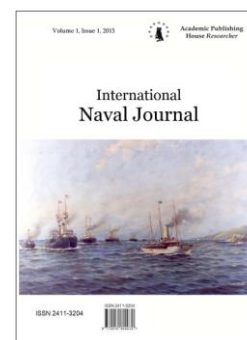


Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 7, Is. 3, pp. 144-157, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.7.144

www.ejournal37.com

UDC 94(430).086

Staking Everything at the North Cape

Igor E. Komarov

Independent investigator, Daugavpils, Latvia

Abstract

On the basis of article about sinking "Scharnhorst" analyzes the effectiveness of fighting against battleships battleships. It provides statistics of battles since the mid XIX century.

Keywords: naval history, battleship, battle.

Введение

Предлагаемая статья [4] написана на интересную тему – о **последнем** в истории бое линейных кораблей в **европейских** водах – бое, которым закончилась эпоха господства на европейских морях этих "плавающих крепостей", эпоха, длившаяся около 300 лет, считая от первого их боя в ходе Англо-Голландских войн XVII века! Однако подчеркну, речь идет именно об **европейских** водах, ибо в водах Тихого океана эта эпоха продлилась еще 10 месяцев и в последний раз в **мировой** истории морские гиганты сошлись в бою 25 октября 1944 г., когда в проливе Суригао между о-вами Панаон и Минданао (Филиппинские о-ва) шесть американских линкоров ночью за 23 минуты буквально растерзали японский линкор "Ямаширо", уже получивший до этого четыре торпеды с эсминцев, обрушив на него всю не-растратченную мощь своего главного калибра! "Ямаширо", скрывшийся под водой в 4 часа 19 мин. 25 октября 1944 г., вошел в историю морских сражении как **последний** линкор, потопленный линкором же. В Европейских водах эта "честь" выпала на долю "Шарнхорста", о чем и повествуется в приведенной ниже статье. Вообще же история битв "морских великанов" довольно коротка и количество их боев можно пересчитать по пальцам (я имею в виду битвы между паровыми броненосными кораблями, а не их парусными прародителями). В XIX веке таких боев мне известно два – бой у о. Лисса в Средиземном море 20 июля 1866 г. между итальянской и австрийской броненосными эскадрами, да вялотекущая перестрелка между испанскими броненосцами "Виктория" и "Нумансия" 10 октября 1873 г. у Картахены. Нынешний XX век оказался более урожайным на линкоровские дуэли. Уже в самом начале его произошло два сражения – 28 июля (10 августа) 1904 г. у Порт-Артура и 14 (27 мая) 1905 г. у о. Цусима – оба между русской и японской эскадрами. В разразившейся через десять лет Первой мировой войне произошло уже несколько стычек "плавающих крепостей", как "стенка на стенку", так и "один на один". В самом начале войны 24 января 1915 г. у Доггер-Банки сошлись эскадры линейных крейсеров Англии и Германии (правда, это были именно линейные крейсера, а не линейные корабли, но для "счета" их можно объединить в один класс), а 31 мая 1916 г. у берегов Ютландии в первый и последний раз в этой войне заговорили орудия главного калибра английских и германских линкоров. Надо сказать, что по количеству стычек с линкорами врага русские моряки не уступали своим союзникам – правда, эти стычки были скорее всего дуэлями или групповыми свалками по принципу "все на одно-

го". Так на Черном море еще 16(29) октября 1914 г. при нападении "Гебена" на Севастополь по нему три снаряда выпустил "Георгий Победоносец" (и сам получил тоже три). 5(18) ноября 1914 г. – бой "Гебена" с русской броненосной эскадрой у м. Сарыч. 10 мая 1915 г. – перестрелка "Гебена" с пятью русскими линкорами у Босфора. 7 января 1916 г. – бой "Гебена" с "Императрицей Екатериной Великой" у о-ва Кирпен. 4(17) октября 1917 г. – бой "Славы" и "Гражданина" с двумя немецкими дредноутами в Моонзунде.

Таким образом, по количеству боев линкоров (5) русские моряки в 2,5 раза превзошли своих союзников, а в сумме таких боев на всех морских театрах тогда произошло всего 7.

Вторая мировая война оказалась не менее урожайной на бои линкоров – их стали меньше беречь и гораздо активнее использовать. Первый бой линкоров произошел 9 апреля 1940 г., когда западнее Лофотенских островов встретились английский линейный крейсер "Ринаун" и немецкий линкор "Гнейзенау" (в бою принял участие и линкор "Шарнхорст"). Следующий бой имел место спустя ровно три месяца – 9 июля 1940 г. у мыса Пунта-Стило. В нем сошлись эскадры противников, причем становой хребтом итальянских сил были линкоры "Конте ди Кавур" и "Джулио Чезаре", а английских – линкор "Уорспайт". Кстати, "Джулио Чезаре" этот самый, что под названием "Новороссийск" 29 октября 1955 г. взорвался в Севастополе на немецкой донной mine и опрокинулся в 130 м от госпитальной стенки, унеся с собой жизни сотен моряков. В описываемом бою он получил один 381-мм снаряд с "Уорспайта" с дистанции 128 кабельтовых, отчего его ход снизился до 18 узлов. Интервал между вторым и третьим боями составил 10 1/2 месяца. Им стал знаменитый бой в Датском проливе "Принца Ойгена" и "Бисмарка" с "Принс оф Уэлсом" и "Худом" 24 мая 1941 г. А через три дня – 27 мая "Кинг Джордж V" и "Родней" покончили с "Бисмарком" в классическом артиллерийском бою. После этого интенсивность боевых встреч линкоров резко снизилась, и следующей дуэли гигантов пришлось ждать целых 15 1/2 месяцев – только 15 ноября 1942 г. у Гуадалканала сошлись в бою американские линкоры "Вашингтон" и "Саут Дакота" с японским "Кирисима", после чего "Кирисима" вошел в историю как первый японский линкор, погибший в артиллерийском бою с линкором противника (стрелял только "Вашингтон" при этом он стал **первым** в истории США линкором, открывшим огонь по неприятелю, и, надо сказать, что первый американский блин вышел далеко не комом). Немаловажное уточнение: "Кирисима" заставил "Саут Дакоту" выйти из боя, а до этого японский флот потерял только два линкора – "Хацусе" а "Яшиму" – но оба на минах в 1904 г. под Порт-Артуром. Еще одно уточнение: за два дня до боя "Кирисимы" (13.11.1942 г.) экипажем был затоплен однотипный линкор "Хиэй", сильно поврежденный торпедами и артогнем эсминцев и крейсеров в ночном бою и авиацией днем. Прошло еще 13 1/2 месяцев, прежде чем глубокой полярной ночью у о-ва Медвежий произошел последний бой линкоров в Европейских водах, бой, рассказ о котором я и предлагаю читателям.

Подводя итоги боевой деятельности морских исполинов за 78 лет, (1866 – 1944 гг.) можно сказать, что ими было проведено всего 18 боев и поединков, в которых от артиллерийского огня линкоров погибло 11 линкоров же. Список их выглядит так:

- 1) "Палестро" (Италия) 20.07.1866 г. у о. Лисса – пожар, взрыв боеприпаса.
- 2) "Ослябя" (Россия) 27.05.1905 г. у о. Цусима – потеря остойчивости.
- 3) "Император Александр III" – тоже.
- 4) "Бородино" – тоже.
- 5) "Индефатигейбл" (Британия) 31.05.1916 г. Ютландский бой – взрыв боезапаса.
- 6) "Куин Мери" (Британия) – тоже.
- 7) "Инвинсибл" (Британия) – тоже.
- 8) "Брегань" (Франция) 3.07.1940 г. Мерс-эль-Кебир – сел на грунт.
- 9) "Худ" (Британия) 24.05.1941 г. Датский пролив – взрыв боезапаса кормовых артпогребов.
- 10) "Кирисима" (Япония) 15.11.1942 г. у о. Гуадалканал (линкор затоплен экипажем после боя с ЛК "Вашингтон" и, следовательно, может быть исключен из этого списка).
- 11) "Шарнхорст" (Германия) – 26.12.1943 г. у о. Медвежий – потеря остойчивости от совместного воздействия артогня и торпед.
- 12) "Ямаширо" (Япония) 25.10.1944 г. пролив Суригао – тоже.

Как, очевидно, заметил внимательный читатель в список не включены "Князь Суворов" (Россия), "Слава" (Россия), "Зейдлиц" (Германия)* и "Бисмарк" (Германия). Дело в том, что все эти корабли хотя и были "жестоко избиты" артиллерией линкоров противника, но все же погибли от других причин – "Князь Суворов" был добит торпедами японского миноносца, а остальные, также потерявшие боеспособность, были затоплены своими экипажами. Это же относится и к "Адмиралу Ушакову", но он, кроме того, не являлся линкором в строгом смысле слова, да и сражался он не с линкорами, а с крейсерами противника. Если же учесть и их, то общее число линкоров – жертв линкоров дойдет до 16, т.е. по 0,88 корабля за бой. Наиболее "кровавыми" в этом смысле были Цусимское и Ютландское сражения (по три линкора), а самым безрезультатным – бой при Лиссе, где плодом героических усилий 37 боевых кораблей стало потопление артогнем... одного броненосца (еще один "Ре д'Италия" был потоплен таранным ударом броненосца "Эрцгерцог Фердинанд Макс"). Не учтен в этом списке и турецкий броненосец (точнее броненосный корвет) "Люфти Джелиль" т.к. он был потоплен хотя и артиллерией, но артиллерией береговой, снарядами из мортиры и пушки – обе 152-мм (29 апреля/11 мая 1877 г). В перечень боевых столкновений линкоров не включен знаменитый бой "Монитора" с "Вирджинией" 9 марта 1862 г на Хемптонском рейде, ибо оба "дуэлянта" все-таки до линкоровского ранга не доросли. Это были скорее броненосцы береговой обороны, или даже бронированные канонерские лодки. Не включено в этот список и сражение у м. Матапан 28-29 марта 1941 г. поскольку, несмотря на всю его результативность, линкоры противников в бой между собой не вступили.

Сводные данные о результативности боевых действий линкоров против линкоров за 1866 – 1944 гг.

Всего боевых столкновений с реальным применением оружия линкоров против линкоров – 26. К упомянутым выше надо добавить еще бой у Порт-Артура 27.01 (9.02) 1904 г. и два обстрела японскими броненосцами русской Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре – 26.02 (10.03) и 9(22).03.1904 г., нападение английских линкоров на французский флот в Мерс-эль-Кебире 3.07.40 г., перестрелку американского линкора "Массачусетс" с французским "Жан Баром", стоявшем в порту Касабланка 8.11.42 г. и противодействие линкоров "Хайредин Барбаросса" и "Торгут-Рейс" (Турция) обстрелу Дарданелл английскими линкорами 6 марта, 3 мая и 25 апреля 1915 г. (все – "Торгут-Рейс", а 6 марта и 3 мая – "Хайредин Барбаросса").

При этом погибло линкоров всего – 17 ед. В том числе:

- 1) от артиллерийского огня – 9 ("Палестро", "Ослябя", "Император Александр III", "Бородино", "Индифатигейбл", "Инвинсибл", "Куин Мери", "Худ", "Бретань").
- 2) от совместного воздействия артиллерийского огня линкоров и торпед с надводных кораблей – 3 ("Князь Суворов", "Шарнхорст", "Ямаширо").
- 3) от таранного удара – 1 ("Ре д'Италия").
- 4) затоплены экипажами после воздействия огня линкоров – 3 ("Зейдлиц", "Слава", "Кирисима").
- 5) затоплены экипажем после совместного воздействия огня линкоров и торпед – 1 ("Бисмарк")

Кроме того к пункту 2 можно отнести гибель линкоров "Сисой Великий" и "Наварин". Формально они погибли от совместного действия артогня линкоров и торпед, но фактически – только от торпед, ибо в дневном бою у о. Цусима повреждения от снарядов почти или вообще не получили. С учетом их, общая результативность линкоров в борьбе против линкоров возрастает до 19 единиц, а по п. 2 – до 5 ед. Оценивая приведенные факты можно сделать следующие выводы:

- 1) артиллерия линкоров самостоятельно уничтожила 53% от всех потерь линкоров в боях с линкорами же.
- 2) таранным ударом было потоплено 6,1%, однако для XIX века – 50%. Таким образом, линкоры самостоятельно уничтожили лишь 59% линкоров – жертв линкоров же.
- 3) артиллерия линкоров принудила к самопотоплению еще 17,4% вражеских линкоров. Всего же линкоры самостоятельно уничтожили или принудили к samozатоплению 76,5% своих линейных противников, в т.ч. артиллерией – 70,4%.

* Не понятно, о каком "Зейдлице" идет речь, вероятно, имеется в виду "Блюхер" (прим. ред.)

4) при совместном действии артиллерии и торпед погибло 17,4% и еще 6,1% принуждены к самозатоплению.

Обращает на себя внимание высокая живучесть, или лучше сказать непотопляемость линкоров. Даже будучи жестоко искромсанными вражеской артиллерией, потеряв боеспособность, линкоры упорно не желали тонуть, и их приходилось либо добывать торпедами ("Князь Суворов", "Шарнхорст"), либо топить своим экипажем ("Зейдлиц", "Бисмарк", "Кирисима"). Доля таковых составляет около $\frac{1}{3}$ (29,4%). Со "Славой" случай особый, она незначительно пострадала от артогня немецких дредноутов и ее затопили не поэтому. Разумеется, это не относится к случаям гибели линкоров от детонации боезапаса, вызванной взрывом бронебойного снаряда, проникшего в артогреба. Так погибло 26,6% от числа всех наших героев или 44,4% от числа их, погибших только от артогня. Характерно, что такая гибель постигла **только** линейные крейсера и **только** английские. К этому можно добавить и гибель "Палестро", правда, там взрыв боезапаса произошел не от попадания снаряда непосредственно, а от пожара, им вызванного. В целом же можно сказать, что артиллерией можно, скорее, разрушить вражеский линкор, лишит его боеспособности, но для потопления его надо добавить еще удары торпед или... безвыходность положения заставляющее экипаж открыть кингстоны. Разумеется, для полного представления об эффективности того или иного вида оружия нужно проанализировать и полную статистику гибели линкоров – и от торпед и от мин, и от бомб, и от других причин.

Закончив, таким образом, явно затянувшееся вступление, перехожу к переводу текста основной статьи [4].

Перевод статьи "Рейс к Нордкапу"

Бой и конец линейного корабля "Шарнхорст"

В ночь на 25 декабря 1943 г. на борту немецкого линейного корабля "Шарнхорст" царил оживленный движение. 39 000-тонный корабль осматривался и проверялся своим экипажем – морским и боевым (под "морским" экипажем, по-видимому, подразумевается та часть экипажа, что обеспечивала движение судна: штурманская БЧ, боцманская и машинная команды, верхняя вахта, а под "боевым" экипажем – та часть экипажа, что обеспечивает использование вооружения корабля – прим. ИК). Готовый к выходу в море, большой боевой корабль должен был с 23 марта 1943 г. скрываться в Альтен-фьорде, южнее Хаммерфеста. Только однажды "Шарнхорст" покинул свое убежище, когда с 6 по 9 сентября 1943 г. вместе с линкором "Тирпиц" огнем тяжелой артиллерии и высадкой десанта уничтожил слабо защищенные горные предприятия и оборудование порта на Шпицбергене. Фашистское военно-морское командование не имело обдуманного плана дальнейшего использования своих сил и не хотело рисковать, тем более что 22 сентября 1943 г. "Тирпиц" был выведен из строя сверхмалыми британскими подводными лодками. Каждый на борту "Шарнхорста" все же ясно мог представить себе, что в Рождественскую ночь им предстоит выход в приключенческую акцию в фашистском духе. После многих дней ожидания "Шарнхорст" по каналам связи получил приказ проявить активность и 25 декабря в 19 час. 01 мин, снялся с якоря и около часа пополудни в сопровождении пяти эсминцев вышел в открытое море. Погода между тем значительно ухудшилась. Ветер от зюйд-веста достиг силы от 7 до 9 баллов. Снежные заряды затрудняли наблюдение. Приказ "Шарнхорсту" и пяти эсминцам гласил: быть готовыми после 22 декабря перехватить союзный конвой, идущий курсом на Мурманск и подходящий к Нордкапу, и уничтожить его внезапным ударом. Военно-морское командование хотело этим приказом Деница оправдаться перед Гитлером после многих неудач. Месяцами оно ожидало такой шанс. Ныне он представился.

Из скудных разведывательных данных следовало, что британские силы охранения шли на значительном удалении от 19 транспортов конвоя, и была возможность атаковать транспорты до подхода к ним сил охранения. Эта "ошибка" стоила фашистским военно-морским силам их последнего боеспособного линкора "Шарнхорст".

В подкрадывающихся походах

С начала войны "Шарнхорст" после скрытного перехода находился в пункте базирования в отдаленном фиорде, где прятался от опасности, что по единому мнению руководства военно-морских сил, давало ему возможность уклониться от превосходящих морских и воз-

душных сил союзников. Вместо того, чтобы добиваться высоких цифр потерь союзников, "Шарнхорст", как впрочем и другие немецкие крупные корабли, укрывался в базе. Обзор боевых действий линкора "Шарнхорст" должен пояснить этот факт.

21 ноября 1939 г. корабль в первый раз решился вместе с "Гнейзенау" выйти в Северную Атлантику в обход Фарерских островов. При этом был потоплен британский вспомогательный крейсер "Равалпинди" (17 000 брт). Уже 28 ноября корабль снова встал на якорь на рейде Вильгельмсхафена. Следующая попытка действий в Северном море (18-20 февраля 1940 г.) на линии Шетландские острова – Норвежские проливы (видимо те, что у нас называются Датскими проливами – прим. ИК) была неудачной. Между 7 и 12 апреля "Шарнхорст" участвовал в операции "Везерюбунг-Норд", в ходе которой части вермахта неожиданно оккупировали территорию Норвегии. "Шарнхорст" и "Гнейзенау" выполняли задачу прикрытия рискованной высадки, предпринятой в гавани Нарвика, что, в конечном счете, стоило немецким военно-морским силам десяти эсминцев, т.е. почти половины их кораблей этого класса. 9 апреля оба линкора провели бой с британским линейным крейсером "Ринаун". При этом "Гнейзенау" получил три попадания, "Ринаун" – два. 11 апреля обоим боевым кораблям удалось в условиях плохой погоды прорваться через британскую дальнюю блокаду в Вильгельмсхафен. Ввиду усиливающихся воздушных ударов они вскоре были переведены в Киль.

4 июня 1940 г. "Шарнхорст" и "Гнейзенау", тяжелый крейсер "Адмирал Хиппер" и четыре эсминца взяли курс на Норвегию. Они должны были прорваться к заблокированным в Нарвике десантным частям и атаковать британские силы в Харшгадте или, вернее в Офот-Фьоре. Неожиданно оба линкора встретили старый и почти не охраняемый британский авианосец "Глориус" (45 самолетов, 22 500 т.). Авианосец был загружен эвакуированными из Норвегии самолетами Королевских ВВС, полетная палуба была заблокирована, его самолеты использовать для защиты не удалось. В бою на преследовании он и оба храбро сражающихся эсминца "Акаста" и "Ардент" были потоплены. "Шарнхорст" получил при этом попадание торпеды в корму у третьей башни. Поврежденному кораблю удалось дойти до Тронхейма, несмотря на большое поступление воды и частые налеты авиации. Ремонт в Киле продолжался до октября 1940 г.

С 28 декабря 1940 г. по 3 января 1941 г. удалась попытка прорыва линкора в Атлантику. При этом обнаружилось, что корабль не был приспособлен к плаванию в условиях зимней Атлантики, полученные в море повреждения заставила его вернуться.

С 22 января по 22 марта 1941 г. "Шарнхорсту" и "Гнейзенау" удалось прорваться в Атлантику вокруг Исландии. Линкоры прошли вблизи Британии, располагавшей для противодействия им лишь старыми боевыми кораблями и самолетами. Они должны были уклониться от боя с британскими линкорами "Рамиллиес", "Малайя" и "Родней". Все же за этот восьминедельный поход они потопили 22 одиночно следовавших грузовых судна суммарной вместимостью 115 000 брт. и значительно нарушили британскую конвойную систему. Это привело к тому, что подвоз по британским морским коммуникациям значительно сократился, что явилось результатом недооценки сил и возможностей противника. Немецкие линкоры достигли побережья Западной Франции, где они укрылись в Ла Палице и Бресте, но при этом находились в сфере воздействия британской авиации.

Новому выходу в Атлантику помешали немедленно принятые англичанами контрмеры. Уже 6 апреля 1941 г. британским торпедоносцам удалось тяжело повредить "Гнейзенау", а пятью днями позже он выдержал попадания авиабомб, которые вывели его из строя на восемь месяцев. 24 июня 1941 г. "Шарнхорст" получил пять бомбовых попаданий, после чего ему потребовался значительный ремонт. Поэтому новый поход в Атлантику стал невозможен.

Между 11 и 13 февраля 1942 г. последовал прорыв через Английский канал из Бреста и других опорных пунктов на северо-западе Франции, находящихся там боевых единиц – "Шарнхорста", "Гнейзенау" и "Принца Ойгена" (операция "Церберус"). Во время прорыва через канал "Шарнхорст" подорвался на двух минах. Он был вынужден стать на ремонт в Киле. 26 февраля 1942 г. также поврежденный на mine "Гнейзенау", находясь в Киле, получил такие тяжелые повреждения от британских авиабомб, что его вынуждены были исключать из списков флота. 23 марта 1943 г. "Шарнхорст" впервые предпринял две неудачные попытки перейти в Северную Норвегию в Лангфьорд (непонятно, каким образом "Шарнхорст" все же оказался на Севере, видимо, кроме двух неудачных была и третья, удачная попытка перехода в Северную Норвегию – прим. ИК). Вместе с подводными лодками, авиаци-

ей берегового базирования, а также линкором "Тирпиц" и другими кораблями он должен был бороться против англо-американских конвоев, идущих через северные моря, значение которых для снабжения Советского Союза немецкое руководство сально переоценивало. Теперь линкоры находились в области воздействия на них советских летчиков и подводников, британских авианосцев и дальней авиации, равно как и мощных надводных сил. Игра в прятки продолжалась.

Финал в ледовом море

1943 год характеризовался целой серией чувствительных неудач для фашистской коалиции. Подводное наступление в Атлантике практически было отбито. Вермахт потерпел фиаско под Сталинградом. Союзники овладели Северной Африкой. После решающей победы под Курском советские части неудержимо продвигались вперед. Японские милитаристы также терпели неудачи в Тихом океане.

К этому времени немцы и их союзники сосредоточили свои усилия на стабилизации Восточного фронта, который они рассматривали как решающий фронт Второй мировой войны. Вернуть стратегическую инициативу на этом фронте без большого риска было невозможно. Тем временем, руководство ВМС перешло к гроссадмиралу Карлу Деницу (гроссадмирал Редер весной 1943 г. был отправлен в отставку из-за провала его концепции морской стратегии (решающую роль в этом сыграл провал попытки группы надводных кораблей в составе тяжелого крейсера "Адмирал Хиппер", карманного линкора "Лютцов" и 6 эсминцев разгромить конвой JW-51B, охраняемый только эсминцами. В ходе боя, развернувшегося в новогоднюю ночь 1943 г. англичанам удалось не допустить немцев к транспортам и даже потопить их один эсминец и повредить "Адмирал Хиппер". Англичане потеряли тральщик и эсминец. Гитлер был взбешен таким "новогодним подарком" и потребовал от Редера сдать на слом все крупные надводные корабли, ибо они годами только отстаиваются в базах, да еще требуют выделения истребителей для их прикрытия с воздуха. До слома крупных кораблей дело все-таки не дошло, но Редеру пришлось уйти в отставку. Особенно Гитлера возмутило то, что в его ставке узнали о бое 1 января 1943 г. лишь через месяц после события и то – из сообщения английского радио – прим. ИК). Разработанный тогда же оперативный план "Остфронт" предусматривал ввод в бой "Шарнхорста" во взаимодействии с другими силами против конвоев идущих в Мурманск из Исландии и Англии. Гитлер, помня о мизерных успехах надводных сил говорил, что тяжелые корабли могут использоваться только в случаях, когда им обеспечен успех и когда поблизости не будут находиться превосходящие силы противника. Эта нереальная оценка противоборствующих сил и возможностей ввода в бой сдерживало фашистское руководство военно-морских сил, которое только в декабре 1943 г. решило, что представился благоприятный случай. Немецкая дальняя разведка обнаружила конвой JW-55A, едва он только двинулся 12 декабря 1943 г. из Лох-Эве курсом на Мурманск. Его охрану обеспечивала группа ближнего прикрытия под командованием вице-адмирала Бурнетта (в советской литературе чаще пишется Барнетт – прим. ИК), состоявшая из тяжелого крейсера "Норфолк" и легких крейсеров "Белфаст" и "Шеффилд". Одновременно дальнейшее прикрытие осуществлял линкор "Дюк оф Йорк" и крейсер "Ямайка" под командованием адмирала Фрезера, нового шефа британского "флота метрополии", что, при условии соглашения с командующим советским Северным флотом адмиралом Головкиным гарантировало переход в Мурманск союзного конвоя.

Конвой JW-55A без ущерба для себя достиг места назначения. Дениц и командование ВМС не без основания рассчитывали на дальнейшее движение конвоев. Между тем группа Фишера приняла бункер в Мурманске и вышла в Исландию, где и вступила в дальнейшее охранение следовавшего на восток конвоя JW-55B, фактически следовавшим вслед за предыдущим конвоем (англичане рассматривали эти конвои, как две части одного и того же конвоя JW-55 – отсюда и индексы "А" и "В" – прим. ИК). Он вышел 20 декабря из Лох-Эве в составе 19 транспортов. В это же время первый конвой, приняв в Мурманске охранение, 23 декабря вышел на запад, как конвой RA-55A, состоящий из 22 транспортов и 10 эсминцев, осуществлявших его ближнее охранение. 24 декабря 1943 г. утром сложилось следующее положение: обнаруженный 22 декабря немецкой дальней разведкой конвой JW-55B находился к зюйд-весту от острова Медвежий, почти в 400 милях от Альтен-фьорда. Курс шедшего на встречу RA-55A проходил значительно дальше к Северу. Он, как и предыдущий конвой JW-

55А, не был обнаружен немецкой разведкой. Силы Фрезера крейсировали к зюйд-весту от второй части конвоя и их местонахождение не было однозначно определено легкими разведывательными самолетами немцев. Так сложилось желательное для фашистского военно-морского командования положение: один слабо охраняемый конвой шел вплотную мимо убежища "Шарнхорста". Все опасения и предостережения опытных местных командиров и даже перехваченные неясные радиogramмы, указывавшие на возможность появления тяжелых надводных кораблей, были оставлены без внимания. Дальнейшие раздоры в фашистском военно-морском командовании свелись к раздумьям, каким образом достигнуть наибольшего пропагандистского эффекта из успешного молниеносного удара линкора.

"Спешиал Интеллиженс"

Почти до конца войны фашистское руководство пребывало в уверенности в ценности "немецких работ", объединенных с сомнением в невозможности расшифровать их систему шифровки радиogramм. На самом деле британская "Спешиал Интеллиженс" (радиоразведка и служба дешифровки) при большой помощи польских эмигрантов уже с середины 1940 г. удачно и быстро прочла ряд приказов и донесений германских военно-морских сил. Для этого службам требовалось лишь несколько часов – в зависимости от сложности шифра. В 1941-42 гг. союзники умели так быстро дешифровать многочисленные радиogramмы противника, что их конвои имели возможность обходить завесы фашистских подводных лодок. На конец декабря 1943 г. все увеличивающееся число радиogramм между командованием ВМС в Берлине, командованием группой "Норд" в Киле и командным пунктом в Нарвике, связанное с подготовкой активных действий "Шарнхорста" не было секретом для британской разведки. Так британское Адмиралтейство уверенно ожидало ввода в бой линкора "Шарнхорст" вскоре после 13 декабря 1943 г.

В ночь с 19 на 20 декабря 1943 г., когда Дениц с разрешения Гитлера дал приказ на ввод в бой "Шарнхорста" в операции "Остфронт", на столе британского руководства лежало разведывательное донесение, из которого следовало, что линкор перешел с шестичасовой на трехчасовую готовность к выходу в море, Это предположение усилилось после перехвата и расшифровки последующих радиogramм.

Срочное разведывательное донесение командира авиаэскадрильи с Лофотенских островов способствовало принятию решения о сопровождении конвоя JW-55В соединением тяжелых боевых кораблей.

Поскольку передача приказа из Берлина в Лансфьорд занимала по времени три, а иногда даже четыре часа, то неоднократно случалось так, что в Британии получали решение Берлина одновременно с адресатом.

Сражение

Когда адмирал Фрезер получил донесение о готовности к выходу в море "Шарнхорста" его боевая группа II находилась еще на некотором удалении от конвоя JW-55В и должна была затратить некоторое время на подход к конвою, поэтому он решил на нарушение радиомолчания, приказав конвою временно лечь на обратный курс. Однако плохие погодные условия могли привести к невыполнению этого приказа. При этом скорость конвоя уменьшилась так, что прикрытия адмирала Фрезера сблизилась с конвоем JW-55В. Радиogramма Фрезера была перехвачена как минимум четырьмя немецкими пеленгаторами. Все-таки немецкое руководство не захотело отменить приказ об операции "Остфронт". Около полуночи линкор "Шарнхорст" и пять эсминцев находились в открытом море. Осторожно высказанное командиром фашистской боевой группы контр-адмиралом Беем опасение, что погода сильно препятствует вводу корабля в бой было отмечено Деницем в резкой телеграмме, переданной по кабелю в 19.25:

1. Противник хочет проводкой важного конвоя с продовольствием и оружием для России затруднить доблестную борьбу наших Восточных героев.

2. Конвой атаковать "Шарнхорстом" и эсминцами.

3. Искусно и отважно использовать тактическое положение, сражение с половинным успехом не заканчивать. Занять положение для перехвата. Не допустить прорыва. Большие шансы заключаются в превосходстве артиллерии "Шарнхорста", поэтому Вы должны стремиться вступить в бой.

4. Прекратить бой по собственному усмотрению. Принципиально прекратить бой при появлении тяжелых сил противника.

5. Экипажи настроить в этом духе. Я верю в Ваш наступательный дух. Хайль Победа! Дениц. Гроссадмирал".

По этой телеграмме Бей должен был действовать во что бы то ни стало. На основании дальнейших решительных немецких сообщений и докладов, британское адмиралтейство могло следить за обстановкой в каждый момент времени и определить характер движения боевых кораблей противника к встрече со своей боевой группой (последующая оценка показала в итоге, что предварительный расчет дал ошибку только на 20 мин.). Адмирал Фрезер приказал конвою 26 декабря в 4 часа 01 минуту изменить курс на норд-ост и одновременно приказал группе Барнетта форсированным ходом идти на соединение с транспортами (эта группа из тяжелого крейсера "Норфолк", легких "Шеффилд" и "Белфаст" держалась впереди и справа от конвоя, а группа Фрезера – сзади и справа от него. Разведка установила, что "Шарнхорст" движется справа на пересечение курса конвоя, при этом он пройдет под кормой группы Барнетта и успеет атаковать конвой. Отсюда и приказ Фрезера Барнетту – вернуться к транспортам, а последним изменить курс влево). Фон Бей неудачно использовал разведывательный отряд, состоящий из пяти эсминцев не сумевших обнаружить конвой и наткнувшихся на пустоту. Около 8 час. 40 мин. шедшие высокой скоростью на зюйд-вест крейсера первого отряда установили радиолокационный контакт с "Шарнхорстом" и в 9 час, 25 мин. (по другим данным в 9 час. 21 мин – прим. ИК) совершенно внезапно открыли огонь по противнику, на это линкор тотчас же ответил. Получив несколько попаданий, он нашел спасение в бегстве. Описав широкую дугу через ост на норд, "Шарнхорст" развил большой ход (этим маневром адмирал Бей отрывался от английских крейсеров, продолжая идти на вест, навстречу конвою, и расходился с ними контркурсами, но после поворота на норд вновь оказывался на пути конвоя. Как видно адмирал Бей упорно стремился выполнить приказ). Боевое соприкосновение длилось 16 мин. Уже эти первые обмены залпами имели для "Шарнхорста" тяжелые последствия: был выведен из строя радиолокатор на формарсе. Зато отряд 1 уверенно поддерживал радиолокационный контакт, точно следя за всеми маневрами линкора, и Барнетт передавал результаты спешащему в район боя адмиралу Фрезеру.

В то время как Бей, после того как он отпустил флотилию эсминцев, предполагал конвой к норду от себя и хотел с ним сблизиться, отряд 1 шел курсом норд-вест навстречу конвою, ожидая контакта с "Шарнхорстом". Когда Барнетт сблизился с конвоем, конвой снова лег на курс зюйд-ост и держался даже несколько севернее от отряда Барнетта.

Между тем, находившийся к западу отряд 2 адмирала Фрезера развил высокий ход. Эта боевая группа была извещена о положении дел Бея. Она знала о расстоянии до него с достаточной большой точностью, чтобы предотвратить атаку конвоя.

Короче, около 12 часов отряд 1 возобновил огонь по приближающемуся линкору (это подтверждает, что после первого боевого столкновения адмирал Бей не думал отступать, а вторично повел "Шарнхорст" на перехват конвоя. Адмирал Барнетт, потеряв контакт с рейдером, не пытался его восстановить, а продолжал идти на Вест, на встречу с конвоем. Обнаружив его по РЛС крейсера заняли позицию в 10 милях впереди конвоя, вступив тем самым в непосредственное охранение его, но, не связывая себя скоростью конвоя и сохранив свободу тактического маневрирования. Через 20 минут после начала сражения Бей заторопился вернуться в Альтенфьорд, но отряд 1 продолжал находиться в радиолокационном контакте с "Шарнхорстом" и тотчас докладывал ценные сведения о нем отряду 2. Более того, Барнетт понял, что продолжая идти южным курсом, линкор скоро войдет в сферу огня отряда 2. С начинающейся темнотой на борту "Шарнхорста" полагали, что противник потеряет их, и под защитой ночи они смогут достичь базы. Однако внезапно с линкора обнаружили по штирборту большую цель. Уклонение к осту было бесполезно. В 16 часов 48 мин. открылся "Дюк оф Йорк", который имел радиолокационный контакт с "Шарнхорстом" еще с 16 час. 17 мин., и сократил дистанцию для открытия огня почти до 11 км. Противник был захвачен врасплох и получил первое тяжелое попадание еще до того, как смог оказать сопротивление. "Шарнхорст" оказался под градом огня противостоящего линкора. В бою приняли участие также четыре крейсера и восемь эсминцев. Только в скорости "Шарнхорст" имел еще преимущество и пытался вырваться из боя. Уже через короткое время в результате попаданий тяжелых 365-мм снарядов его ход уменьшался до 15, а немного позже – до 8 узлов. Тут Фре-

зер выпустил в дело свои эсминцы. Они добились нескольких попаданий торпед в противника. В 19 час возобновился огонь тяжелой артиллерии и за короткое время линкор Кригсмарине получил более 10 попаданий. Дальнейшие попадания торпед с крейсеров и эсминцев (в общей сложности, вероятно, 11 торпедных попаданий) превратили "Шарнхорст" в развалину. В свете своих осветительных ракет британские моряки могли наблюдать как в 19 час. 45 мин. он перевернулся через правый борт и затонул. 1803 чел. его экипажа нашли себе могилу. Только 36 чел. удалось спасти англичанам (в их числе не было офицеров – прим. ИК). С потоплением "Шарнхорста" немецко-фашистские военно-морские силы потеряли последний боеспособный линкор.

Авантюристическая концепция морской войны уничтожения торгового тоннажа действиями надводных тяжелых кораблей была окончательно опровергнута. После окончания войны адмирал Фрезер был возведен во дворянство. Его титул гласил: "адмирал лорд Фрезер, граф Нордкапский".

Рождение в вооруженческой лихорадке

Когда строительство броненосных крейсеров "А", "В" и "С" (позднее броненосцы "Дойчланд", "Адмирал Шеер" и "Адмирал граф Шпее") было завершено, гитлеровская военная верхушка вместе с экспертами по вооружению и промышленности с удовольствием форсировало строительство объектов "Д" и "Е" – позже линкоры "Шарнхорст" и "Гнейзенау". Долгое время после прихода к власти фашистов имелись лишь единичные конструкторские бюро. В нарушение ограничений Версальского договора и британо-германского морского соглашения от июня 1935 г. строительство флота неоднократно пересматривалось и тоннаж строящихся кораблей молчаливо увеличивался. Было объявлено, что водоизмещение броненосца составит 26.000 тонн. .

3 октября 1936 г. "Шарнхорст" сошел со стапеля военно-морской верфи в Вильгельмсхафене. Ввод его в строй состоялся 7 января 1939 г. Объявленный броненосцем он был перепроектирован в линкор водоизмещением 38.900 т. длиной 236 м, шириной 30 м, максимальной осадкой 10,5 м, с 12 паровыми котлами, обеспечивающими паром высоких параметров три турбинных двигателя фирмы Броун-Бовери общей мощностью более 160.000 л.с., вращавших три винта. При этом корабль мог при благоприятных условиях развить полный ход в 31,5 узла. Главное вооружение состояло из трех трехорудийных башен с новыми 280-мм орудиями. Средняя артиллерия состояла из двенадцати 150-мм орудий, из них восемь в двухорудийных башнях и четыре в одноорудийных установках. Тяжелая зенитная артиллерия корабля состояла из 14 орудий калибра 105-мм в двухорудийных установках. Зенитное вооружение дополнялось 16 37-мм и 38 20-мм орудиями. Торпедное вооружение "Шарнхорста" состояло из шести торпедных труб в строенных установках. Заканчивала все вооружение одна катапульта и два или четыре бортовых разведчика типа "Арадо" Ар-196. С самого начала "Шарнхорст" и его сестершип "Гнейзенау" создавались для использования как "нарушители торговли" и должны были вести "войну тоннажа" в просторах Атлантики. Запас топлива в 6300 т. топочного мазута обеспечивал дальность плавания 17 узловым экономическим ходом в 16.000 миль. Эта концепция, монополюс владевшая Гитлером и фашистским военно-морским руководством, была опровергнута практикой 2-й мировой войны.

Послесловие

И так, это была статья, достаточно полно освещающая ход событий, приведших в гибели последнего действующего линкора Германских ВМС. Однако это, естественно, не означает, что к этому рассказу нечего добавить. Я ознакомился с другими источниками и выудил отсюда еще кое-что интересное. Так из текста статьи можно вынести убеждение, что крейсера Барнетта и группа Фрезера выполняли одну задачу – сопровождение конвоя JW-55B, при этом отряд Барнетта шел впереди конвоя, а группа Фрезера – сзади и справа (к югу от конвоя). На самом деле крейсерский отряд прикрывал конвой RA-55A, шедший навстречу конвою JW-55B из Мурманска в Англию. Можно полагать, что место встречи конвоев на меридиане острова Медвежий было выбрано не случайно, адмирал Фрезер, возможно, хотел иметь в этом месте, наиболее опасное с точки зрения нападения тяжелых немецких кораблей, объединенные силы прикрытия обоих конвоев, способные уверенно противостоять немцам. Т.е. можно полагать, что обе группы английских кораблей решали общую задачу –

совместными усилиями прикрывали движение обоих конвоев через опасный район. Кроме того можно предположить, что адмирал Фрезер использовал оба конвоя как приманку, как бы "дразня" немцев видением 41 транспорта, проходящих вблизи самого "логова фашистского зверя". На эту мысль наводит способ действия англичан – сначала группа Фрезера уходит в Англию, а крейсера Барнетта остаются в Мурманске (обе группы провели совместно операцию по проводке конвоя но пришли в Мурманск в разное время). После этого, 20 декабря, из Лох-Эве в СССР выходит конвой JW-55B в охранении группы Фрезера, а через трое суток, 23 декабря из Мурманска ему навстречу движется конвой RA-55A в охранении группы Барнетта. Место встречи – меридиан о. Медвежий. Получается нечто вроде классических "клещей" – немецкий линкор, если его пошлют для атаки конвоя окажется между молотом и наковальней (хоть того, хоть другого конвоя, ибо вряд ли немцы вскроют движение обоих конвоев сразу, обнаружив один из них, они, скорее всего, на том и успокоятся и сосредоточат на нем все свое внимание: так и получилось, немцы обнаружили только JW-55B) – появление хотя бы одного отряда прикрытия наверняка будет для них неожиданным. В действительности дело сложилось для англичан еще благоприятнее – немцы вообще не узнали о наличии в море каких-либо сил прикрытия, а из двух конвоев вскрыли один, т.е. успешность немецкой разведки не превышала 25%.

Еще некоторые дополнения. В бою с "Шарнхорстом" все преимущества были на стороне англичан – кроме, разве что, скорости хода. Линкор "Дюк оф Йорк" превосходил "Шарнхорста" по весу бортового залпа в 2,38 раза (7080 кг против 2970 кг) и был лучше бронирован. Это положение еще больше усугубилось ошибочной тактикой немцев. Внезапно попав под огонь англичан, немцы бросились бежать от них полным ходом, забыв, что в случае преследования в кильватер против их единственной кормовой 280-мм трехорудийной башни, с весом залпа 990 кг, англичане выставят две свои башни с шестью 356-мм орудиями с залпом 4248 кг, т.е. превосходство англичан возрастает до 4,29 : 1. Поняв это в ходе боя, немцы пытались время от времени вводить в бой и носовые башки, для чего периодически отворачивали к югу (вправо), давали бортовой залп и снова ложились на курс отхода. Такая тактика была плоха во всех отношениях – эффективность огня немцев от этого практически не увеличивалась, а ход на генеральном курсе заметно снижался, что не давало немцам возможности оторваться от противника. Снижался ход "Шарнхорста" и вследствие попадания снарядов и торпед с крейсеров и эсминцев – но об этом хорошо говорится в статье.

Некоторые статистические итоги боя:

1. "Дюк оф Йорк" произвел всего 77 залпов, выпустив, если считать в залпе 6 снарядов, 462 снаряда калибром 356-мм из которых в цель попало не менее 10 (фактически, видимо, больше), т.е. меткость всего 2,2% – как в Ютландском бою. Если же считать не 77 залпов, а 77 выстрелов (источник допускает двоякое толкование), то меткость возрастает до 13,8% – отличный результат.

2. Английские крейсера и эсминцы выпустили по "Шарнхорсту" 55 торпед, добившись не менее 14 попаданий. Столь высокий процент попаданий (более 25%) по-видимому объясняется тем, что в условиях штормовой полярной ночи да еще под прикрытием огня 14-ти, дюймовых орудий своего линкора, английские крейсера и эсминцы смело подходили к "Шарнхорсту" на минимальное расстояние и всаживали в него торпеды – буквально в упор. Один эсминец сблизился с линкором на 2 кабельтова, правда и поплатился за это – был поврежден огнем средней артиллерии "Шарнхорста". Кстати, полезно отметить, что если немецкий адмирал вынужден был отправить в базу свои эсминцы, которые "захлебывались" на штормовой волне и только связывали линкор, то английские эсминцы отлично проявили себя в этом бою – последнем бою эсминцев против линкора и вообще тяжелых кораблей в истории Европейских морских войн. Выражаясь высоким стилем – свою лебединую песнь английские "дестройеры" спели вполне достойно, подтвердив свое назначение (дестройер – истребитель, разрушитель). Этот факт подтверждает вывод о невысоких мореходных качествах ненецких эсминцев, сделанный автором статьи "Миноносная легенда" [5]. Итог всех этих усилий – гибель последнего дееспособного немецкого линкора вместе с 1993 членами своего экипажа. Спасено было всего 36 человек, из них ни одного офицера. Потери англичан были во много раз меньше, хотя огонь немцев все-таки не был совершенно неэффективным. Три английских крейсера и как минимум, один эсминец получили повреждения, причем крейсер "Шеффилд" из-за повреждения турбин снизил ход настолько, что отстал от других крей-

серов Барнетта и не смог принять участия в заключительной стадии операции. В "Дюк оф Йорк" попал один 280-мм снаряд, разбивший ногу фок-мачты. Потери англичан составили 26 убитых и несколько раненых, двое из которых умерли уже в Мурманске, куда после боя пришли англичане 27 декабря.

После этих, бесполезных на мой взгляд, дополнений можно рассмотреть прилагаемую хронику событий.

Хроника событий операции "Остфронт"

Время	События
<u>1. Предварительная информация</u>	
12.12.43	Из Англии в СССР вышел конвой JW-55A 19 транспортов, в т.ч. 2 танкера: с бензином для Белого моря и с нефтью для Кольского залива. В охране – легкие крейсера "Белфаст" (флагман), "Шеффилд", тяжелый "Норфолк" и четыре эсминца. В дальнем прикрытии – линкор "Дюк оф Йорк", флаг командующего флотом метрополии адмирала Фрезера, крейсер "Ямайка" и 4 эсминца.
16.12.43	Приход в Мурманск (Полярное?) группы Фрезера. Визит адмирала Головки на "Дюк оф Йорк".
16-10.12.43	Корабли группы Фрезера принимают бункер.
18.12.43 вечер	Группа Фрезера поспешно снялась из Кольского залива на Британию.
19.12.43	Группа Барнетта ("Норфолк", "Белфаст", "Шеффилд" и эсминцы) пришли в Кольский залив.
20.12.43	Приход в Мурманск 11 транспортов конвоя JW-55A. Другие 8 транспортов идут в Архангельск. Из Лох-Эве на СССР снялся конвой JW-55B – 19 транспортов, 14 эсминцев, 2 шлюпа и тральщик. Прикрытие – группа Фрезера.
22.12.43	Из Кольского залива на Англию снялась Мурманская группа конвоя RA-55A, общий состав конвоя – 22 транспорта, 8 эсминцев, 6 других кораблей. Конвой JW-55B у Фарерских о-вов обнаружен немецкой разведкой – германской авиацией.
23.12.43	Из Кольского залива вслед за транспортами конвоя RA-55A вышла крейсерская группа Барнетта. Конвой JW-55B атакован 5 бомбардировщиками. Безрезультатно.
25.12.43 9 час.	Подводная лодка U-601 к югу от о. Медвежий обнаружила конвой JW-55B и приступила к преследованию, сообщив место конвоя лодке U-716.
25.12.43 14 час.	Корабли охранения конвоя JW-55B атаковали лодку U-601 и загнали ее на глубину. Лодка U-716 выпустила по конвою одну акустическую торпеду. Безрезультатно. Лодка обнаружена кораблями охранения и загнана на глубину.
25.12.43 19-01	"Шарнхорст" снялся с якоря в Альтен-фьорде.
26.12.43 1-00	"Шарнхорст" и 5 эсминцев вышли в открытое море. Шторм.
<u>2. Исходное положение</u>	
26.12.43 4-00	Конвой JW-55B в 50 милях к югу от о. Медвежий. Крейсера Барнетта – примерно в 150 милях на ост. Курс - зюйд-вест, ход 18 узлов. группа адмирала Фрезера к зюйд-весту от конвоя JW-55B на расстоянии примерно 350 миль. Курс - ост. "Шарнхорст" с эсминцами идя курсом норд ходом 24 узла (этот ход определялся возможностями немецких эсминцев в штормовом море) пересекает курс Фрезера, стремясь сблизиться с конвоем.
<u>3. Хроника событий</u>	
26.12.43 4-01	Адмирал Фрезер нарушает радиомолчание и запрашивает адмирала Бар-

(время вызывает сомнение)	нетта, капитана 2 ранга Мак Коя (командир сил охранения конвоя JW-55B) об их местонахождении.
6-28	Адмирал Фрезер приказывает конвою повернуть на норд-ост, а группе Барнетта сблизиться с конвоем и вступить в его охранение.
7-12	Группа Барнетта ложится за курс вост.
8-15	Группа Барнетта ложится на курс 300° (Барнетт рассчитывал подойти к конвою с юга, чтобы оказаться "на ветре" у "Шарнхорста", что давало некоторые преимущества в артиллерийском бою, хотя и не столь важные, как в эпоху парусного флота). Адмирал Бей отправил эсминцы на поиск конвоя.
8-40	Крейсер "Белфаст" установил РЛС-контакт с "Шарнхорстом", дистанция 175 каб., пеленг 295 град., расстояние от "Шарнхорста" до конвоя 30 миль. Ход группы Барнетта увеличен до 18 уз.
9-21	Сигнальщики "Шеффилда" обнаружили "Шарнхорст" на дистанции 65 каб.
9-24	"Норфолк" осветил цель осветительным снарядом и вместе с "Шеффилдом" открыл огонь главным калибром. Пеленг 190, дистанция – 60 каб. Начало первого боя. Попадание двух 203-мм снарядов в надстройки "Шарнхорста". Разбита антенна на формарсе (антенна РЛС). "Шарнхорст" после попытки пройти под кормой группы Барнетта, лег на зюйд-ост.
9-40	Огонь прекращен. Конец первого боя.
26.12.43 9-55	"Шарнхорст" лег на курс норд-ост, пытаясь вновь выйти на перехват конвоя, ход увеличен до 31,5 узла.
10-19	Крейсера Барнетта потеряли РЛС-контакт с "Шарнхорстом". Курс-325, ход 24 узла. это был максимальный ход, который могли поддерживать английские крейсера в условиях 7-8 бального ветра. Дальнейшие действия Барнетта, по-видимому, объяснялись тем, что он учитывал превосходство немцев над ним в ходе на 7 узлов. Он не стал гоняться за "Шарнхорстом", а поспешил на соединение с конвоем.
до 11-00	Группа Барнетта соединилась с группой эсминцев "Машкетир", "Мэтчлесс", "Оппертьюк" и "Вираго", отозванных из состава охранения конвоя (можно полагать, что 4 английских эсминца, ранее входивших в группу Барнетта не могли на волнении развить ход, равный ходу крейсеров и отстали, в связи с чем появилась необходимость заменить их эсминцами из состава непосредственного охранения конвоя).
около 11 час.	Группа Барнетта установила РЛС-контакт с конвоем.
до 12-00	Группа Барнетта заняла место в 100 каб. впереди конвоя, двигаясь на зигзаге за эсминцами.
12-04	Крейсера группы Барнетта установили РЛС-контакт с "Шарнхорстом". Дистанция 140 каб. Эсминцы переразвернуты на правый крамбол крейсеров.
12-21	Крейсера Барнетта открыли огонь, приказ эсминцам – выйти в торпедную атаку. Начало второго боя. "Шарнхорст" ведет ответный огонь.
около 12-21	Конвой изменил курс на зюйд-ост.
около 12-30	Попадание в "Норфолк".
12.21 - 12.41	Перестрелка на дистанции 45-80 каб. 2 попадания в "Норфолк" (на крейсере была выведена из строя одна орудийная башня), повреждение "Шеффилда". Эсминцам не удалось выйти в торпедную атаку. "Шарнхорст" получил 5-6 попаданий.
12-41	"Шарнхорст" лег на курс зюйд-ост и вышел из боя. Огонь прекращен. Конец второго боя. Барнетт повел группу на сближение с "Шарнхорстом".
около 13 час.	"Шарнхорст" лег на курс отхода в базу, немецкие эсминцы прошли в 100

	каб. от конвоя, не заметив его. Группа Барнетта преследует "Шарнхорст".
около 13 час.	"Шеффилд" отстал из-за повреждения гребного вала. Преследование продолжают "Белфаст", "Норфолк" и эсминцы, поддерживая с "Шарнхорстом" РЛС-контакт.
около 14 час.	Приказ адмирала Бея немецким эсминцам – следовать в базу.
16-17	Группа Фрезера все это время следовавшая на сближение с конвоем и сократившая дистанцию с примерно 350 до 125 миль, установила РЛС-контакт с "Шарнхорстом" на дистанции 225 каб. по пеленгу 20. Курс "Дюк оф Йорка" – ост, "Шарнхорста" – зюйд-ост.
16-48	Выстрел с "Дюк оф Йорка" осветительным снарядом.
16-51	Первый залп "Дюк оф Йорка". Дистанция 60 каб. Попадание.
после 16-51	"Шарнхорст" ложится на генеральный курс ост и развивает полный ход, периодически отворачивая к югу, чтобы дать бортовой залп. Англичане преследуют противника, энергично обстреливая его.
17-13	Эсминцам приказано выйти в торпедную атаку.
18-20	На "Шарнхорсте" замолчал главный калибр, огонь по эсминцам ведет только средняя артиллерия. 356-мм снаряд пробил борт ниже ватерлинии и перебил паропровод. Ход упал до 10 уз., но затем возрос до 26 уз.
18-24	"Дюк оф Йорк" прекратил огонь.
19-00 ?	Адмирал Бей получает одобрение Деница и Гитлера (это был ответ на его радиограмму, в которой он доносил, что будет вести бой до последнего снаряда), начинаются торпедные атаки эсминцев. С дистанции 10-11 каб. выпущено 16, а затем с 5 каб. еще 12 торпед из которых в цель попало 3. Ход сохранился 22 уз.
19-01	"Дюк оф Йорк" открыл огонь. Дистанция 50 каб.
19-20	Разрушена последняя башня "Шарнхорста". Ход упал до 5 уз.
19-28	"Дюк оф Йорк" прекратил огонь после 77 залпов (возможно речь идет не о залпах, а о выстрелах, хотя за 120 мин. действительно можно сделать 77 залпов при скорострельности средней 1 выстрел в 1,6 мин., что вполне реально. Напомню, что скорострельность советских 356-мм орудий составляла 1,5 выстрела/мин. Наверное, английские пушки и артиллеристы были не хуже). Продолжительность артиллерийского боя 2 часа 00 мин.
после 19-28	"Ямайка", "Белфаст" и эсминцы выпустили еще 24 торпеды. Попало в цель 5-8 торпед.
19-37	Крейсер "Ямайка" удачно выпустив 3 торпеды с 20 каб. "Шарнхорст" потерял ход.
19-45	Взрыв на "Шарнхорсте". Линкор затонул в точке 72°24' СШ 28°00' ВД.

Примечания:

1. Морисон С. Битва за Атлантику выиграна. М.: Воениздат, 1959. С. 219–224.
2. Белли В.А., Пензин Я.Б. Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море 1939-1945 гг. М.: Воениздат, 1967. С. 267–271.
3. Головкин А.Г. Вместе с флотом. М.: Финансы и статистика, 1984. С. 199-206.
4. Schulz E., Adamitza P. Reise um das Nordkap // Marine-Kalender der DDR 1990. Berlin: Militärverlag der DDR, 1989. S. 20-25.
5. Израэль У. Миноносная легенда // Морская старина. 2000. № 4/III. С. 57–111.

References:

1. Morison S. Bitva za Atlantiku vyigrana. M.: Voenizdat, 1959. S. 219–224.
2. Belli V.A., Penzin Ja.B. Boevye dejstvija v Atlantike i na Sredizemnom more 1939-1945 gg. M.: Voenizdat, 1967. S. 267–271.
3. Golovko A.G. Vmeste s flotom. M.: Finansy i statistika, 1984. S. 199-206.
4. Schulz E., Adamitza P. Reise um das Nordkap // Marine-Kalender der DDR 1990. Berlin: Militärverlag der DDR, 1989. S. 20-25.
5. Izrajel' U. Minonosnaja legenda // Morskaja starina. 2000. № 4/III. S. 57–111.

УДК 94(430).086

Ва-банк у Нордкапа

Игорь Евгеньевич Комаров

Независимый исследователь, Даугавпилс, Латвия

Аннотация. На основе статьи о потоплении "Шарнхорста" анализируется эффективность боев линкоров против линкоров. Приводится статистика сражений с середины XIX в.

Ключевые слова: военно-морская история, линейный корабль, сражение.