт (январь 1942). Действия в Норвегии и Арктике (март 1942): операция против конвоя PQ-13 (март 1942). 29.3.1942 потоплен брит. КРЛ «Trinidad» и ЭМ «Eclipse» в Баренцевом море (72°07' с.ш., 32°15' в.д.). Потери: 243 чел.

Z-27. Боевая подготовка до авг. 1941. В мае 1941 легко поврежден в результате столкновения с ПЛ U-652 в Данцигской бухте. Входил в состав «Балтийского флота» (сент. — окт. 1941). Действия в Арктике (дек. 1941 — январь 1942). Ремонт (январь — апр. 1942). Действия в Норвегии и Арктике (май — нояб. 1942): минные постановки в вост. части Баренцева моря (окт. 1942), операция «Хоффнунг» (нояб. 1942). 7.11.1942 потопил совет. СКР-23 и ТН «Донбасс» в Баренцевом море. Ремонт (дек. 1942 — май 1943). Действия в Балтийских проливах, Норвегии и Арктике (июнь — окт. 1943): операция «Цитронелла» (сент. 1943). В ноябре 1943 перебазировался в Зап. Францию. 28.12.1943 потоплен брит. КРЛ «Glasgow» и «Enterprise» в Бискайском заливе. Потери: 220 чел.

Z-28. Боевая подготовка до марта 1942. Действия в Норвегии и Арктике (апр. — сент. 1942): минные постановки в вост. части Баренцева моря (сент. 1942). 27.9.1942 поврежден в результате аварии в МО. Ремонт (окт. 1942 — февр. 1943). Действия в Норвегии и Арктике (март — июль 1943). 3.4.1943 поврежден в результате касания грунта на переходе из Альтен-фьорда в Харстад. 24.7.1943 поврежден в ходе налета амер. авиации на Тронхейм. Ремонт (авг. — нояб. 1943). Действия в Балтийских проливах (январь — февр. 1944). Действия в Вост. Балтике (февр. — окт. 1944). 24.10.1944 поврежден совет. авиацией у п-ова Сворбе — 5 убитых, 9 раненых. Ремонт (окт. 1944 — фев. 1945). 6.3.1945 потоплен бомбардировщиками «Ланкастер» из состава 5-й группы Бомбардировочного командования RAF на якорной стоянке у Засница, о. Рюген (54°30' с.ш., 19°40' в.д.). Разломился на две части: кормовая затонула сразу, носовая — утром 7.3.1945. Потери: 150 чел.

Z-29. Боевая подготовка до дек. 1941. Операция «Церберус» (февр. 1942): 12.2.1942 поврежден в результате разрыва ствола 150-мм орудия. Ремонт (март — апр. 1942). Действия в Норвегии и Арктике (май 1942 — янв. 1943): минные постановки в вост. части Баренцева моря (сент. 1942), операция «Регенбоген» (дек. 1942). Ремонт (февр. — июль 1943). Действия в Норвегии и Арктике (июль 1943 — дек. 1944): операция «Цитронелла» (сент. 1943), операция «Остфронт» (дек. 1943). 8.9.1943 поврежден огнем норв. берег. батарей на о. Шпицберген — 3 убитых, 4 раненых. Капитальный ремонт, установка 150-мм башни и перевооружение по программе «Барбара» (янв. — май 1945) — на закончены до конца войны. Капитулировал в Везермюнде. 16.12.1946 затоплен союзниками в Скагерраке.

Z-30. Боевая подготовка до февр. 1942. Действия в Норвегии и Арктике (март 1942 — янв. 1943): минные постановки в вост. части Баренцева моря (сент. — окт. 1942), операция «Хофнунг» (нояб. 1942), операция «Регенбоген» (дек. 1942). Ремонт (февр. — май 1943). Действия в Балтийских проливах (июнь 1943). Действия в Норвегии и Арктике (июль 1943 — май 1944): операция «Цитронелла» (сент. 1943), операция «Остфронт» (дек. 1943). Действия в Балтийских проливах (май — окт. 1944). 20.10.1944 тяжело поврежден в результате подрыва на донной мине на входе в Осло-фьорд. Ремонт (окт. 1944 — май 1945) — не завершен. Капитулировал в Осло. По репарациям передан Великобритании. В сент. 1948 г. продан на слом компании «Arnott Young & Co» (Долмюр).

Z-31. Боевая подготовка до нояб. 1942. Действия в Норвегии и Арктике (дек. 1942 — дек. 1943): операция «Регенбоген» (дек. 1942), операция «Цитронелла» (сент. 1943). 8.9.1943 поврежден огнем норв. берег. батарей на о. Шпицберген — 3 убитых, 1 раненый. Ремонт и установка 150-мм башни (дек. 1943 — март 1944). Действия в Норвегии и Арктике (июнь 1944 — янв. 1945). 28.1.1945 поврежден в бою с брит. КРЛ «Diadem» и «Mauritius» в р-не Бергена: 55 убитых, 24 раненых. Ремонт и демонтаж 150-мм башни (февр. 1945). Действия в Вост. Балтике (март — апр. 1945). 27.3.1945 поврежден в результате разрыва ствола 150-мм орудия в Данцигской бухте — 4 убитых, 18 раненых. 8.4.1945 поврежден совет. авиацией в р-не п-ова Хель. 27.4.1945 поврежден совет. авиацией в Свинемюнде. Капитулировал в Брунсбюттеле. По репарациям передан Великобритании. В 1946 г. передан Франции, вошел в состав флота под названием «Marseau». В 1953 г. переклассифицирован в быстроходный эскортный корабль 1-го класса. 1.8.1956 выведен в резерв. 2.1.1958 разоружен и переименован в Q-103. В 1958 г. сдан на слом.

Z-32. Боевая подготовка до янв. 1943. Действия в Зап. Франции (март 1943 — авг. 1944). 14.6.1943 поврежден брит. авиацией в Бискайском зал. 27.12.1943 участвовал в бою с брит. КРЛ «Glasgow» и «Enterprise» в Бискайском зал. 30.1.1944 из-за выхода из строя рулевого управления столкнулся с Z-37. 2.5.1944 легко поврежден в результате посадки на мель в устье р. Жиронда. 9.6.1944 тяжело поврежден в бою с брит. ЭМ «Tartar», «Ashanti» и канад. «Haida»,

«Huron» в районе о. Ушант; выбросился на берег о. Ба (48°47' с.ш., 04°07' з.д.). Потери — 26 чел. Окончательно разрушен штурмовиками «Бофайтер» из состава 144 sqn RAF и 404 sqn RCAF

Z-33. Боевая подготовка до июля 1943. Действия в Норвегии и Арктике (авг. 1943 — февр. 1945): операция «Цитронелла» (сент. 1943), операция «Остфронт» (дек. 1943). 8.9.1943 поврежден огнем норв. берег. батарей на о. Шпицберген — 3 убитых, 25 раненых. 17.7.1944 легко поврежден самолетами с брит. АВ «Formidable», «Furious», «Indefatigable» в Альтен-фьорде — 3 убитых, 31 раненый. 8.2.1945 выскочил на камни в Бру-фьорде. 9.2.1945 поврежден брит. авиацией в р-не Статланна. Ремонт (февр. — май 1945) — не завершен. Капитулировал в Куксхафене. По репарациям передан СССР, вошел в состав флота под названием «Проворный». 1.3.1958 выведен из боевого состава и переформирован в корабль-мишень. 3.4.1958 переформирован в плавучую казарму и переименован в ПКЗ 149. В 1961 г. потоплен при обеспечении боевых упражнений. 27.10.1961 исключен из списков флота.

Z-34. Боевая подготовка до окт. 1943. Действия в Норвегии и Арктике (нояб. 1943 — февр. 1945): операция «Остфронт» (дек. 1943). 28.1.1945 легко поврежден в бою с брит. КРЛ «Diadem» и «Mauritius» в р-не Бергена. Действия в Вост. Балтике (февр. — апр. 1945). 29.3.1945 легко поврежден совет. авиацией у Хелы. 14.4.1945 поврежден в результате разрыва ствола 150 мм орудия в Данцигской бухте. 15/16.4.1945 торпедирован и тяжело поврежден совет. ТКА ТК-131 и ТК-141 в Данцигской бухте. Потери: 8 убитых, 16 раненых. Не ремонтировался. Капитулировал в Куксхафене. 26.3.1946 затоплен союзниками в Скагерраке.

Z-35. Боевая подготовка до янв. 1944. Действия в Вост. Балтике (февр. — дек. 1944). 7.2.1944 легко поврежден взрывом донной мины в р-не Хелы. 21.8.1944 легко поврежден при касании о грунт у о. Сарема. 24.10.1944 поврежден совет. авиацией у п-ова Сворбе. 12.12.1944 погиб в результате подрыва на минах заграждения «Насхорн» в устье Финского залива (59°35' с.ш., 24°22' в.д.).

Z-36. Боевая подготовка до мая 1944. Действия в Вост. Балтике (июнь — дек. 1944). 12.12.1944 погиб в результате подрыва на минах заграждения «Насхорн» в устье Финского залива (59°35' с.ш., 24°22' в.д.).

Z-37. Боевая подготовка до янв. 1943. Действия в Балтийских проливах (февр. 1943). Действия в Зап. Франции (март 1943 — авг. 1944). 6.3.1943 повредил винты в результате касания грунта в гавани Гавра. 27.12.1943 участвовал в бою с брит. КРЛ «Glasgow» и «Enterprise» в Бискайском зал. 30.1.1944 протаранен ЭМ Z-32 в Бискайском заливе и тяжело поврежден. 20.8.1944 исключен из состава флота. 24.8.1944 взорван в сухом доке фирмы «Forges et Chantiers de la Gironde» в Бордо.

Z-38. Боевая подготовка до окт. 1943. 10.5.1943 поврежден в результате подрыва на донной мине во время учебного похода у побережья Вост. Пруссии. Ремонт (май — авг. 1943). Действия в Норвегии и Арктике (нояб. 1943 — февр. 1945): операция «Остфронт» (дек. 1943). Действия в Вост. Балтике (февр. — май 1945). 29.3.1945 поврежден в результате разрыва ствола 150-мм

орудия в Данцигской бухте. 4.4.1945 легко поврежден совет. авиацией и берег. батареями в Данцигской бухте. 3.5.1945 легко поврежден совет. авиацией в Свинемюнде. Капитулировал в Копенгагене. По репарациям передан Великобритании, переименован в «Nonsuch». 8.11.1949 продан на слом компании «Agnott Young & Co» (Долмюр), разобран в 1950 г.

Z-39. Боевая подготовка до дек. 1943. Действия в Балтийских проливах (дек. 1943 — февр. 1944). Действия в Вост. Балтике (февр. — июнь 1944). 23.6.1944 поврежден совет. авиацией в Палдиски. Ремонт и перевооружение по программе «Барбара» (июнь 1944 — февр. 1945). 24.7.1944 поврежден во время налета брит. авиации на Киль. Действия в Вост. Балтике (апр. — май 1945). Капитулировал в

Копенгагене. По репарациям передан США, переименован в DD-939. 10.11.1947 продан Франции, переименован в «Leopard», затем Q-128. В строй не вводился, разобран на запчасти. Сдан на слом в 1958 г.

Z-43. Боевая подготовка до сент. 1944. Действия в Вост. Балтике (окт. 1944 — апр. 1945). 9.4.1945 легко поврежден совет. авиацией у Хелы. 10.4.1945 поврежден в результате подрыва на донной mine в Данцигской бухте. 3.5.1945 затоплен экипажем в бух. Гельтингер (54°48' с.ш., 09°47' в.д.).

Z-44. Не достроен. 29.7.1944 потоплен амер. авиацией у достроечной стенки концерна «Deschimag» в Бремене.

Z-45. Не достроен. 20.8.46 затоплен союзниками в Северном море.

Происхождение названий германских эсминцев

Приложение 1

Леберехт Маасс (Z-1) контр-адмирал, Начальник миноносцев и командир 2-й разведывательной группы Флота открытого моря, погиб 28.8.1914 в бою у Гельго-ланда на крейсере «Кёльн»

Георг Тиле (Z-2) корветтен-капитан, командир 7-й полуфлотилии миноносцев, погиб 17.10.1914 на S 119, потопленном британским крейсером «Андаунтед» у берегов Англии

Макс Шульц (Z-3) корветтен-капитан, командир 6-й флотилии миноносцев, погиб на V 69 в бою с британскими крейсерами 23.1.1917

Рихард Байтцен (Z-4) капитан-лейтенант, командир 14-й флотилии миноносцев, погиб 30.3.1918 на G 87, подорвавшемся на mine в Северном море при попытке спасения экипажей G 93 и G 94

Пауль Якоби (Z-5) корветтен-капитан, командир 8-й флотилии миноносцев, погиб 12.2.1915 на V 25, подорвавшемся на mine у банки Амрум

Теодор Ридель (Z-6) корветтен-капитан, командир 6-й полуфлотилии миноносцев, погиб на S 54 в Ютландском бою

Герман Шёман (Z-7) капитан-лейтенант, командир Фландрской флотилии миноносцев, погиб 1.5.1915 на A 2, потопленном британским эсминцем «Лэфори» у Дувра

Бруно Хайнеман (Z-8) капитан-лейтенант, старший офицер линкора «Кёниг», убит матросами во время восстания в Киле 5.11.1918

Вольфганг Ценкер (Z-9) лейтенант линкора «Кёниг», убит матросами во время восстания в Киле 5.11.1918

Ганс Лоди (Z-10) обер-лейтенант, офицер германской военно-морской разведки, арестован англичанами в Ирландии, расстрелян в Лондоне 6.11.1914

Бернд фон Арним (Z-11) капитан-лейтенант, командир

G 42, погиб 21.4.1917 со своим кораблем, потопленным британскими лидерами «Броук» и «Свифт» у Дувра

Эрих Гизе (Z-12) капитан-лейтенант, командир S 20, погиб 5.6.1917 со своим кораблем, потопленным британским крейсером «Сентаур» у Гарвича

Эрих Кёльнер (Z-13) капитан-лейтенант, командир 8-й флотилии тральщиков, погиб 20.4.1918 на M 64, подорвавшемся на mine у Терсхеллинга при попытке спасения команды другого корабля

Фридрих Ин (Z-14) капитан-лейтенант, командир S 35, погиб со своим кораблем в Ютландском бою

Эрих Штайнбринк (Z-15) капитан-лейтенант, командир V 29, погиб со своим кораблем в Ютландском бою

Фридрих Экольдт (Z-16) капитан-лейтенант, командир V 48, погиб со своим кораблем в Ютландском бою

Дитер фон Рёдер (Z-17) капитан-лейтенант, командир 13-й полуфлотилии миноносцев, погиб 11.7.1918 на S 62, подорвавшемся на mine при попытке спасения команды S 66

Ганс Людеман (Z-18) главный флотский механик, погиб 14.5.1913 при взрыве котла на миноносце S 148

Герман Кюнне (Z-19) матрос, погиб 23.4.1918 при отражении британского десанта в Зеебрюгге

Карл Гальстер (Z-20) капитан-лейтенант, командир S-22, погиб 26.3.1918 со своим кораблем, подорвавшемся на mine у Терсхеллинга

Вильгельм Хайдкамп (Z-21) обермаат с линейного крейсера «Зейдлиц»; во время боя у Доггер-банки под огнем устранил повреждения 280-мм башенной установки

Антон Шмитт (Z-22) боцманмаат, командир орудия крейсера «Фрауэнлоб»; в Ютландском бою продолжал вести огонь вплоть до гибели корабля.

Z-1 «Leberecht Maass»	крв.-кпт. Фридрих-Траугот Шмидт крв.-кпт./фр.-кпт. Герхард Вагнер крв.-кпт. Фриц Бассенге	14.1.1937 — 29.9.1937 5.10.1937 — 4.4.1939 5.4.1939 — 22.2.1940 (+)
Z-2 «Georg Thiele»	крв.-кпт. Ганс Хартман крв.-кпт. Рудольф фон Пуфендорф крв.-кпт. Макс-Экарт Вольф	27.2.1937 — 18.5.1938 19.5.1938 — 27.10.1938 28.10.1938 — 13.4.1940
Z-3 «Max Schultz»	крв.-кпт. Мартин Бальцер крв.-кпт. Клаус Трампедах	8.4.1937 — 24.10.1938 25.10.1938 — 22.2.1940 (+)
Z-4 «Richard Beitzen»	крв.-кпт. Ганс-Йоахим Гадов кпт.-лт./крв.-кпт. Мориц Шмидт крв.-кпт. Ганс фон Давидсон фр.-кпт. Ганс-Хуго Доминик кпт.-лт. Вальтер Людде-Нойрат крв.-кпт. Рудольф Гаде крв.-кпт./фр.-кпт. Гельмут Нойсс крв.-кпт. Рудольф Петерс	13.5.1937 — 15.5.1938 16.5.1938 — 24.10.1939 1.11.1939 — 30.1.1943 31.1.1943 — 19.1.1944 апр. 1944 — июнь 1944 июнь 1944 — 9.9.1944 9.9.1944 — 15.7.1945 29.6.1937 — 3.11.1938
Z-5 «Paul Jacobi»	крв.-кпт./фр.-кпт. Ганс-Георг Циммер кпт.-лт. Карл Хец крв.-кпт./фр.-кпт. Герман Шлипер кпт.-лт. М. Блютер кпт.-лт. Генрих Эрдман	4.11.1938 — дек. 1940 дек. 1940 — 31.3.1941 (врид) 1.4.1941 — 9.7.1944 10.7.1944 — 9.5.1945 10.5.1945 — 21.5.1945 (врид)
Z-6 «Theodor Riedel»	крв.-кпт. Мкс Фехнер крв.-кпт. Герхард Бёмиг крв.-кпт./фр.-кпт. Вальтер Риде крв.-кпт. барон Лотар фон Хаузен крв.-кпт. Рудольф Менге кпт.-лт./крв.-кпт. Ганс Блёзе кпт.-лт. Фердинанд Вольф фон Штюльпнагель	6.7.1937 — 30.10.1938 31.10.1938 — 25.11.1940 9.4.1941 — 19.9.1943 20.9.1943 — 3.1.1944 4.1.1944 — 9.6.1944 10.6.1944 — 21.5.1945 6.8.1945 — 31.1.1946
Z-7 «Hermann Schoemann»	крв.-кпт./фр.-кпт. Эрих-Шульте Мёнтинг крв.-кпт. Теодор Детмерс крв.-кпт. Генрих Виттинг	15.9.1937 — 25.10.1938 26.10.1938 — 15.7.1940 19.10.1940 — 2.5.1942
Z-8 «Bruno Heinemann»	крв.-кпт./фр.-кпт. Фриц Бергер крв.-кпт. Георг Лангхельд крв.-кпт. Герман Альбертс	8.1.1938 — 3.12.1939 4.12.1939 — 14.5.1940 7.4.1940 — 25.1.1942
Z-9 «Wolfgang Zenker»	крв.-кпт. Готтфрид Пёниц	2.7.1938 — 13.4.1940
Z-10 «Hans Lodi»	крв.-кпт. Карл-Йеско фон Путткамер крв.-кпт. барон Губерт фон Вангенхайм крв.-кпт. Вернер Пфайфер крв.-кпт. Карл-Адольф Ценкер кпт.-лт. Карлгейнц Форштейер крв.-кпт. Ганс Маркс фр.-кпт. Курт Хаун кпт.-лт. Рихард фон Булла	13.9.1938 — 22.8.1939 23.8.1939 — 30.10.1940 1.11.1940 — 10.8.1942 11.8.1942 — 10.3.1943 11.3.1943 — 15.4.1943 апр. 1943 — 15.11.1943 15.11.1943 — 8.5.1945 1.7.1944 — 4.11.1944 (врид)
Z-11 «Bernd von Arnim»	крв.-кпт. Курт Рехель	6.12.1938 — 13.4.1940
Z-12 «Erich Giese»	крв.-кпт. Альфред-Карл Шмидт	4.3.1939 — 13.4.1940
Z-13 «Erich Koellner»	крв.-кпт. Альфред Шульце-Хинрихс	28.8.1938 — 13.4.1940
Z-14 «Friedrich Ihn»	крв.-кпт. Клаус Трампедах фр.-кпт. Эрих Бей крв.-кпт. Рудольф фон Пуфендорф крв.-кпт. Понтер Вахсмут крв.-кпт. Герхард Фромме крв.-кпт. Карл-Август Рихтер-Ольдекоп	9.4.1938 — 25.10.1938 26.10.1938 — 3.4.1939 9.4.1939 — окт. 1939 окт. 1939 — 10.11.1942 11.11.1942 — 31.1.1944 янв. 1944 — 10.5.1945
Z-15 «Erich Steinbrinck»	крв.-кпт. Рольф Йоханнессон крв.-кпт. барон Генрих Фрайтаг фон Лорингхофен крв.-кпт. Отто Тайхман кпт.-лт. Дитрих фон Рёдгиш-Баллас крв.-кпт. Вернер Рёфер фр.-кпт. Карл-Гейнц Лампе	31.5.1938 — 19.1.1942 20.1.1942 — 29.12.1942 29.12.1942 — 30.11.1944 4.11.1944 — 14.11.1944 (врид) 15.11.1944 — 23.9.1945 12.1945 — 6.1.46
Z-16 «Friedrich Eckoldt»	крв.-кпт./фр.-кпт. Альфред Шеммель крв.-кпт. Рудольф Менге крв.-кпт. Люц Герштунг кпт.-ц.-з. Альфред Шеммель	28.7.1938 — 20.7.1942 сент. — окт. 1941 (врид) 19.8.1942 — 25.12.1942 (скончался)
Z-17 «Diether von Roeder»	кпт.-лт./крв.-кпт. Эрих Холторф	25.12.1942 — 31.12.1942 (врид)(+)
Z-18 «Hans Lydemann»	крв.-кпт. Герберт Фридрихс	29.8.1938 — 13.4.1940
Z-19 «Hermann Künne»	крв.-кпт. Фридрих Коте	8.10.1938 — 13.4.1940 12.1.1939 — 13.4.1940

Z-20 «Karl Galster»	крв.-кпт. барон Теодор фон Маухенхайм Бехтольсхайм крв.-кпт./фр.-кпт. Фро Хармсен фр.-кпт. Куно Шмидт	21.3.1939 — 3.8.1942 4.8.1942 — 4.1.1945 5.1.1945 — 10.5.1945
Z-21 «Wilhelm Heidkamp»	крв.-кпт. Ганс Эрдменгер	10.6.1939 — 11.4.1940
Z-22 «Anton Schmitt»	крв.-кпт./фр.-кпт. Фридрих Бёме	24.9.1939 — 10.4.1940
Z-23	фр.-кпт. Фридрих Бёме крв.-кпт. Генрих Виттиг	14.9.1940 — 12.5.1942 13.5.1942 — 11.3.1944
Z-24	крв.-кпт. Гельмут фон Мантей крв.-кпт. Мартин Зальцведель кпт.-лт. Франц Буркарт	12.3.1944 — 21.8.1944 23.10.1940 — 9.10.1943 (врид в авг. и сент. 1943)
Z-25	крв.-кпт. Гейнц Бирнбахер крв.-кпт. Генрих Герлах крв.-кпт. Гейнц Петерс крв.-кпт. Гейнц Бирнбахер крв.-кпт. Альфред Горбранд кпт.-лт. Гейнц Лирман	дек. 1943 — 25.8.1944 30.11.1940 — июль 1941 24.9.1941 — 20.8.1943 21.8.1943 — 30.11.1943 3.12.1943 — 12.5.1945 дек. 1945 — 4.2.46
Z-26	крв.-кпт. Георг фон Бергер	11.1.1941 — 29.3.1942
Z-27	крв.-кпт./фр.-кпт. Альфред-Карл Шмидт крв.-кпт. Понтер Шульц	26.2.1941 — 8.8.1942 9.8.1942 — 28.12.1943 (+)
Z-28	крв.-кпт./фр.-кпт. Ганс Эрдменгер фр.-кпт. Гансюрген Райнике крв.-кпт. Карл-Адольф Ценкер фр.-кпт. Генрих Герлах крв.-кпт. Гельмут Нойсс фр.-кпт. Карл-Генрих Лампе	9.8.1941 — 11.2.1943 15.2.1943 — 17.3.1943 11.3.1943 — 19.1.1944 15.1.1944 — 31.10.1944 23.7.1944 — 30.8.1944 (врид) 11.1.1945 — 6.3.1945
Z-29	крв.-кпт./фр.-кпт. Курт Рехель крв.-кпт. Теодор фон Мутиус	25.6.1941 — 31.3.1943 1.4.1943 — 7.5.1945
Z-30	фр.-кпт./кпт.-ц.-зее Генрих Кайзер крв.-кпт./фр.-кпт. Карл-Генрих Лампе крв.-кпт. Дитрих Хоффман крв.-кпт. Генрих Эрдман крв.-кпт. Герман Альбертс крв.-кпт. Фридрих-Карл Пауль	15.11.1941 — 10.3.1943 11.3.1943 — 20.12.1944 21.12.1944 — 16.4.1945 (врид) 17.4.1945 — 9.5.1945 (врид) 11.4.1942 — 12.1943
Z-31	крв.-кпт. Фридрих-Карл Пауль крв.-кпт. Георг фон Бергер крв.-кпт. Эрих Холторф фр.-кпт. Рудольф Менге кпт.-лт. Генрих Петер-Перкам	12.1943 — 8.5.1945 15.9.1942 — 9.6.1944 6.2.1943 — июнь 1944 июнь 1944 — март 1945 19.3.1945 — 8.5.1945
Z-34	крв.-кпт. Карл Хец	июнь 1943 — 8.5.1945
Z-35	крв.-кпт. Нильс Бэтге	22.9.1943 — 12.12.1944 (+)
Z-36	крв.-кпт. барон Лотар фон Хаузен	19.2.1944 — 12.12.1944 (+)
Z-37	крв.-кпт./фр.-кпт. Георг Лангхельд крв.-кпт. Гельмут фон Мантей об.-лт. Отто об.-лт.(инж.) Эдмунд Кальмринг кпт.-лт. Вильгельм Ульрих об.-лт.(инж.) Эдмунд Кальмринг крв.-кпт. Отто Ульрих	16.7.1942 — 15.10.1943 15.10.1943 — 12.4.1944 (врид) 13.2.1944 — 13.3.1944 (врид) 16.3.1944 — 27.3.1944 (врид) 28.3.1944 — май 1944 (врид) май 1944 — 23.6.1944 (врид) 23.6.1944 — 29.7.1944
Z-38	крв.-кпт. Герфрид Брутцер крв.-кпт. барон Вильгельм-Николаус фон Линкер кпт.-лт. Герман Шмидт	20.3.1943 — 17.9.1944 18.9.1944 — 8.5.1945 июнь — июль 1945
Z-39	крв.-кпт. Конрад Лёрке	21.8.1943 — 8.5.1945
Z-43	кпт.-ц.-з. Артур Веннигер фр.-кпт. Карл-Генрих Лампе	31.5.1944 — 30.3.1945 5.4.1945 — 3.5.1945

* Знак (+) означает, что командир погиб вместе со своим кораблем.

Сокращения воинских званий:

об.-лт. — обер-лейтенант
кпт.-лт. — капитан-лейтенант
крв.-кпт. — корветтен-капитан
фр.-кпт. — фрегаттен-капитан
кпт.-ц.-з. — капитан-цур-зее
кмд. — коммодор
к.-адм. — контр-адмирал
в.-адм. — вице-адмирал
адм. — адмирал
(инж.) — инженер

Офицеры эсминцев — кавалеры Рыцарского креста

Приложение 3

Бергер Фриц	фр.-кпт., командир 1-й флотилии ЭМ	4.8.1940
Бей Эрих	кпт.-ц.-з., командир 4-й флотилии ЭМ	9.5.1940
Бонте Фридрих	кмд., Начальник эсминцев	17.10.1940 (посмертно)
Эрдменгер Ганс	крв.-кпт., командир Z-21 «Вильгельм Хайдкамп»	3.11.1940
Йоханнессон Рольф	крв.-кпт., командир Z-14 «Эрих Штайнбринк»	7.12.1942
барон фон Маухенхайм		
Бехтольсхайм Теодор	кпт.-ц.-з., командир 8-й флотилии ЭМ	3.7.1944
Рехель Курт	фр.-кпт., командир ZG-3 «Гермес»	8.5.1943
Зальцведель Мартин	крв.-кпт., командир Z-24	15.6.1943
Шульце-Хинрихс Альфред	кпт.-ц.-з., командир 6-й флотилии ЭМ	15.6.1943
Шмидт Альфред-Карл	фр.-кпт., командир Z-27	15.6.1943
Вольф Макс-Экарт	крв.-кпт., командир Z-2 «Георг Тиле»	4.8.1940

Сопровождение крупных надводных кораблей

Приложение 4

Демонстрация в Северном море

8—10 октября 1939 г.

ЛК «Gneisenau» (адм. Бём), КРЛ «Köln»,
ЭМ «Heidkamp», «Schultz», «Riedel», «Arnim», «Ihn»,
«Steinbrinck», «Eckoldt», «Roeder», «Galster»

Сопровождение линкоров «Scharnhorst» и «Gneisenau», идущих в Северную Атлантику

21—22 ноября 1939 г.

КРЛ «Leipzig», «Köln»
ЭМ «Arnim» (фр.-кпт. Бей), «Giese», «Galster»

Поиск скандинавского конвоя (операция «Nordmark»)

18—20 февраля 1940 г.

ЛК «Scharnhorst» (адм. Маршалль), «Gneisenau», КРЛ
«Admiral Hipper», ЭМ «Galster», «Heidkamp»

Эскортирование поврежденного ЛК «Scharnhorst» из Тронхейма в Киль

20—23 июня 1940 г.

ЭМ «Lody» (кпт.-ц.-з. Бей), «Galster», «Schoemann»,
«Steinbrinck»
ММ «Falke», «Greif», «Jaguar», «Kondor»

Эскортирование поврежденного ЛК «Gneisenau» из Тронхейма в Киль

25—27 июля 1940 г.

КРЛ «Admiral Hipper», КРЛ «Nürnberg» (к.-адм. Шмундт)
ЭМ «Lody» (кпт.-ц.-з. Бей), «Galster», «Ihn», «Jacobi»
ММ «Iltis», «Jaguar», «Kondor», «Luchs», T-5
26 июля ММ «Luchs» потоплен брит. ПЛ «Thames»

Эскортирование тяжелого крейсера «Admiral Hipper» при выходе из Бреста в Атлантику 1 февраля 1941 г. и при возвращении в Брест 13—14 февраля 1941 г.

ЭМ «Richard Beitzen», ММ «Kondor», «Seeadler»

Эскортирование тяжелого крейсера «Admiral Hipper», идущего из Атлантики в Киль

16—28 марта 1941 г.

ЭМ Z-24 (кпт.-ц.-з. Пениц), Z-23
Эсминцы выходили из Бергена

Эскортирование броненосца «Admiral Scheer», возвращавшегося в Киль после крейсерства в океане

30 марта — 1 апреля 1941 г.

ЭМ Z-24 (кпт.-ц.-з. Пениц), Z-23
Эсминцы выходили из Бергена

Эскортирование в Шербур вспомогательного крейсера «Thor», возвращавшегося после крейсерства в океане

ЭМ «Steinbrinck» (кпт.-ц.-з. Бергер), «Heinemann», «Ihn»
Эсминцы выходили из Ла-Паллиса

Эскортирование линкора «Bismarck» (адм. Лютьенс) и тяжелого крейсера «Prinz Eugen», идущих из Готенхафена в Атлантику (операция «Rheinbung»)

18—22 мая 1941 г.

ЭМ «Lody» (кпт.-ц.-з. Шульце-Хинрикс), «Eckoldt», Z-23

Эскортирование тяжелого крейсера «Prinz Eugen», идущего из Атлантики в Брест

2 июня 1941 г.

ЭМ «Heinemann» (кпт.-ц.-з. Бергер), «Ihn»

Эскортирование тяжелого крейсера «Lutzow», пытавшегося выйти из Киля в Атлантику

10—14 июня 1941 г.

КРЛ «Leipzig», «Emden»

ЭМ «Lody» (кпт.-ц.-з. Ш.-Хинрикс), «Eckoldt», Z-23,
Z-24

13 июня «Lutzow» поврежден британскими торпедоносцами «Бофорт» 42 sqn «RAF»

Эскортирование линкора «Scharnhorst» из Бреста в Ла-Паллис 20—21 июля и обратно 24—25 июля 1941 г.

ЭМ «Steinbrinck» (кпт.-ц.-з. Бергер), «Heinemann», «Ihn»,
Z-23, Z-24

Эскортирование вспомогательного крейсера «Orion», возвращавшегося в Германию после крейсерства в океане

21—23.08.41

ЭМ «Steinbrinck» (кпт.-ц.-з. Бергер), Z-23, Z-24

Сопровождение ЛК «Tirpitz» из Вильгельмсхафена в Тронхейм (операция «Polarnacht»)

14 — 17 января 1942 г.

ЭМ «Beitzen» (кпт.-ц.-з. Бергер), «Jacobi», «Heineman», Z-29

Сопровождение КРТ «Admiral Scheer» и «Prinz Eugen» из Брюнсбюттеля в Тронхейм (операция «Sportpalast»)
21 — 23 февраля 1942 г.

ЭМ «Beitzen» (кпт.-ц.-з. Бей), «Jacobi», «Schoemann», «Ihn», Z-25 и три миноносца 5-й флотилии
23 февраля «Prinz Eugen» торпедирован британской ПЛ «Trident»

Сопровождение КРТ «Admiral Hipper» из Брюнсбюттеля в Тронхейм (операция «Eisenbahn»)

19 — 21 марта 1942 г.

ЭМ Z-26 (кпт.-ц.-з. Пёниц), Z-24, Z-30
ММ T-15, T-16, T-17

Сопровождение КРТ «Admiral Scheer» из Тронхейма в Нарвик

9 — 10 мая 1942 г.

ЭМ Z-28, Z-30 и ММ T-5, T-7

Сопровождение КРТ «Lutzow» из Свинемюнде в Тронхейм (операция «Walzentraum»)

15 — 20 мая 1942 г.

ЭМ Z-29 (кмд. Бей), «Beitzen», «Lody», Z-27 и СКР F-1

Сопровождение поврежденного КРТ «Prinz Eugen» из Тронхейм в Киль (операция «Zauberflote»)

16 — 18 мая 1942 г.

ЭМ «Jacobi», «Z-25» и ММ «T-11», «T-12»

Сопровождение КРТ «Lutzow» из Тронхейма в Нарвик

24 — 25 мая 1942 г.

ЭМ Z-29 (кмд. Бей), «Beitzen», Z-27 и ММ T-7

Сопровождение поврежденного КРТ «Lutzow» из Нарвика в Тронхейм

8 — 10 июля 1942 г.

ЭМ «Ihn», Z-24 и ММ T-7, T-15

Сопровождение КРЛ «Koln» из Киля в Тронхейм

9 — 15 июля 1942 г.

ЭМ «Eckoldt»

Сопровождение ЛК «Tirpitz» и КРТ «Admiral Scheer» из Нарвика в Тронхейм

23 — 24 октября 1942 г.

ЭМ «Eckoldt» (кпт.-ц.-з. Шеммель), «Beitzen», Z-29, Z-23 (кпт.-ц.-з. Пёниц), Z-28

Сопровождение КРТ «Admiral Scheer» из Тронхейма в Киль

7 — 10 ноября 1942 г.

ЭМ Z-23 (кпт.-ц.-з. Пёниц), Z-29, Z-28

Сопровождение КРЛ «Nurnberg» из Свинемюнде в Тронхейм 11—15 ноября 1942 г. и из Тронхейма в

Нарвик 18—29 ноября 1942 г.

ЭМ Z-25, Z-23, Z-29

Сопровождение КРТ «Lutzow» из Готенхафена в Нарвик

8 — 12 декабря 1942 г.

ЭМ «Galster» (кпт.-ц.-з. Шульце-Хинрихс), «Riedel», Z-31

Неудачная попытка перевода ЛК «Scharnhorst» и КРТ «Prinz Eugen» в Норвегию

9 — 12 января 1943 г.

ЭМ «Ihn» (кпт.-ц.-з. Шульце-Хинрихс), «Jacobi», Z-24

Неудачная попытка перевода ЛК «Scharnhorst» и КРТ «Prinz Eugen» в Норвегию (операция «Domino»)

23 — 26 января 1943 г.

ЭМ «Jacobi» (кпт.-ц.-з. Шульце-Хинрихс), «Steinbrinck», Z-24, Z-25, Z-37

Сопровождение поврежденного КРТ «Admiral Hipper» и ЛКР «Koln» из Альтен-фьорда в Киль

24 января — 8 февраля 1943 г.

ЭМ «Beitzen», Z-29, Z-30

Сопровождение ЛК «Scharnhorst» из Готенхафена в Нарвик

6 — 9 марта 1943 г.

ЭМ «Ihn», «Steinbrinck», «Beitzen», Z-28

ММ «Greif», «Jaguar», T 16, T 20, T-21

Сопровождение КРТ «Lutzow» из Альтен-фьорда в Нарвик

10 — 11 марта 1943 г.

ЭМ «Riedel», Z-31

Сопровождение ЛК «Tirpitz» из Тронхейма в Нарвик

11 — 12 марта 1943 г.

ЭМ «Jacobi», «Galster», ММ «Jaguar», «Greif»

Сопровождение ЛК «Tirpitz», «Scharnhorst» и КРТ «Lutzow» из Нарвика в Альтен-фьорд

22 — 24 марта 1943 г.

ЭМ «Jacobi» (кпт.-ц.-з. Шульце-Хинрихс), «Galster», «Steinbrinck» ((кпт.-ц.-з. Вольфф), «Riedel», Z-28, Z-31

Сопровождение КРЛ «Nurnberg» из Харстада в Свинемюнде

27 апреля — 4 мая 1943 г.

ЭМ «Beitzen», ММ «Jaguar», «Grief»

Сопровождение КРТ «Lutzow» из Альтен-фьорда в Киль (операция «Hermelin»)

23 — 29 сентября 1943 г.

ЭМ «Steinbrinck» (кпт.-ц.-з. Вольфф), «Jacobi», «Ihn», Z-27, Z-38 (присоединился 28 сентября в районе Кристиансанна)

Обеспечение перехода транспортов с эвакуированными войсками из Финляндии

24 — 25 сентября 1944 г.

КРТ «Prinz Eugen» (в.-адм Тиле), «Lutzow»

ЭМ Z-28 (кпт.-ц.-з. Коте), Z-25, Z-35, Z-36

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

- Бережной С.С.* Трофеи и репарации ВМФ СССР. — 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)
- Вайнер Б.А.* Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1989.
- Киреев И.А.* Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-Морских Сил СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Ч. 1. — М.: Воениздат, 1948.
- Кобчиков Е.Ю.* Надводные силы Kriegsmarine в войне против Советского Союза в 1941—1945 годах. — СПб.: Галей Принт, 2002.
- Маришаль В.* Война на море // Мировая война 1939—1945 гг. Пер. с нем. — М.: ИИЛ, 1957
- Поуп Д.* Новогодний бой. Пер. с англ. — М.: АСТ, 2003.
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре. Вып. 1—2. — М.: Воениздат, 1945—1946.
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Вып. 6—8. — М.: Воениздат, 1949—1951.
- Busch F.-O.* Kampf um norwegens Fjorde. — Preetz: Ernst Gerdes Verlag, 1964.
- Campbell J.* Naval Weapons of World War II. — London: Conway Maritime Press, 1985.
- Dickens P.* Narvik. Battles in Fjords. — London: Ian Allan Ltd., 1974.
- Fock H.* Z-Vor! International Entwicklung der Zerstörer und T-Boote in Zweiten Weltkrieg 1939—1945. — Hamburg: Koehlers Verlag, 2001.
- Friedman N.* Naval Radar. — Annapolis: Naval Institute Press, 1981.
- Gomm B.* Der Krieg zur See 1939—1945. Die Operationen in der Arktis. Teil I: Der Kampf gegen die sowjetische Nordmeerflotte. Band 1, 2. — Wiesbaden, 2000, 2003.
- Gruner E.* Die deutsche Kriegsschiffe 1815—1945. Bd. 2. — Bonn: Bernard und Graefe Verlag, 1983.
- Harnack W.* Zerstörer unter deutscher Flagge 1934 bis 1945. — Herford: Koehlers Verlag, 1994.
- Harnack W.* Die deutschen Flottentorpedoboote von 1942 bis 1945. Entwicklungsgeschichte, Technische Daten, Chronik der Einsätze. — Hamburg, Berlin, Bonn: Verlag E.S. Mittler & Sohn, 2004.
- Hildebrand H.H.* Die Deutschen Kriegsschiffe. Bd. 1—6. — Herford: Koehlers Verlag, 1979 82.
- Koop G., Schmolke K.-P.* Vom Original zum Modell: Die deutschen Zerstörer 1935—1945. — Bonn: Bernard und Graefe Verlag, 1995.
- Kuhn V.* Torpedoboote und Zerstörer im Einsatz 1939—1945. — Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1977.
- von Kutzleben K., Schroeder W., Brennecke J.* Minenschiffe 1939—1945. — Herford: Koehlers Verlag, 1974.
- Lohmann W., Hildebrand H.H.* Die deutschen Kriegsmarine 1939—1945. Bd. 1—3. — Bad Nauheim: H.-H. Podzum Verlag, 1956.
- Meister J.* Der Seekrieg in dem osteuropäischen Gewässern 1941—1945. — München: J.F. Lehmanns Verlag, 1958.
- Nesbit R.K.* The Strike Wings. Special Antishipping Squadrons 1942—1945. — London: William Kimber, 1984.
- Rohwer J., Himmelfchen G.* Chronology of the War at Sea 1939—1945. Naval History of World War II. — Annapolis: Naval Institute Press, 1992.
- Schofield B.B.* The Arctic Convoys. — London: Ian Allan Ltd., 1977.
- Whitley M.J.* German Destroyers of World War Two. — London: Arms & Armour Press, 1991.
- Альманахи «Северные конвои», «Тайны подводной войны», журналы «Гангут», «Судостроение», «Тайфун», «Marine Rundschau», «Warship».

Патянин Сергей Владимирович, Морозов Мирослав Эдуардович
НЕМЕЦКИЕ ЭСМИНЦЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ.
Демоны морских сражений

Подготовка оригинал-макета — ООО «Коллекция»
Компьютерная верстка О.Усачева.



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 «НПК 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

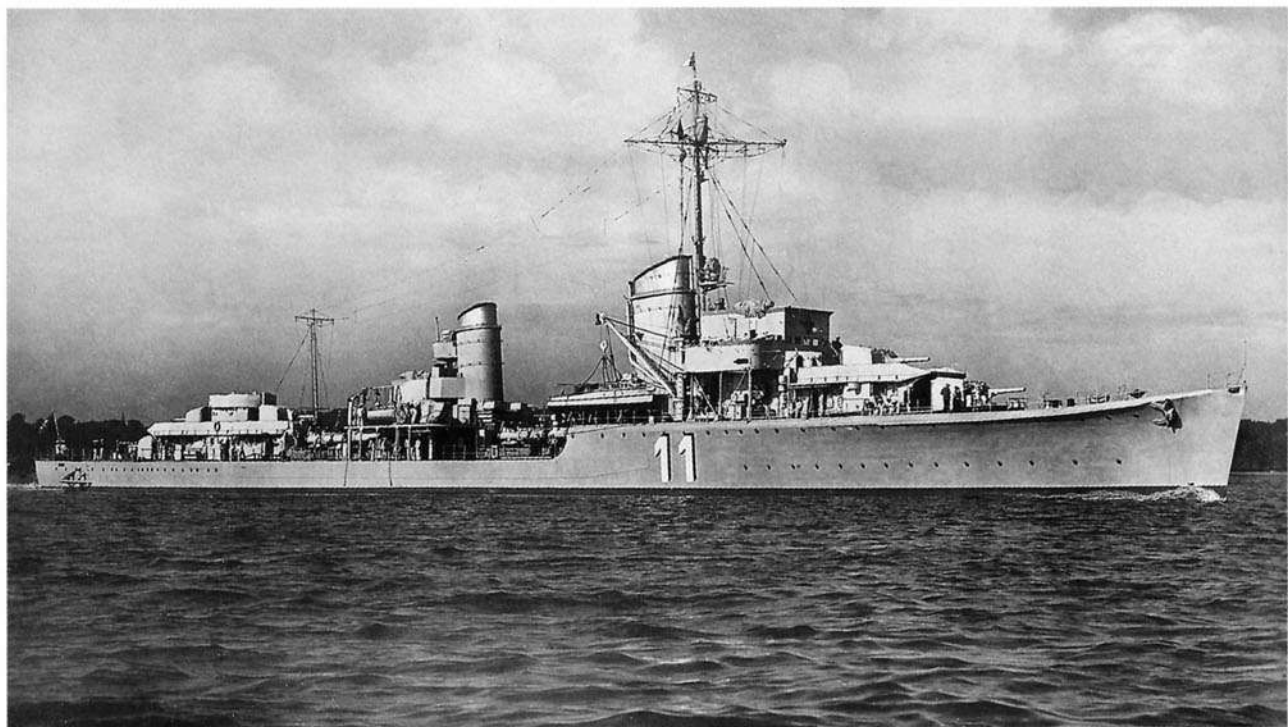
Подписано в печать с готовых диапозитивов 28.12.2007.
Формат 84х108¹/₁₆. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бумага тип. Усл. печ. л. 16,8. Тираж 4000 экз. Заказ № 3157.

Отпечатано в ОАО «ИПК «Звезда».
614990, г. Пермь, ГСП-131, ул. Дружбы, 34.



Эсминец типа 34 «Леберехт Маасс» (Z-1), 1937 г.

Эсминец типа 34 «Макс Шульц» (Z-3)
после модернизации носовой оконечности.

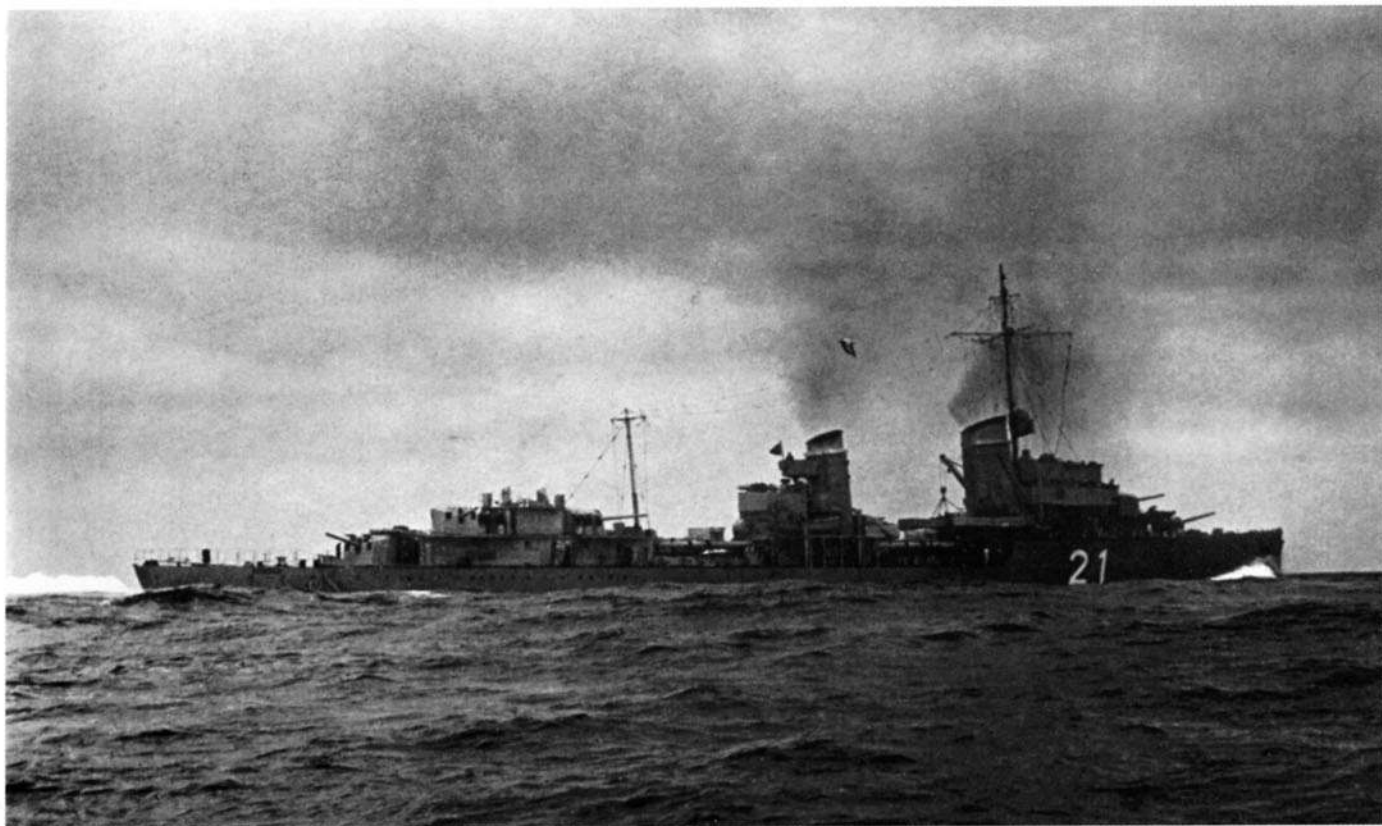




Эсминец типа 34 «Рихард Байтцен» (Z-4) вскоре после вступления в строй. На снимке хорошо видны отличия кораблей типа 34 от 34А — полукруглый ходовой мостик и скругленное сопряжение палубы и борта на полубаке.

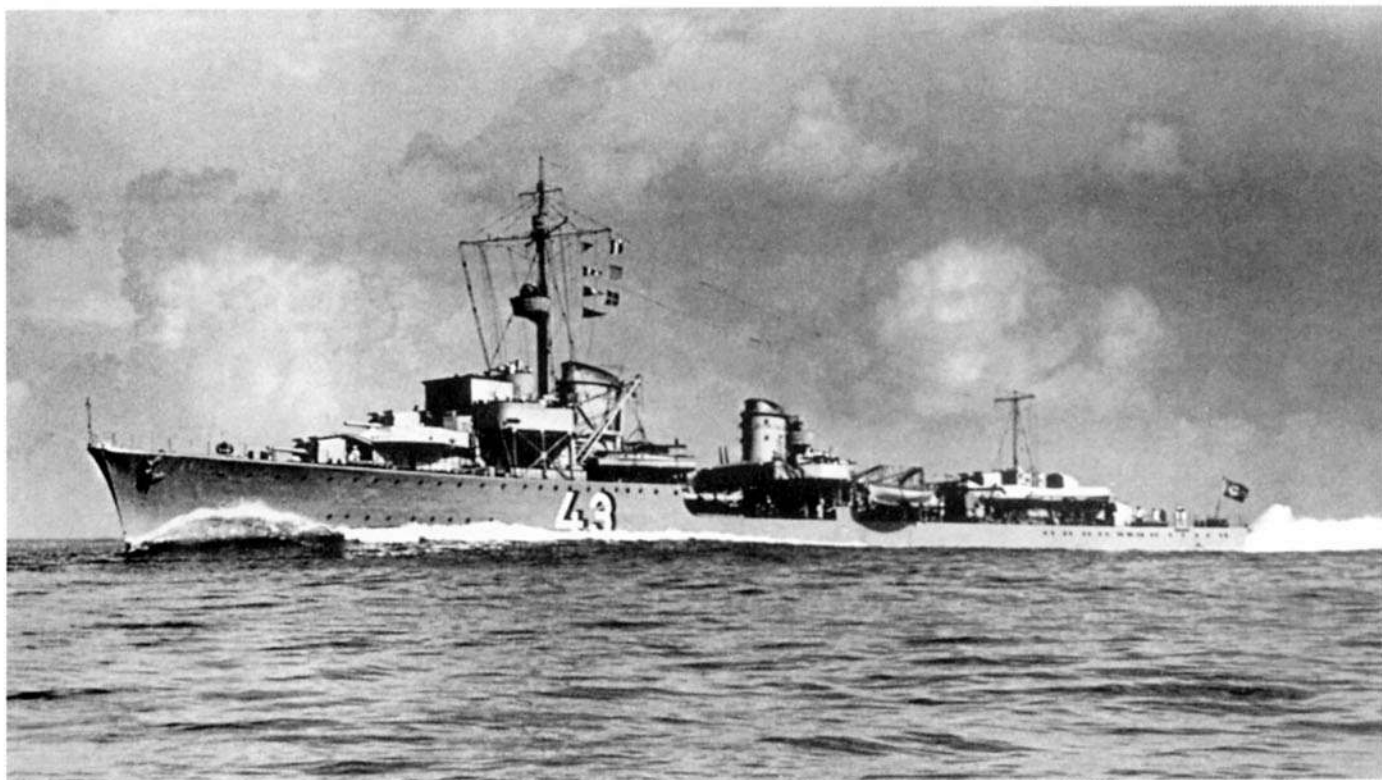


Эсминец типа 34А «Бруно Хайнеман» (Z-8), апрель — май 1938 г. Для проведения испытаний на корабле временно смонтированы четыре 150-мм орудия.

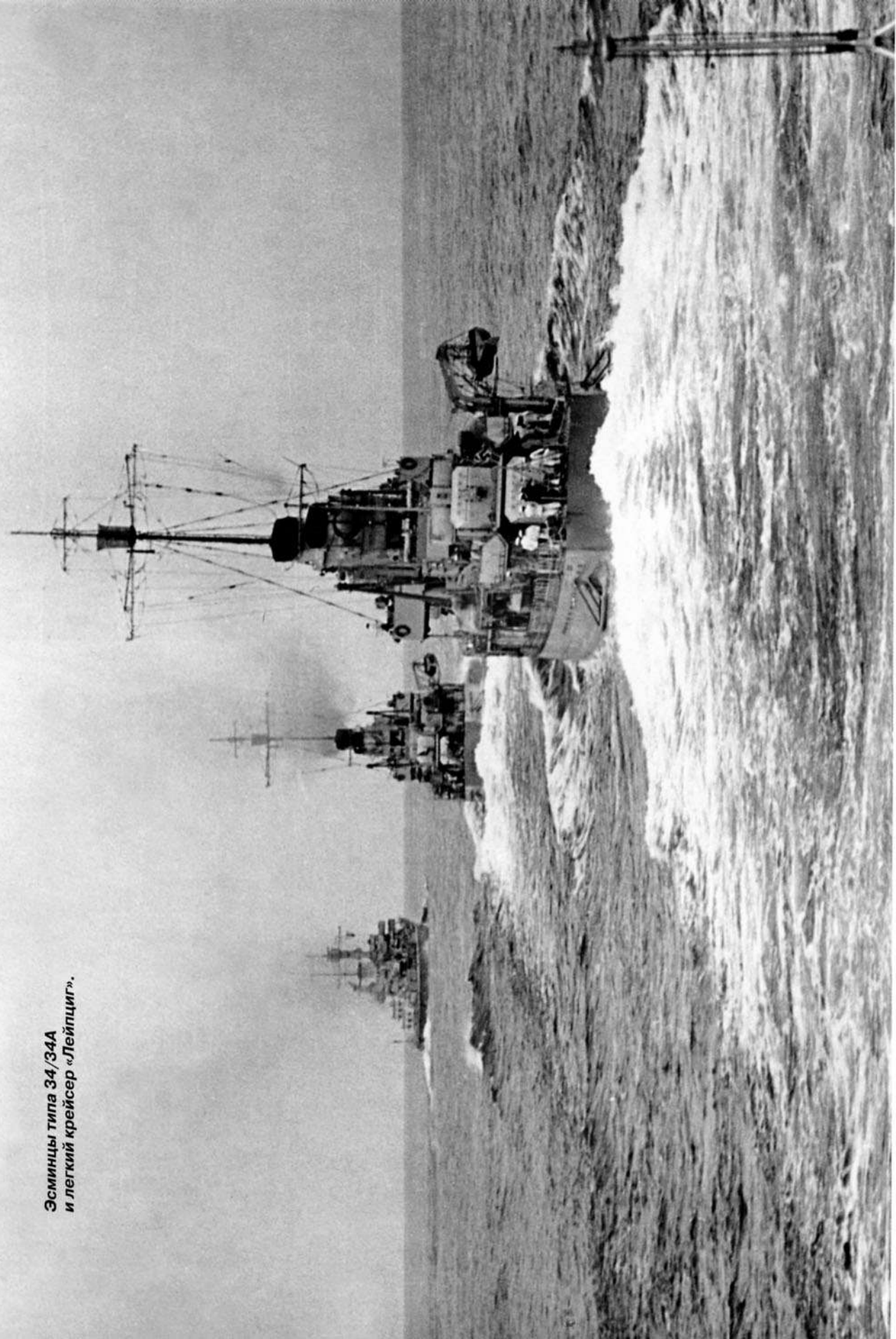


Эсминец типа 34А «Пауль Якоби» (Z-5).

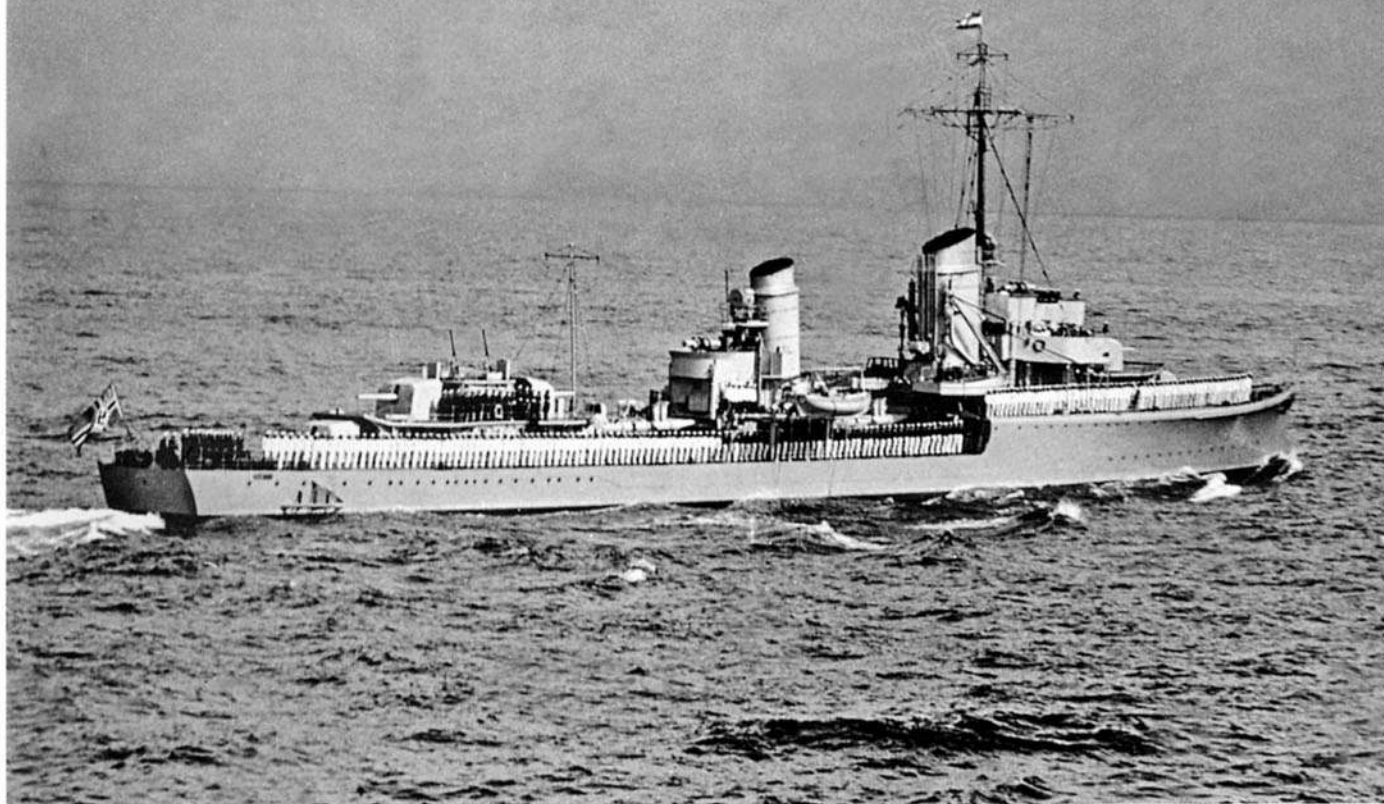
Эсминец типа 36 «Вильгельм Хайдкамп» (Z-21), 1939 г.



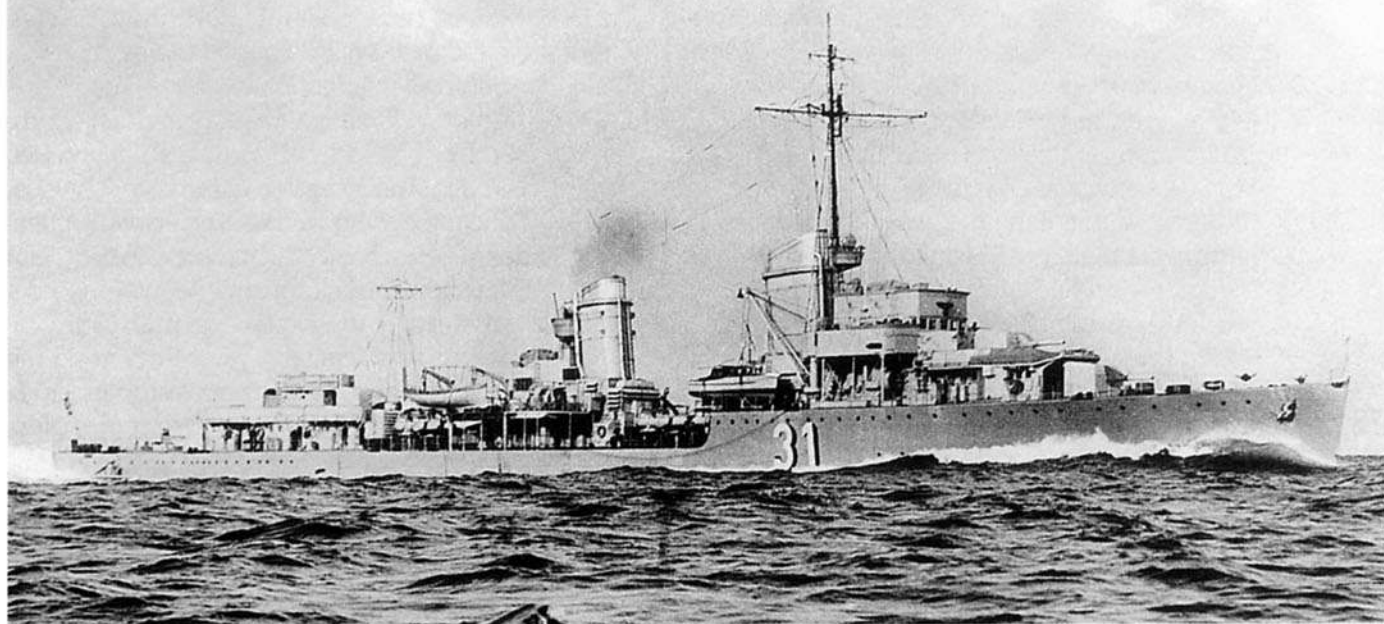
Эсминцы типа 34/34А
и легкий крейсер «Лейпциг».



Эсминец типа 34, довоенный снимок.
Судя по тому, что корабль не несет тактического номера,
это «Леберехт Маасс».



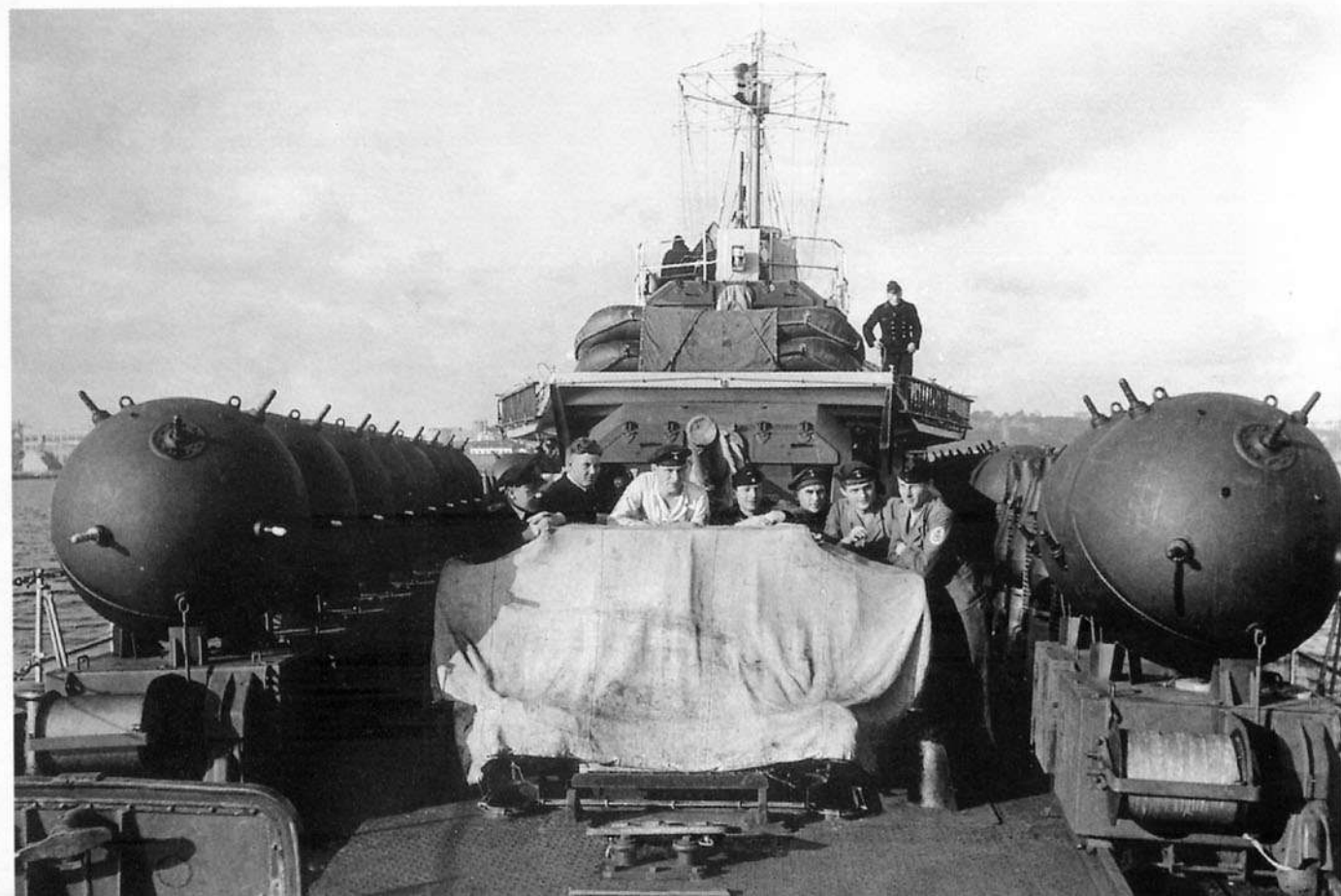
Эсминец типа 34А «Фридрих Ин»
(Z-14), 1938 — 1939 гг.



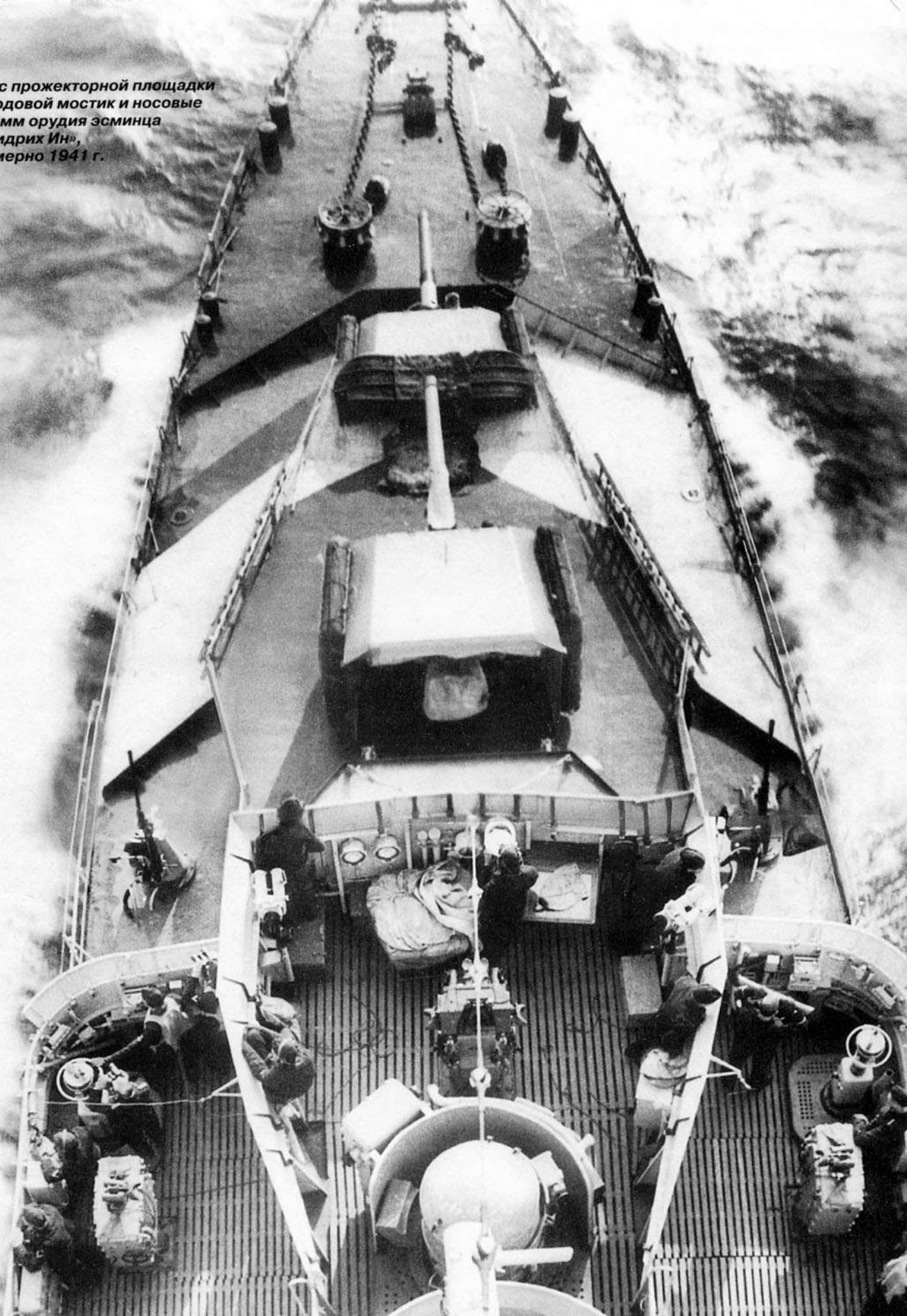


**Немецкие эсминцы во Франции. Вид с борта «Фридриха Ина» (Z-14)
на «Эрих Штайнбринк» (Z-15). Ла-Паллис, 27 мая 1941 г.**

Мины на палубе одного из эсминцев Кригсмарине.



**Вид с прожекторной площадки
на ходовой мостик и носовые
127-мм орудия эсминца
«Фридрих Ин»,
примерно 1941 г.**

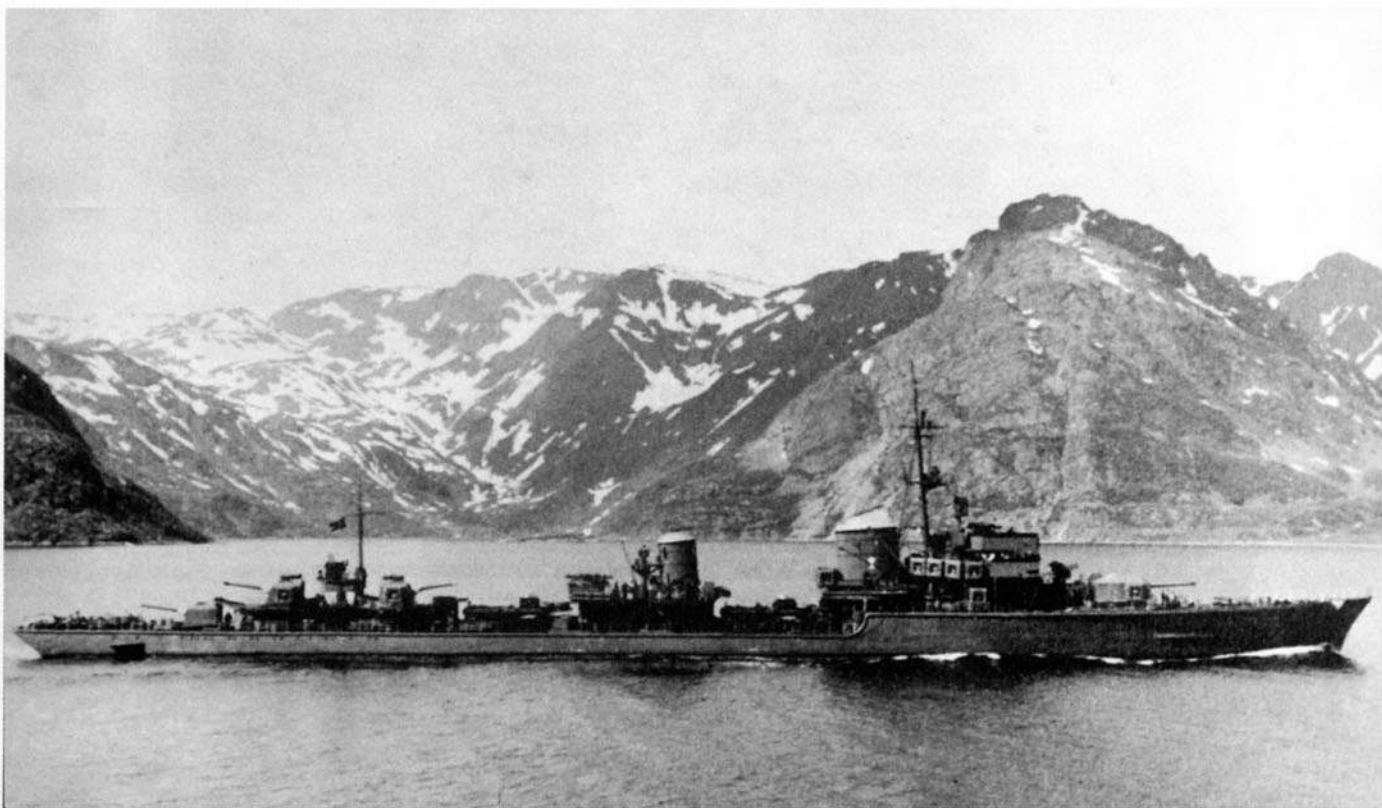


Вид с крыла носовой надстройки
в корму эсминца типа 34,
примерно 1942 — 1943 гг.
Снимок сделан у побережья
Франции.



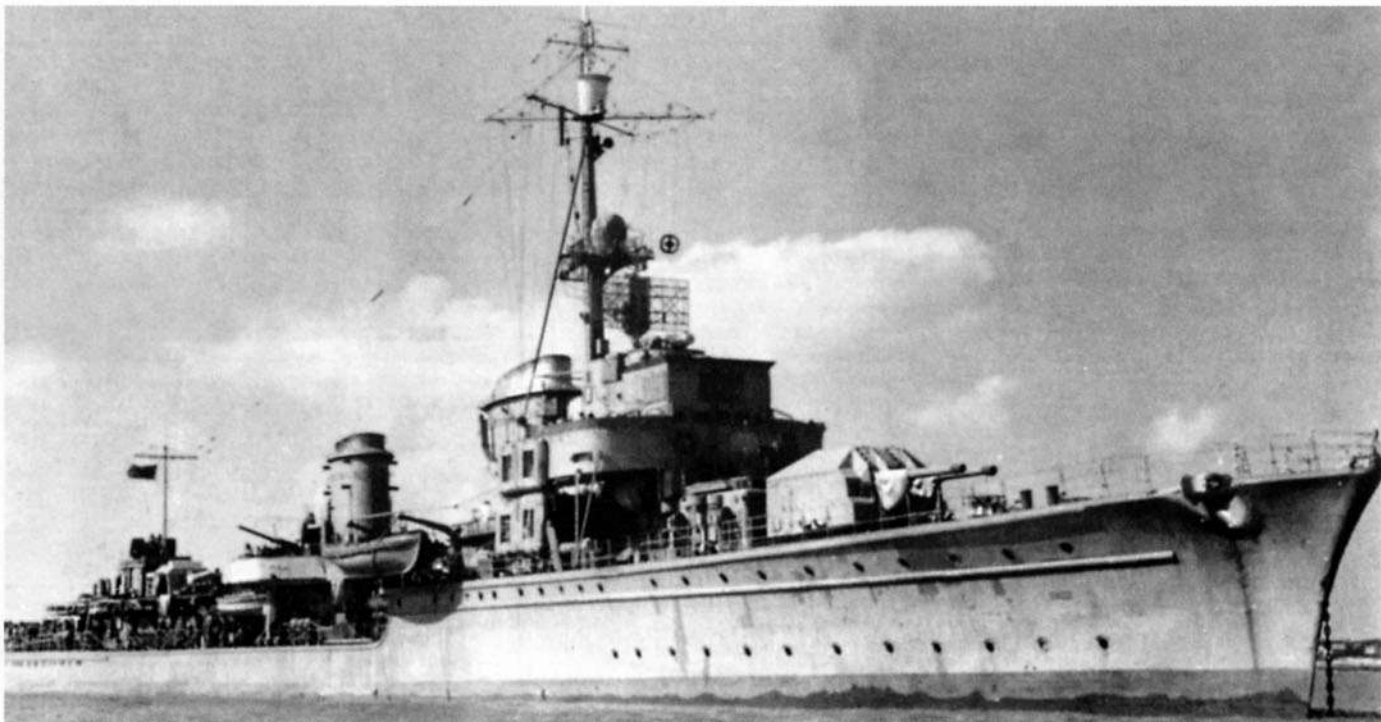
**«Ганс Лоди» (Z-10) в Кильском канале,
28 июля 1940 г.**





Z-38 в одном из норвежских фьордов, 1943 г.

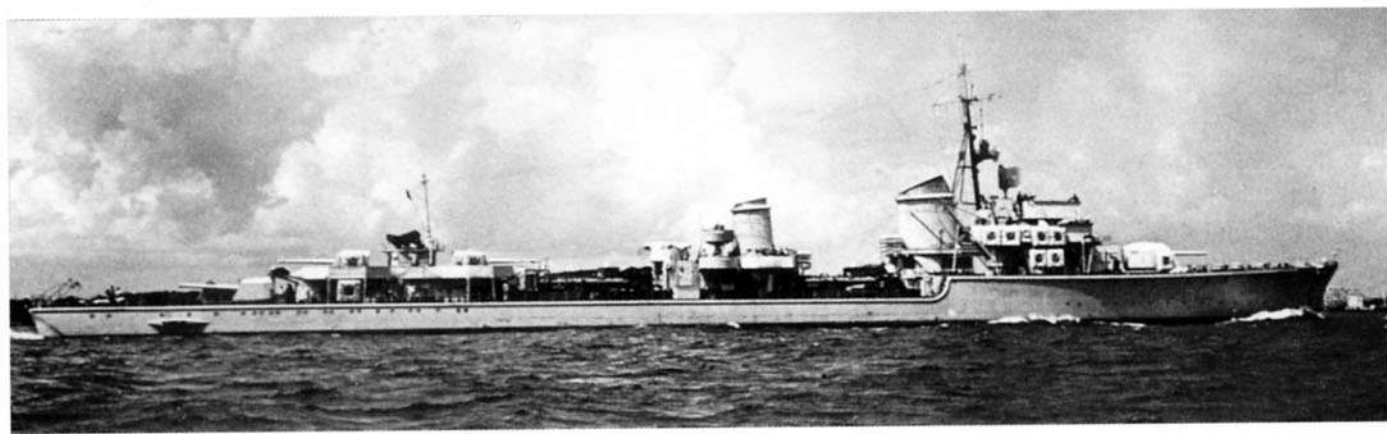
Z-24 после установки носовой 150-мм башни и радара FuMO 21.





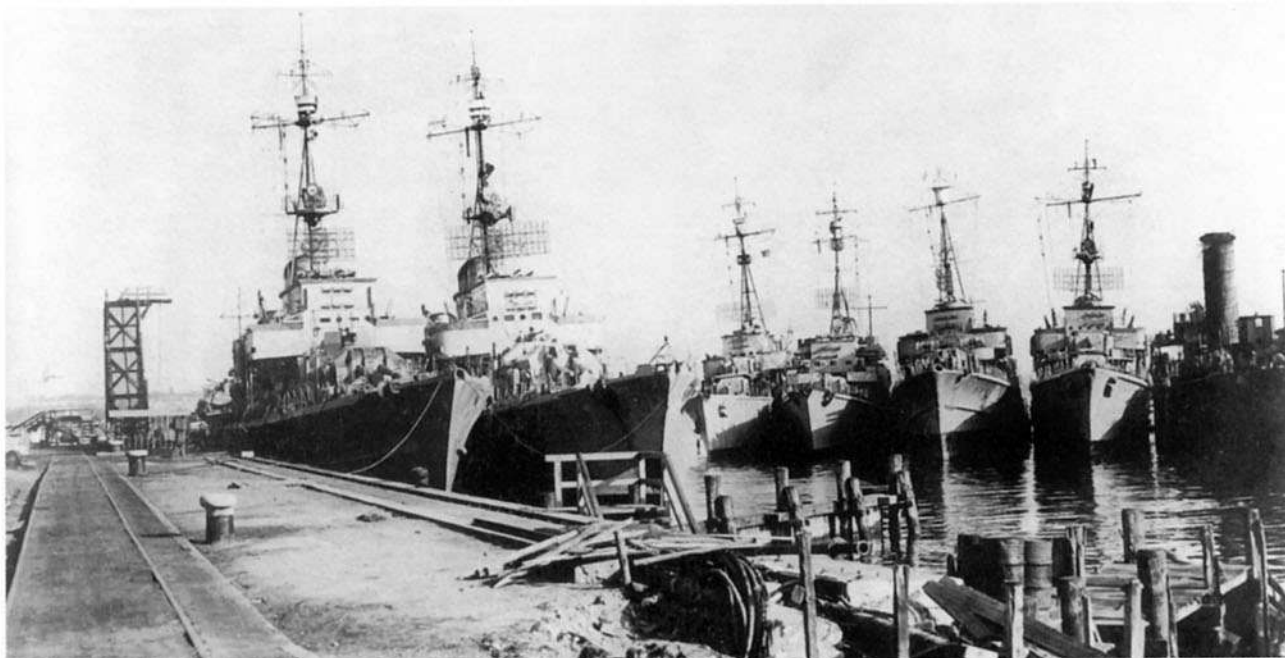
Лидер флотилии — Z-28, 1941 г. На кормовой надстройке видно штабное помещение, прозванное моряками «пульмановским вагоном» (Pullmanwagen).

Эсминец Z-34, лето 1943 г.



Z-38 у стенки завода «Германиаверфт»
незадолго до вступления в строй.
На втором плане видны дымовые трубы
и надстройки достраивающегося Z-39.

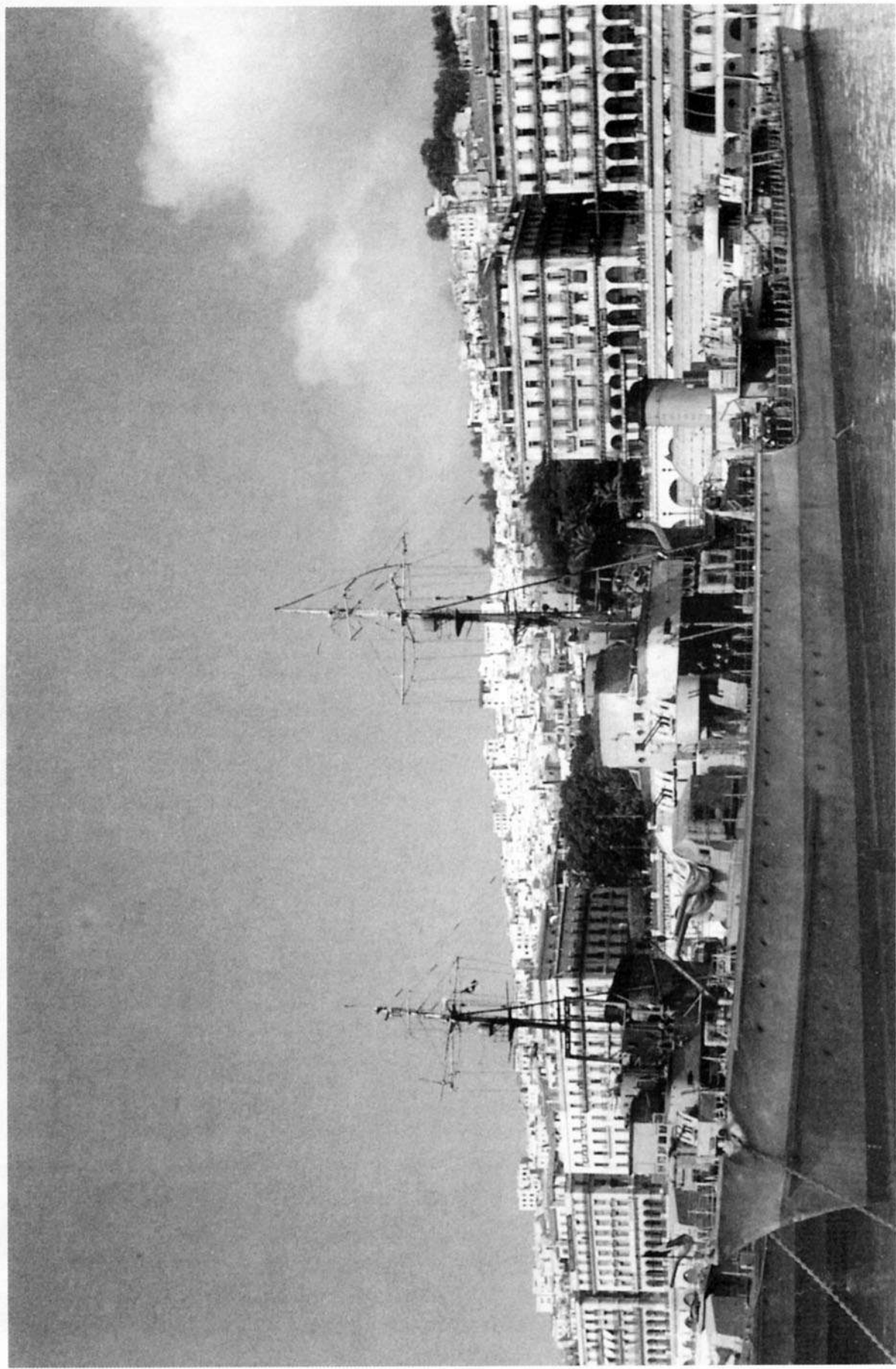




**Война окончена. Немецкие корабли в ожидании своей участи,
Киль, июнь 1945 г. Слева направо: Z-34, Z-39, «Фридрих Ин»,
T-35, T-25, «Карл Гальстер».**



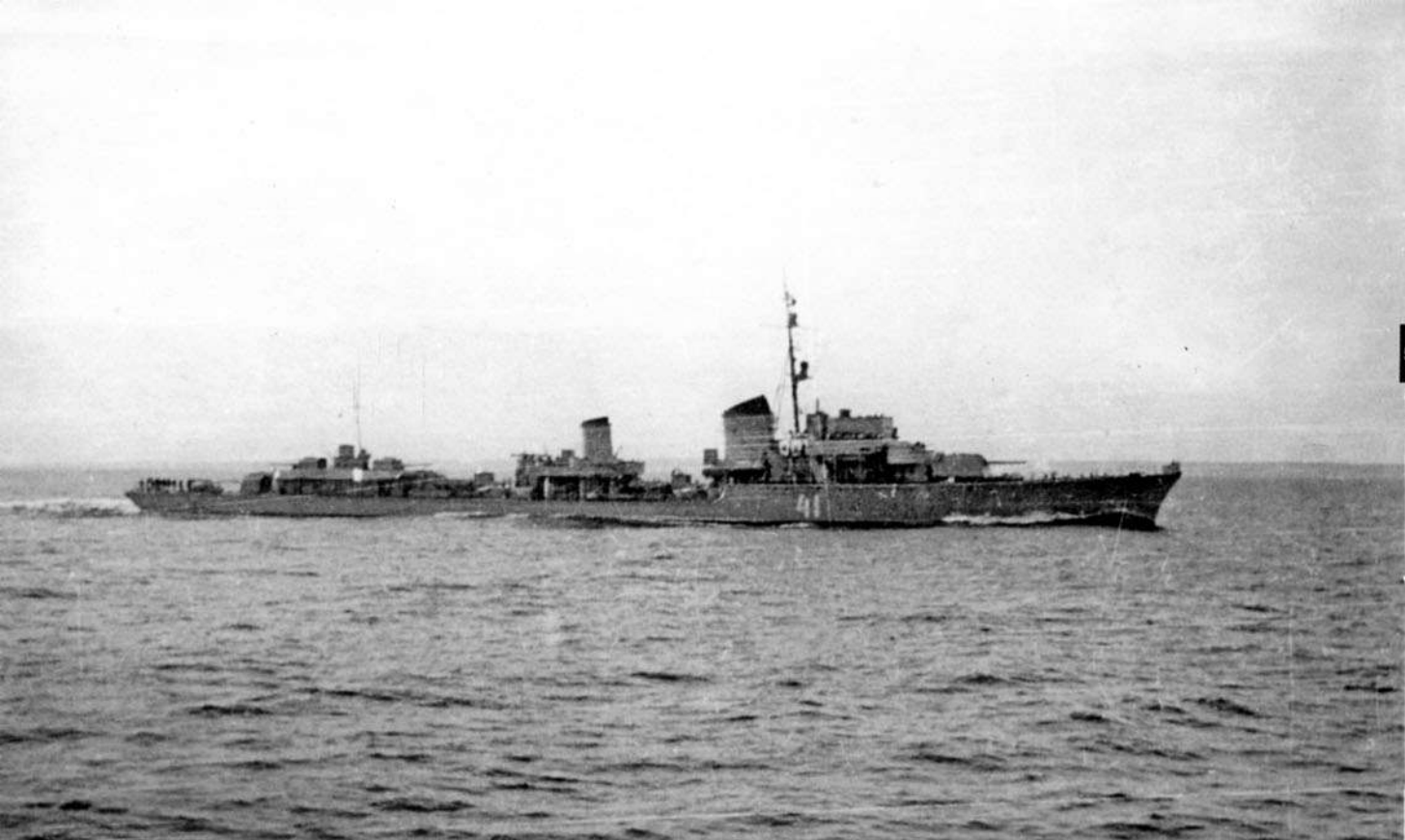
**Переданные СССР «Карл Гальстер» (слева)
и «Фридрих Ин» готовятся к переходу в Либау.
Вильгельмсхафен, 6 февраля 1946 г.**



Французские эсминцы «Ош» (бывший Z-25) и «Дэзе» (бывший «Пауль Якоби») в Алжире, 1948 — 1949 гг.

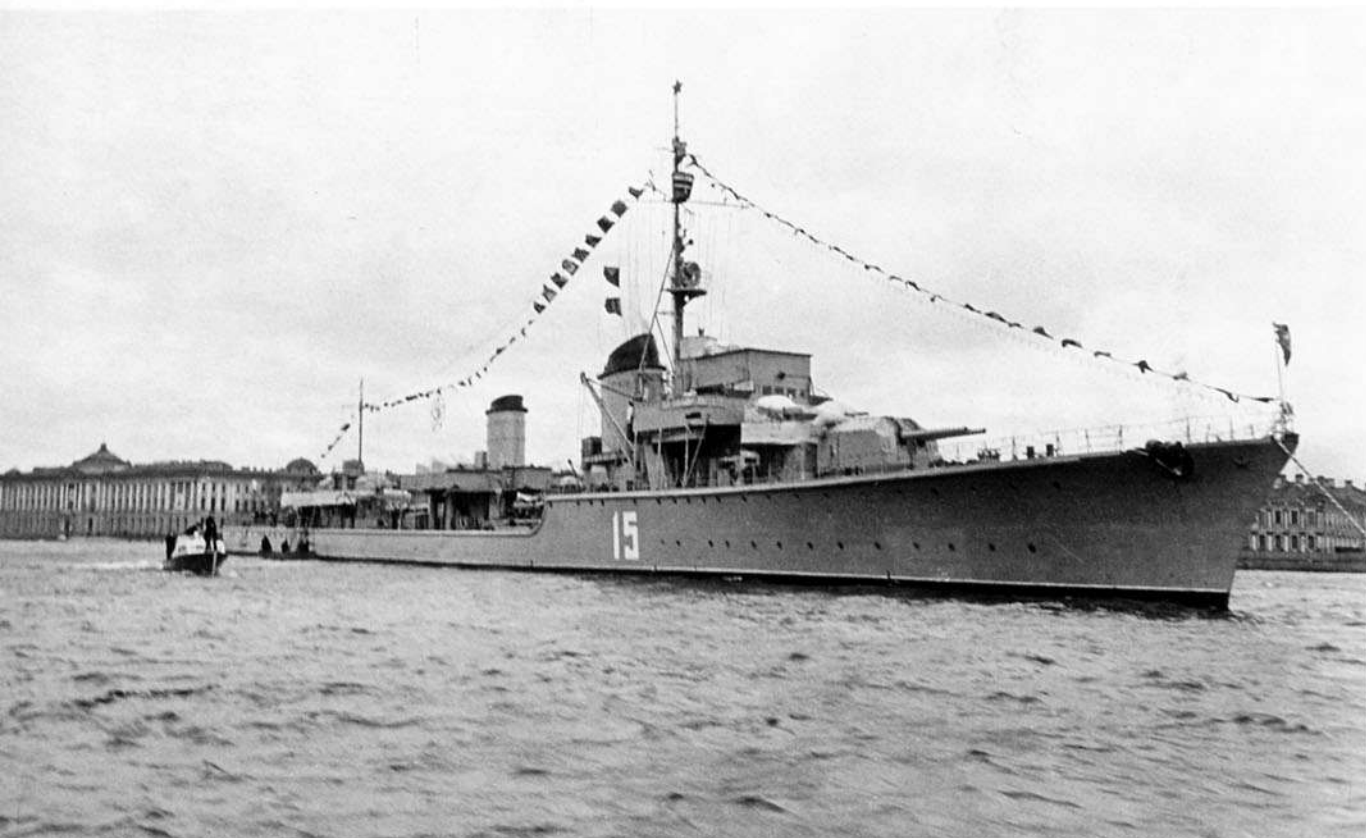
Эсминец Z-39 на испытаниях в США
на рейде Бостона, 22 августа 1945 г.





Эсминец «Проворный» (бывший Z-33) в море.

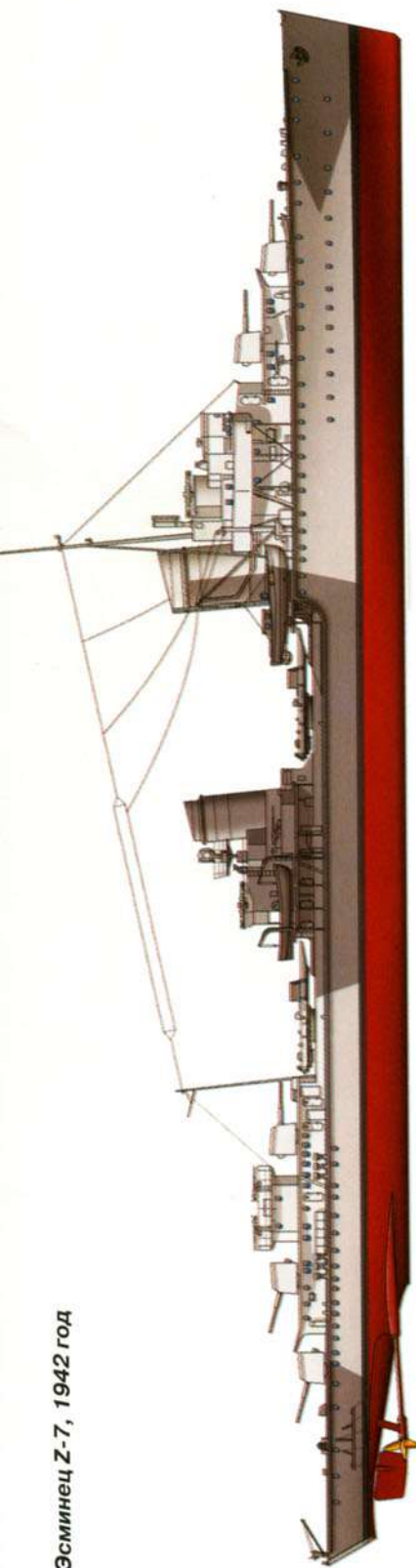
«Проворный» (бывший Z-33) на параде
на Неве, ноябрь 1954 г.



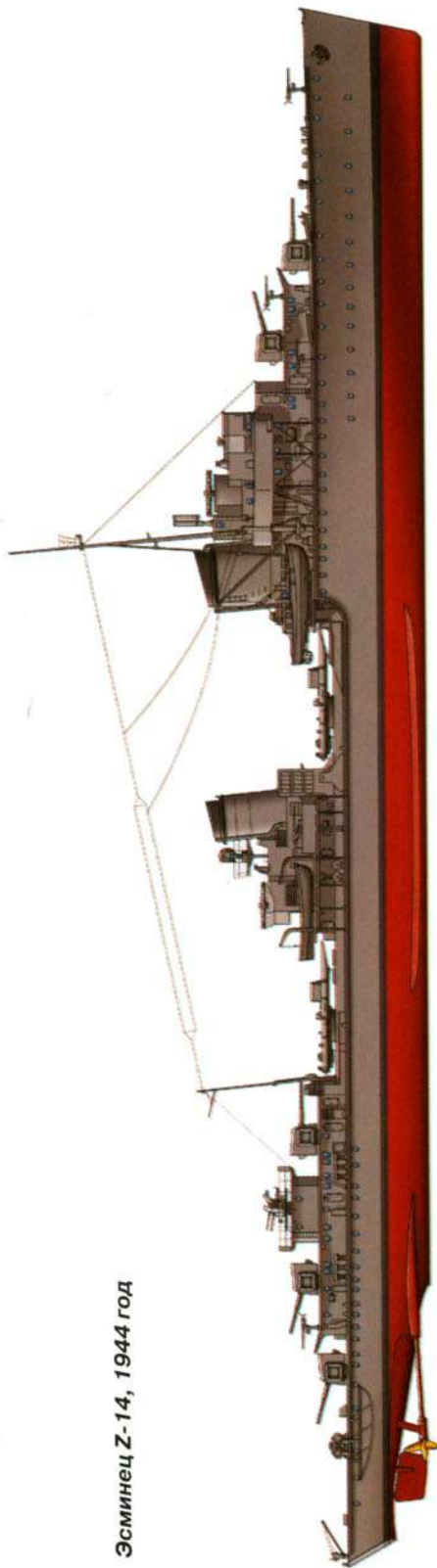
Эсминец «Карл Гальстер»
Художник А. Ю. Заикин



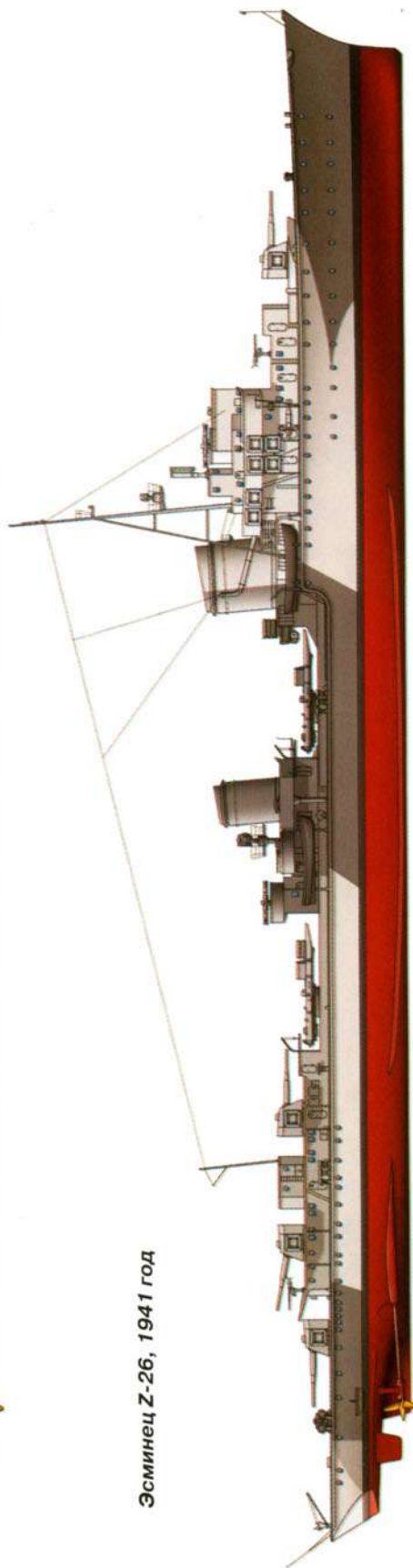
Эсминец Z-7, 1942 год



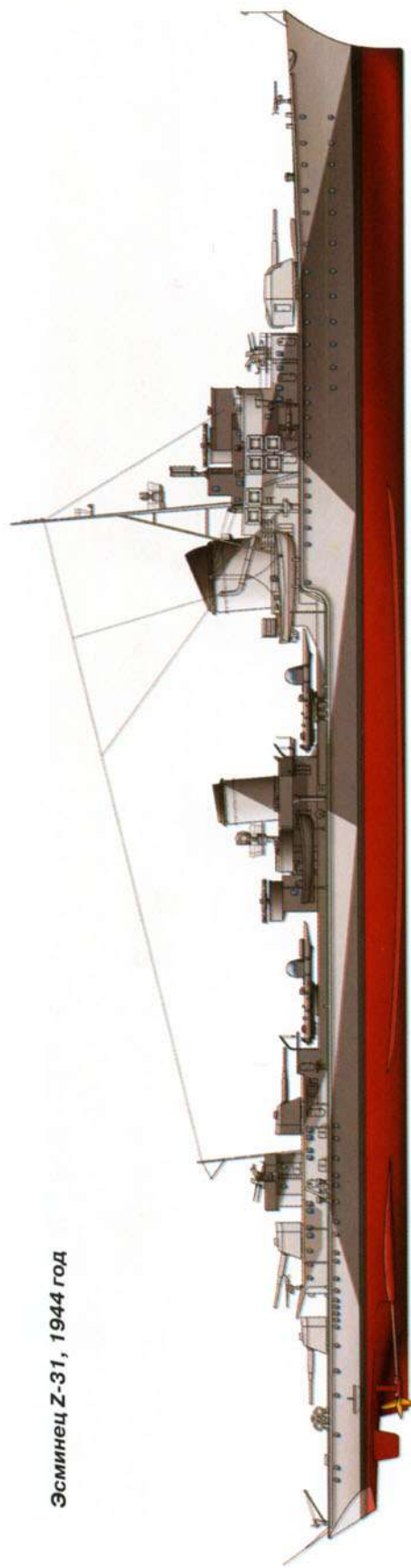
Эсминец Z-14, 1944 год



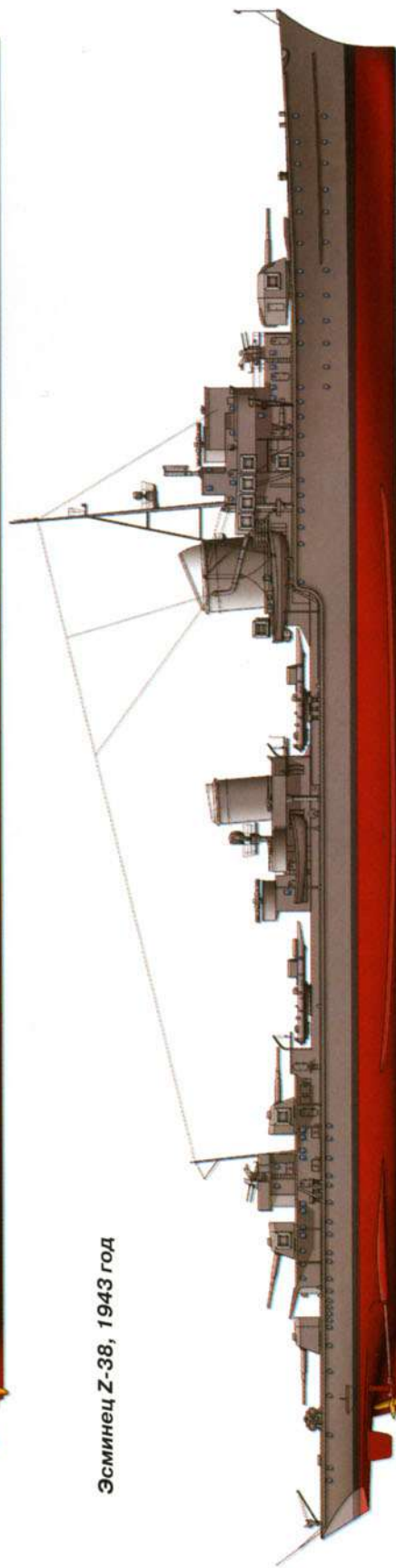
Эсминец Z-26, 1941 год



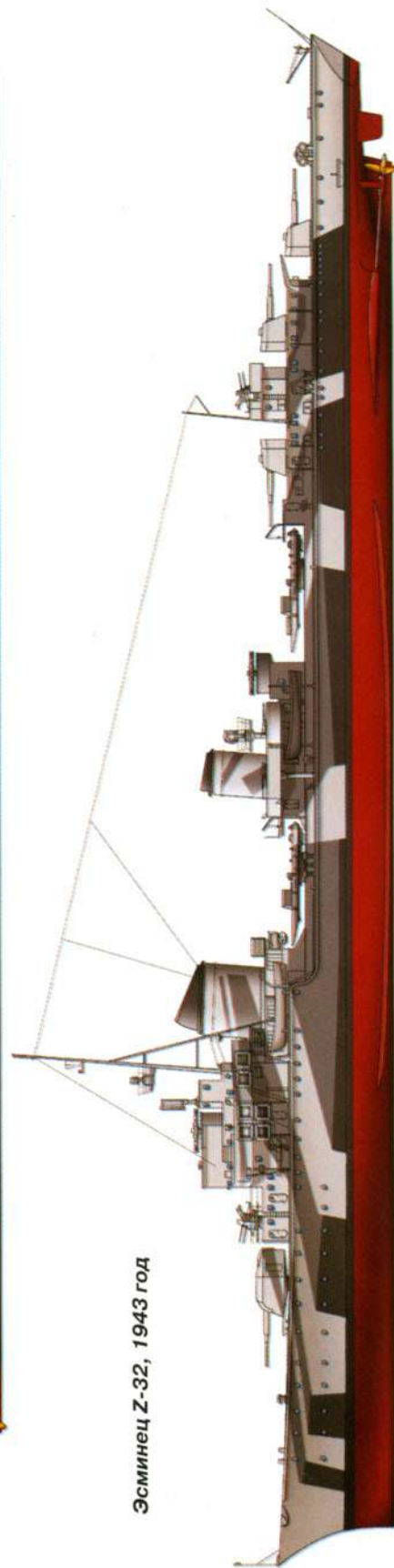
Эсминец Z-31, 1944 год



Эсминец Z-38, 1943 год



Эсминец Z-32, 1943 год



Эсминцы Z-25 и Z-29
Художник А.Ю. Заикин

