



# International Naval Journal

Has been issued since 2013. ISSN 2411-3204, E-ISSN 2413-7596  
2015. Vol.(8). Is. 4. Issued 4 times a year

## EDITORIAL STAFF

**Mitiukov Nicholas** – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation (Editor in Chief)

**Mamadaliyev Anvar** – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation

## EDITORIAL BOARD

**Anca Alejandro** – Institute of Naval History and Culture Naval, Spain

**Crawford Kent** – Gunnery Fire Control Group, USA

**Katorin Yuri** – National research university of information technologies, mechanics and optics, St. Petersburg, Russian Federation

**Fedorov Aleksandr** – Rostov State University of Economics, Taganrog, Russian Federation

**Menjkovsky Vaycheslav** – University of Belarussian State, Minsk, Belarus

**Rozhkov Andrei** – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

**Zherebtsov Igor** – Institute of Language, Literature and History, Komi Science Centre, Syktyvkar, Russian Federation

Journal is indexed by: CrossRef, OAJI

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

**Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.**

Postal Address: 26/2 Konstitucii, Office 6  
354000 Sochi, Russian Federation

Website: <http://ejournal37.com/>  
E-mail: [sochi003@rambler.ru](mailto:sochi003@rambler.ru)

Founder and Editor: Academic Publishing  
House *Researcher*

Passed for printing 10.12.15.  
Format 21 × 29,7/4.

Headset Georgia.  
Ych. Izd. I. 4,5. Ysl. pech. I. 4,2.

Order № INJ-8.

© International Naval Journal, 2015

International Naval Journal

2015

№ 4



# International Naval Journal

Издается с 2013 г. ISSN 2411-3204, E-ISSN 2413-7596  
2015. № 8 (4). Выходит 4 раза в год.

## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

**Митюков Николай** – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация (Главный редактор)

**Мамадалиев Анвар** – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

## РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

**Анка Алехандро** – Институт военно-морской истории, Испания

**Каторин Юрий** – Санкт-Петербургский национальный университет информационных технологий, механики и оптики, Санкт-Петербург, Российская Федерация

**Крауфорд Кент** – Группа управления артиллерийским огнем, США

**Рожков Андрей** – независимый исследователь, Жлобин, Беларусь

**Федоров Александр** – Ростовский государственный экономический университет (РИНХ), Таганрог, Российская Федерация

**Меньковский Вячеслав** – Белорусский государственный университет, Минск, Беларусь

**Жеребцов Игорь** – Институт языка, литературы и истории Коми научного центра РАН, Сыктывкар, Российская Федерация

Журнал индексируется в: CrossRef, OAJI

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 354000, Россия, г. Сочи,  
ул. Конституции, д. 26/2, оф. 6

Сайт журнала: <http://ejournal37.com/>

E-mail: [sochi003@rambler.ru](mailto:sochi003@rambler.ru)

Подписано в печать 10.12.15.

Формат 21 × 29,7/4.

Учредитель и издатель: ООО "Научный из-  
дательский дом "Исследователь"  
Academic Publishing House *Researcher*

Гарнитура Georgia.

Уч.-изд. л. 4,5. Усл. печ. л. 4,2.

Заказ № INJ-8.

International Naval Journal

2015

№ 4

C O N T E N T S

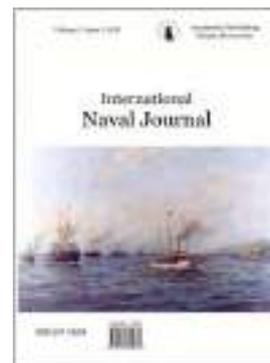
Articles and Statements

The First Dannish Ironships Nicholas W. Mitiukov .....	170
Exception to the Rule Yuri F. Katorin .....	187
Memel's Batteries Alexander F. Mitrofanov .....	199

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN: 2411-3204  
E-ISSN: 2413-7596  
Vol. 8, Is. 4, pp. 170-186, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.8.170  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 94(489)

### The First Danish Ironships

Nicholas W. Mitiukov

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation  
Doctor of Technical Sciences, Professor

#### Abstract

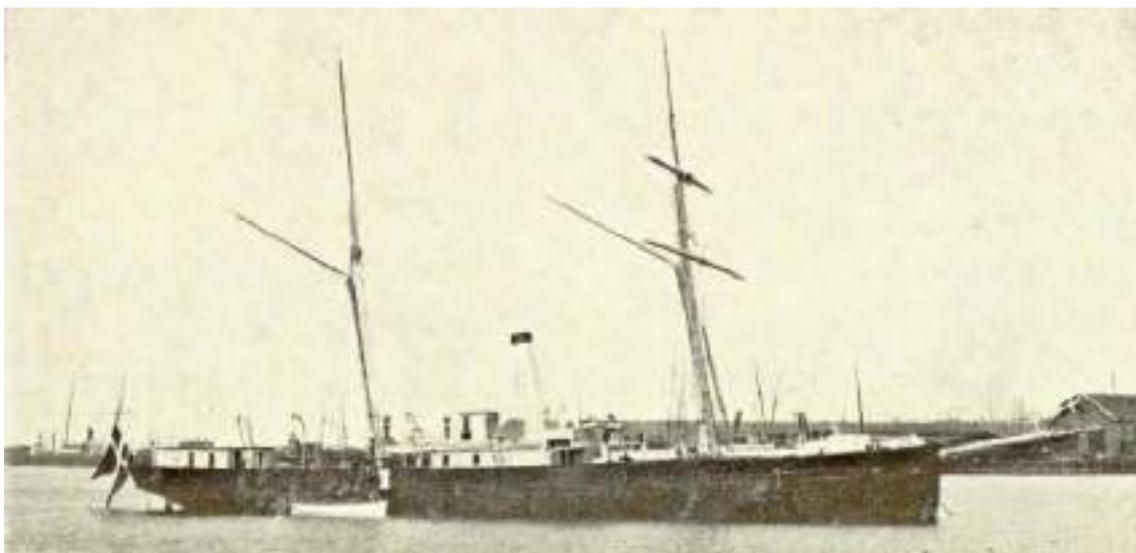
The article considers the history of the development of the first Danish battleships from armored schooners "Absalon" and "Esbern Snare" to the battleship "Odene". The article analyzes the main patterns of occurrence of different types of ships, the history of their operational use.

**Keywords:** Denmark, history, armored shipbuilding, ironclad, monitor, naval rivalry.

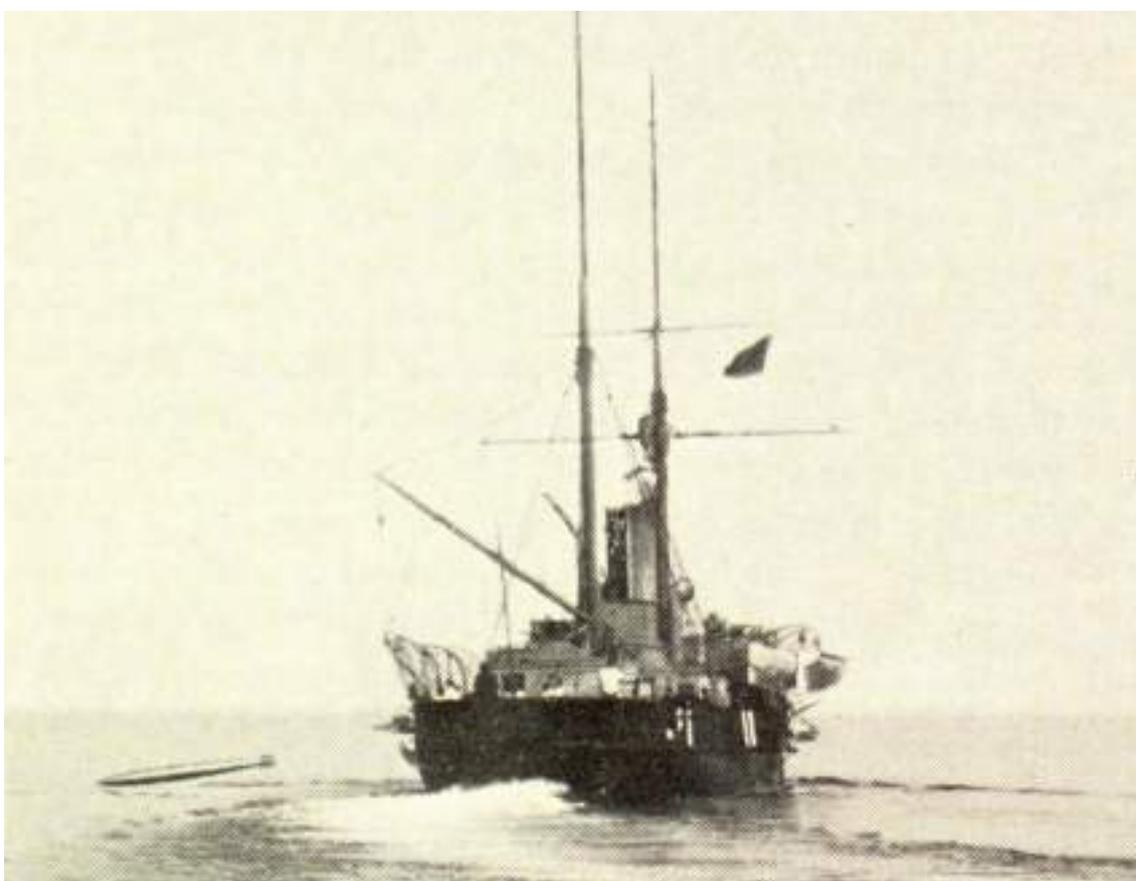
Вся история Датского королевства может служить примером того, как можно весьма эффективно проводить наступательную военно-морскую политику, полагаясь лишь на свои собственные весьма ограниченные ресурсы и возможности. Следствием этого стали обширные заморские территории, вошедшие в состав королевства – от заснеженных просторов Гренландии и вулканов Исландии до тропических островов Святого Фомы в Карибском море. И при этом датский флот никогда не был большим! Тем не менее, например, итоги вероломного нападения Великобритании на нейтральную Данию и захват в Копенгагене практически всего датского флота в 1807 г. сами британцы оценили весьма высоко. Так министр иностранных дел Джордж Каннинг заявил, что не слышал *"ни о чём более блестящем, более здоровом и более эффективном"*, чем эта операция. Впрочем, сами датчане ответили на это "замирение" акцией, вошедшей в историю как "посадка 90 тысячи дубов", и вскоре смогли практически восстановить свои силы.

В середине XIX в. датский флот по-прежнему составлял силу, вполне способную обеспечить существенный перевес в войне на Балтике. После победы над Наполеоном именно германская угроза и явилась тем "последним доводом королей", заставившим системно и постоянно заботиться о собственном флоте. И флот оправдал надежды военных, сумев в обеих войнах с Пруссией надежно заблокировать ее порты, зарекомендовав себя с самой лучшей стороны! Поэтому не было ничего удивительного в том, что первые датские броненосцы в основном представляли собой тип мореходного корабля, пригодного для морской блокады.

Уже с начала 1860-х гг. в Дании на полном серьезе начали обсуждать вопрос о строительстве своего броненосного корабля по типу "Ла Глуара" или "Уорриора". Сражение на Гемптонском рейде в марте 1862 г. во время гражданской войны в Соединенных Штатах заставило до предела ускорить принятие необходимых решений, и уже в апреле-мае рейхстаг принимает решение о покупке корабля типа "Монитор" и преобразованию двух своих деревянных фрегатов в броненосцы по типу "Мерримак".



Броненосная шхуна "Абсалон"

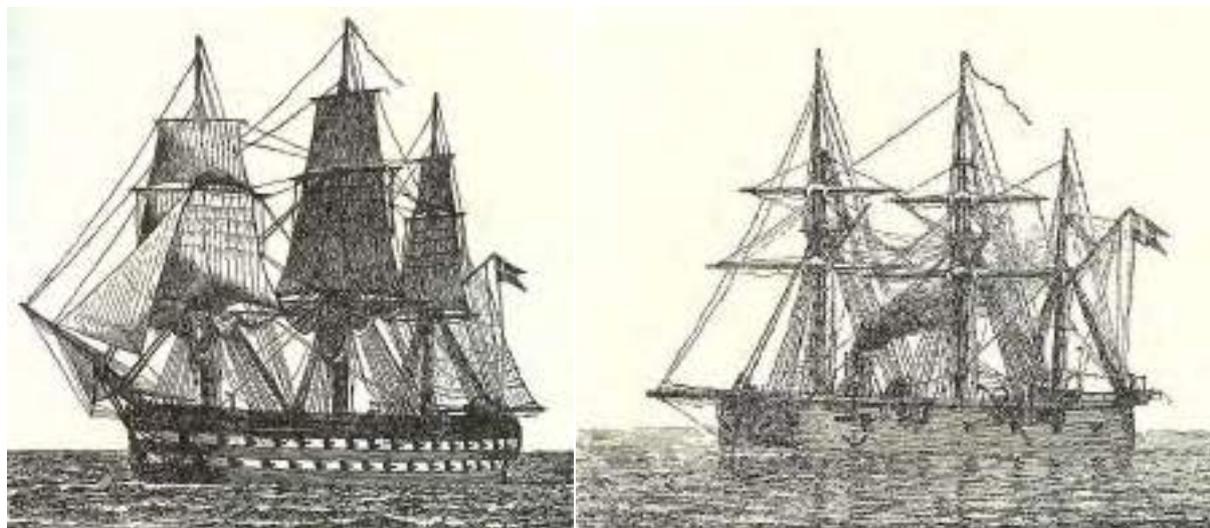


Бывшая броненосная шхуна "Эсберн Снаре", во время торпедного пуска

Но первыми датскими кораблями с броневой защитой стали не они, а две весьма оригинально классифицированные как "броненосные шхуны" единицы. Заказ на их постройку был оформлен еще в 1861 г. с известной английской фирмой "Thames Iron Works" (кстати, раньше, чем у иных европейских государств, привыкших считать себя ведущими морскими государствами!). А уже в 1862 г. корабли прибыли в Данию. Это были небольшие, всего 530 т. корабли, с длиной корпуса 45,8 м, шириной 8,1 м, и осадкой 3,3 м. 500-сильная машина развивала скорость до 11,3 узлов, а экипаж оставлял 66 чел. В дальнейшем эта цифра бу-

дет постоянно увеличиваться, достигнув 80 чел. в 1889 г. Оригинальное вооружение состояло из одной гладкоствольной 60-фунтовой пушки и двух нарезных 18-фунтовок (калибр 140-мм). После начала войны с Пруссией к ним добавились четыре 4-фунтовые гаубицы.

Корабли, получившие названия "Абсалон" (Absalon) и "Эсберн Снаре" (Esbern Snare), стали единственными броненосными кораблями Дании на начало войны с Пруссией, что и предопределило их весьма активное использование. А "Эсберн Снаре" и вообще стал первым датским кораблем открывшим огонь в этой войне.



Линейный корабль "Даннеброг" до модернизации, 1850 г. (слева),  
броненосец "Даннеброг", 1864 г. (справа)

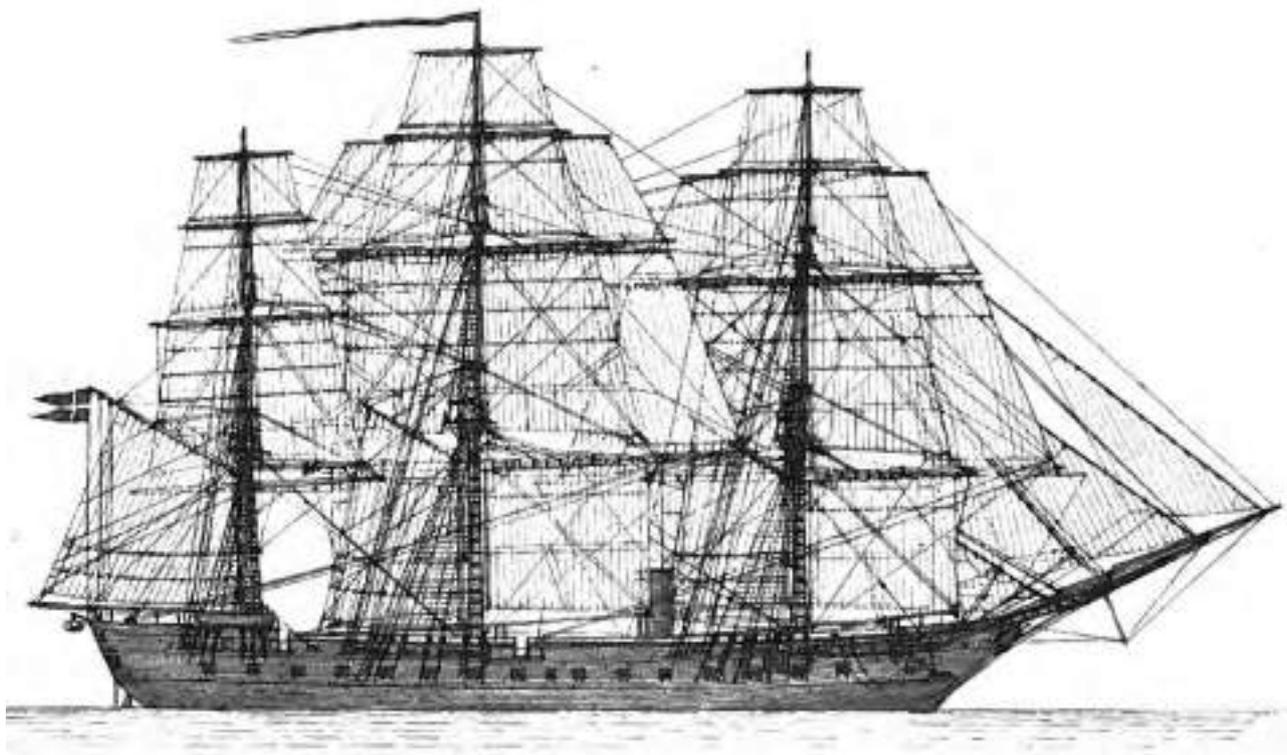
Утром 1 февраля наступавшая по дороге Киль – Эккернферде прусская колонна, выйдя на берег одноименного фьорда, неожиданно для себя обнаружила там два датских корабля. Дело в том, что еще в конце января, правильно оценив угрозу для Эккенферде, в город прибыли корвет "Тор" и броненосная шхуна "Эсберн Снаре", занявшие позиции у южной части города. При этом шхуна стала совсем близко к берегу, чтобы держать под обстрелом дорогу к городу. Противники заметили друг друга практически одновременно и несколько прусских батарей около 11 утра начали бой. Вскоре к шхуне присоединился "Тор". Впрочем, обеим сторонам очень мешали солнечные блики на снежном берегу, так что результативность этого сражения осталась практически нулевой. Пара снарядов попали в такелаж корвета и еще один пробил дымовую трубу. Потерь обе стороны не имели. Тем не менее, полученные накануне войны инструкции, требовали от командира датского отряда капитан-лейтенанта Хедеманна *"в случае обстрела полевыми батареями уйти из фьорда"*. В результате, выполняя приказ командования "Эсберн Снаре" незамедлительно ушел в Сондерборг. Интересно отметить, что это передвижение совпало с приказом о формировании "Эскадры западной части Балтийского моря", куда и вошли обе броненосные шхуны.

А уже 5 февраля командование эскадры получило известие, что армия начинает отход от Данневирика. В соответствии с изменившейся обстановкой утром следующего дня шхуны получили приказ взять на буксир шесть понтонов, чтобы перевести морем, как прогнозировали на эскадре, сильно потрепанные датские части. К счастью, эвакуация не потребовалась – армия, благополучно отойдя под натиском превосходящих сил противника, заняла оборону у Дюшпеля. А "Абсалон", посланный во Фленсбург для согласования дальнейших действий с армейским командованием, снова примкнул к эскадре.

В начавшейся далее знаменитой оборонительной операции у Дюшпеля обеим броненосным шхунам пришлось, поддерживая фланг своей армии неоднократно вступать в перестрелку с прусскими полевыми батареями, первая из которых уже имела место 11 февраля у Экерзунда. К сожалению, толщина железных листов броненосных шхун составляла всего 64 мм, надежно защищая лишь от огня стрелкового оружия. В случае упорных боев датское командование даже было готово в случае необходимости пожертвовать кораблями, но к сча-

стью к эскадре присоединился гораздо более серьезно вооруженный и бронированный монитор "Рольф Краке", как раз и сыгравший основную роль в оборонительных боях.

В апреле месяце "Абсалон" перевели к Свинемюнде, где мелководье не давало возможность крупным кораблям подходить близко к берегу, а небольшие кораблики легко отгонялись прусскими береговыми батареями. Действенность подкрепления проявилось уже к вечеру того же дня, когда шхуна задержала голландский пароход "Рембрант", пытавшийся выйти в море для прорыва блокады. А спустя всего несколько дней, когда к блокаде примкнул броненосец "Даннеброг" уже никто даже не пытался прорвать блокаду, что дало возможность прусским газетам писать, что морское сообщение со Свинемюнде *"совершенно прервано датскими пиратами"*.



Фрегат типа "Юлланд"

Тем временем, выполняя решение правительства уже в июле 1862 г. парусный линейный корабль "Даннеброг" (Dannebrog) стал в док военно-морского арсенала в Копенгагене. Это был 72-пушечный двухдечный 4747-тонный корабль, заложенный 28 апреля 1848 г, спущенный на воду 25 сентября 1850 г. и введенный в состав флота 17 мая 1853 г. Под руководством датского инженера Отто Фредрика Суэнсона в ходе работ с корабля была срезана верхняя палуба, установлена паровая машина и по бортам смонтированы 114-мм железные плиты. В ходе всех переделок водоизмещение снизилось до 3057 т. Габариты корпуса: длина 65,5 м, ширина 15,5 м, осадка 7,1 м. Паровая машина мощностью 1150 л.с. дала возможность развить на пробах до 8,7 узлов. Впрочем, обычно скорость не превышала 6–7 узлов. Экипаж возрос до 330 чел, а вооружение сократилось всего до 16 60-фунтовых пушек. Но даже в таком виде он стал мощнейшим датским кораблем. В этой связи выглядит весьма курьезным официальная классификация корабля как "броненосный корвет". Лишь специальное постановление 1865 г. восстановило "статус-кво", официально переклассифицировав "Даннеброг" в броненосный фрегат.

В результате всемерного убыстрение работ, корабль вступил в строй уже в марте 1864 г., то есть два месяца спустя после начала войны с Пруссией и Австрией и направлен в эскадру, действовавшей в восточной части Балтийского моря. Его появление у Свинемюнде, как уже говорилось, способствовало полному прекращению морского сообщения с этим портом. Тем не менее, как оказалось, для условий блокады в мелководной Балтике корабль подходил мало. Большая осадка не давала возможность подходить близко к берегу, то есть за-

действовать свою 60-фунтовую артиллерию, защищенную бронированными бортами. Предвидя подобный оборот, незадолго до своего крейсерства корабль вооружили тремя нарезными 18-фунтовыми орудиями, установленными на верхней палубе и еще парой орудий Армстронга в батарее (по одному на каждый борт). Впрочем, палубные орудия хоть и обеспечивали требуемую дальность, но сами оказывались совершенно незащищенными для огня береговых пушек. А, кроме того, после битвы у Гельгоlanda руководство датского флота небезосновательно опасалось, что австрийцы могут отправить на Балтику свои броненосцы. В связи с чем "Даннеброк" в июле-августе вместе с фрегатом "Нильс Юэль" его предполагалось держать в Каттегате. Но все опасения оказались напрасными, поскольку исход кампании и так был решен на суше.

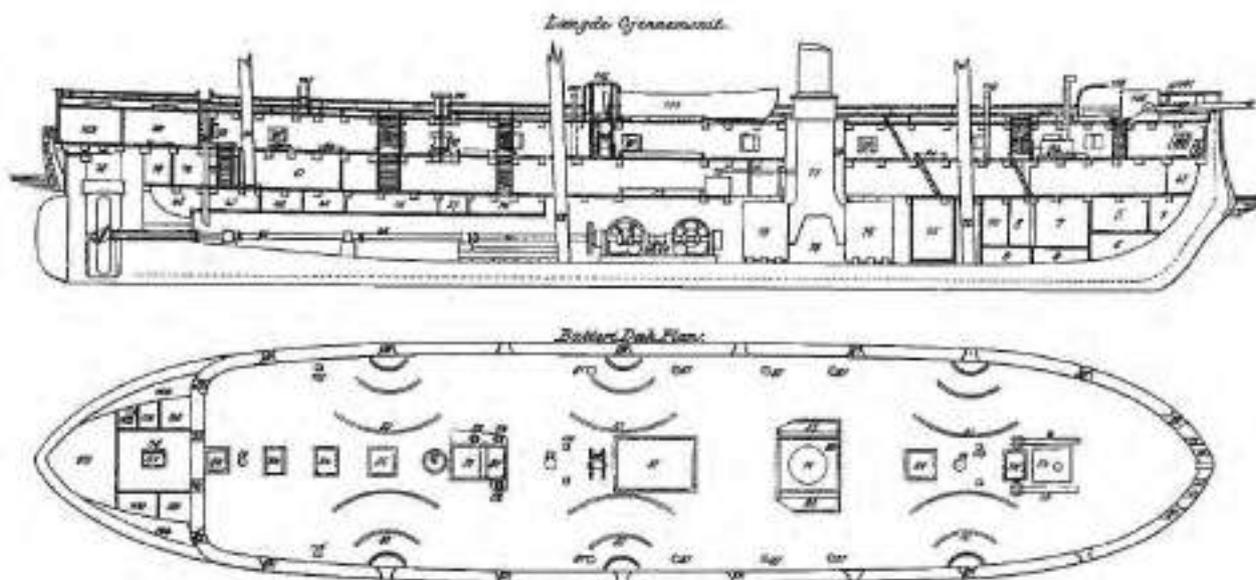


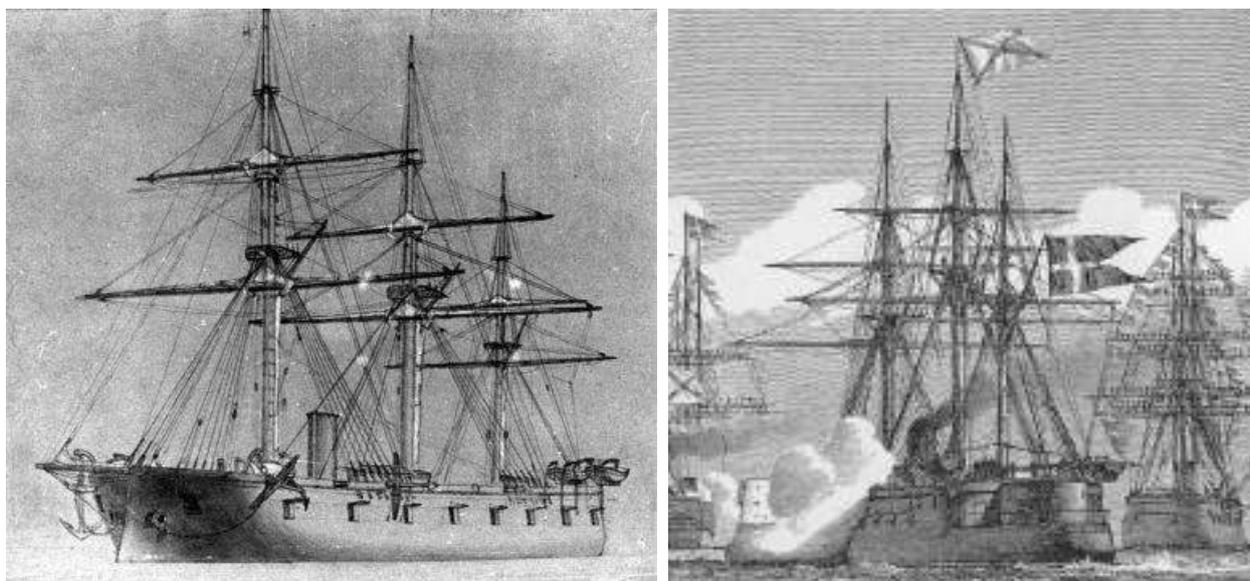
Схема броненосца "Педер Скрам"

Второй датский броненосец, за который проголосовал рейхстаг, стал "Педер Скрам" (Peder Skram). Это был наиболее мощный и современный парусный фрегат типа "Юлланд" (Jylland), заложенный 19 мая 1859 г. Ввиду загруженности верфи в Копенгагене переоборудованием "Даннеброка", достройку "Педера Скрама" временно пришлось заморозить, бросив все ресурсы на перестройку линкора. Но к лету 1863 г. на корабле начались активные работы. К этому времени из Англии получили 114-мм броню, а фирма "Baumgarten & Burmeister" поставила новейшие 1650-сильные паровые машины, самые мощные на тот момент в датском флоте. Проект корабля, также как и "Даннеброк", разработал датский инженер Отто Фредрик Суэнсон, и он попытался частично исправить ошибки, допущенные им в первом проекте. Так у артиллеристов появилась возможность перемещать орудия от порта к порту, сосредоточив ее, например, в кормовых секторах, что было исключено для "Даннеброка", ориентированного лишь на бой в кильватерном строю.

28 октября 1864 года корабль благополучно сошел на воду. Это был уже принципиально новый фрегат, не имеющий ничего общего с типом "Юлланд". Водоизмещение его составляло 3373 т., длина 69 м, ширина 15,1 м, осадка 6,6 м, скорость до 11 уз., экипаж 450 чел. Вынужденная задержка с достройкой способствовала тому, что "Педер Скрам" получил на вооружение новейшие нарезные орудия: 6 203-мм, 5 152-мм, дополняемые двумя 18-фунтовыми корронадами. Но войти в состав флота он сумел лишь 15 августа 1866 г., когда война с Пруссией и Австрией уже завершилась тяжелым для Дании миром, тем не менее, первая операция нового броненосца стала вполне заслуживающей упоминания. Это было эскортирование королевской яхты "Шлезвиг" (Slesvig), на борту которой в Санкт-Петербург отправилась датская принцесса Дагмара, в будущем императрица Мария Федоровна.

Третьим броненосцем, построенным для датского флота, стал "Рольф Краке". Не имея опыта в строительстве броненосных башенных кораблей, датчане разместили заказ на шот-

ландской фирме "R. Napier & Sons". Кстати, даже в этом случае имел место определенный риск, так как британцы еще не имели опыта постройки собственного башенного броненосца (все четыре корабля этого типа еще только строились). Но было решено понадеяться на репутацию судостроителей. Тем более что башни спроектировал получивший известность Купер Фильс Кольз и даже на бумаге они очень и очень впечатляли. Так, например, скорострельность планировалось довести до уровня выстрела в 3 минуты, вместо 7 на американском "Мониторе". Забегая вперед, следует отметить, что датчане не прогадали и получили на вооружение едва ли не самый передовой корабль в мире. И, например, русские броненосцы типа "Русалка" и "Смерч" стали дальнейшим развитием проекта датского корабля.



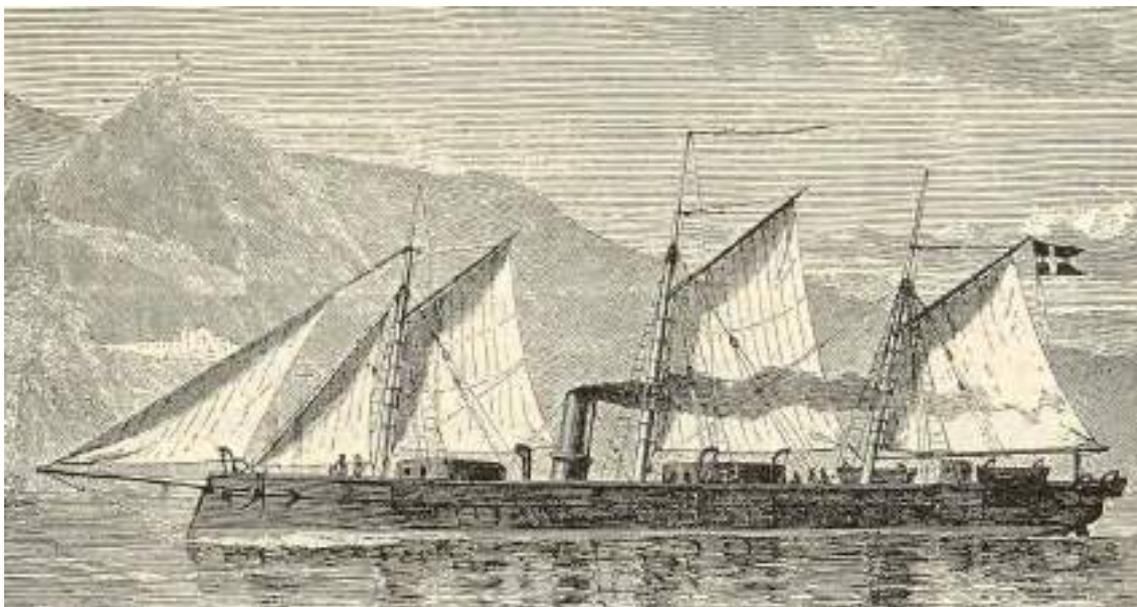
Броненосец "Педер Скрам"

В свете надвигающейся войны датчане должны были спешить. Контракт с британцами заключили 28 августа 1862 г., и практически сразу же в Глазго заложили первые секции киля. 6 мая 1863 г. корпус спустили на воду и 1 июля того же года ввели в строй. Таким образом, между заключением контракта и укомплектованием прошло меньше года! Впрочем, чудес не бывает. Датская сторона просто закрыла глаза на множественные недоработки, справедливо решив, что надо как можно скорее заполучить столь ценный корабль (а не ждать, когда из-за режима нейтралитета британцы задержат его у себя до окончания боевых действий), ведь все недоработки они могли устранить и собственными силами.

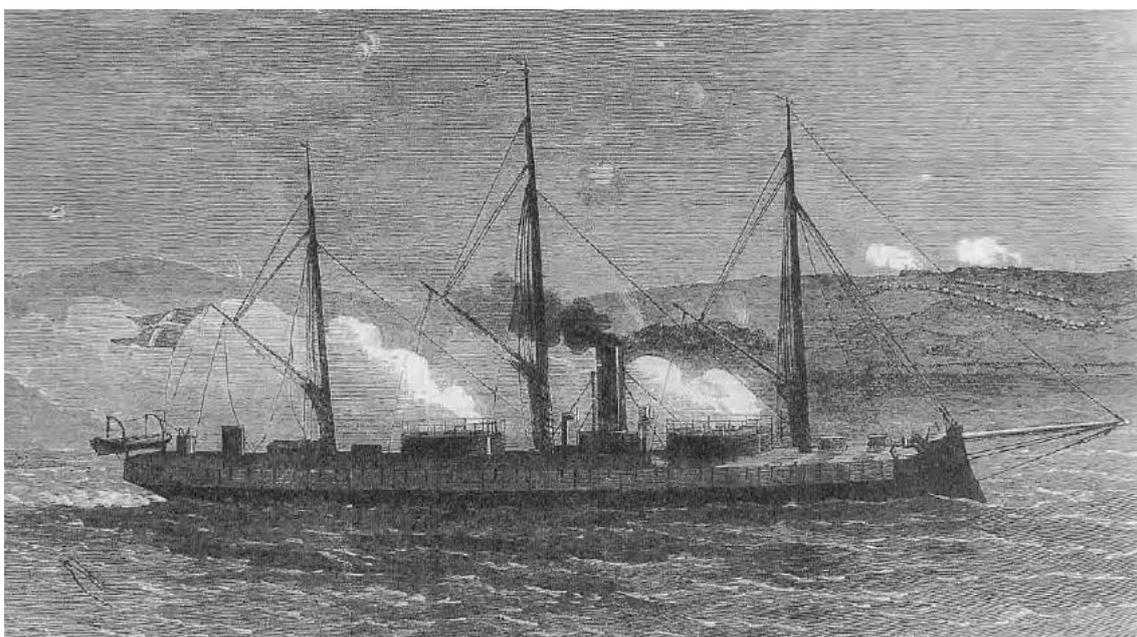
Но даже в таком виде корабль получился весьма и весьма удачным. При водоизмещении 1360 т. он имел паровую машину, разгоняющего его до скорости 8 узлов. Идя на максимальной скорости, корабль мог пройти до 1560 миль. Экипаж – 141 чел. Также как и первые два броненосца, "Рольф Краке" получил 114-мм броню для защиты бортов и башен. А вот с вооружением датчане явно прогадали, впрочем, в спешке привередничать особо не приходилось, и корабль получил на вооружение четыре гладкоствольных 60-фунтовых орудия. Правда, этот промах частично исправили установкой на палубе восьми 4-фунтовых гаубиц, оказавшихся очень полезными при борьбе с берегом.

Свою высокую эффективность "Рольф Краке" продемонстрировал уже 18 февраля 1864 г., получив задачу уничтожить понтонный мост у Нюбельнора. Произведя в общей сложности 57 выстрелов, корабль с успехом выполнил поставленную задачу, несмотря на плотный огонь неприятеля, заплатив за это всего тремя ранеными. Впрочем, несмотря на большое количество попаданий, все повреждения удалось наспех залатать за несколько дней, поскольку ценный корабль потребовался для поддержки армии во время обороны позиций у Дюббеля. Именно поддержка с приморского фланга 22–26 февраля способствовала тому, что прусское наступление захлебнулось. К сожалению, при повторном наступлении 18 апреля, "Рольф Краке" хоть и замедлил темпы продвижения пруссаков, не смог предотвра-

тить катастрофу датской армии. Кстати, в ночь на 29 июня пруссаки спланировали специальную операцию по уничтожению так надоевшего им датского броненосца, окончившуюся, впрочем, лишь отходом корабля на новую позицию.



"Рольф Краке" на ходовых испытаниях в реке Клайд



"Рольф Краке" ведет обстрел прусских позиций

Если "Даннеброк", "Педер Скрам" и "Рольф Краке" с самого начала планировались датскими парламентариями, то четвертый броненосец "Данмарк", поднял красный флаг с белым крестом что называется "по случаю". Как известно, броненосцы, заказанные конфедератами, оказавшись в составе флотов Пруссии и Японии стали первыми кораблями этого типа в их флотах. В этом отношении датчане снова оказались впереди в будущем мировых морских держав, поскольку бывший броненосец конфедератов лишь дополнил датские броненосные силы.

21 мая 1862 г. представители конфедеративных штатов Америки подписали контракт на строительство с фирмой Томпсона из Глазго нового корабля. До этого американцы уже с успехом смогли пополнить состав своего флота несколькими рейдерами, но строительство полноценного броненосца было жизненно необходимо. Благополучно заложив первые секции киля нового корабля, Томпсон между тем оказался вмешанным в начавшийся вихрь политических интриг вокруг него. Интересно отметить, что историки затрудняются даже с названием этой постройки, вокруг которой начали сгущаться тучи на политическом небосклоне, называя то "Санта Марию", то "Глазго". В конце концов, во избежание ареста, в декабре 1863 г. Томпсон был вынужден разорвать контракт, выставив еще не готовый корпус на продажу. Но уйти от политических интриг снова не удалось. Еще в ноябре 1863 г. Пруссия отправил в Великобританию свою делегацию с целью поиска кораблей, пригодных для покупки в состав военно-морского флота. Один из представителей этой делегации, посетив Глазго, отзывался о новом корабле в столь восторженных тонах, что комиссия рекомендовала его покупку. В сложившейся ситуации датчане решили играть на опережение, и пока шла обычная дипломатическая переписка с Берлином, в декабре того же года Томпсона посетил представитель Датского королевства, с гораздо более широкими полномочиями, сделав тому предложение, от которого шотландский промышленник не смог отказаться.

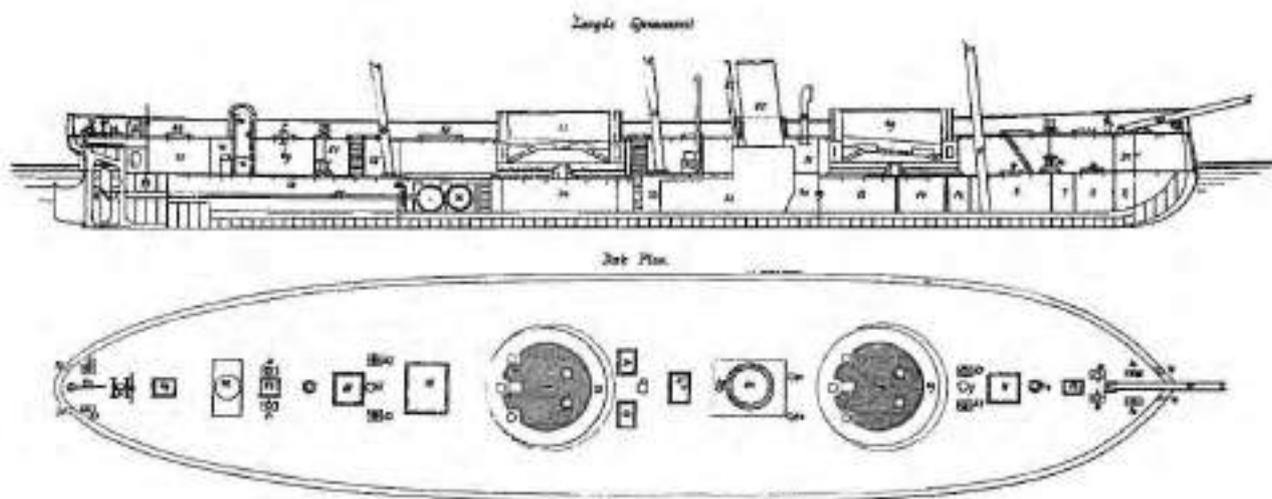


Схема монитора "Рольф Краке"

23 февраля 1864 г. броненосец спустили на воду, а к сентябрю он уже был подготовлен к испытательному плаванию. Поскольку к этому моменту официальная позиция Великобритании по поводу только что окончившейся войны была не ясна, имелась вполне определенная перспектива ареста броненосца. В связи с этим испытательное плавание спланировали таким образом, чтобы зайти в нейтральный норвежский Хортен, из которого броненосец планировалось увести в Копенгаген. К счастью, столь мастерски сплетенная паутина интриги оказалась бесполезной, и корабль на вполне законных основаниях ушел в Данию. А незадолго до Копенгагена стало известно, что он получил наименование "Данмарк", в октябре официально вступив в строй датского флота.

По сравнению с обоими датскими броненосцами для открытого моря, "Данмарк" представлял собой новую ступеньку броненосцестроения. Начать с того, что он имел железный корпус, водоизмещением 4770 т., став, таким образом, самым крупным датским кораблем того времени. Кстати, этим фактом и объясняется название корабля "Данмарк" – "Дания".

Номенклатура имен первых датских броненосцев весьма пестрая и бессистемная, по видимому в ее выборе присутствовал лишь единственный мотив – престиж нации. Так "Дания" (Данмарк) и "Датский государственный флаг" ("Даннеброк") успешно соседствует с вполне реальным адмиралом Педером Скрамом и полумифическим королем Рольфом Краке (таким же легендарным как, например, английским король Артур или славянский князь Бус Белояр), а также просто исторических фигур – братьев Абсалоном и Эсберном Снарре.

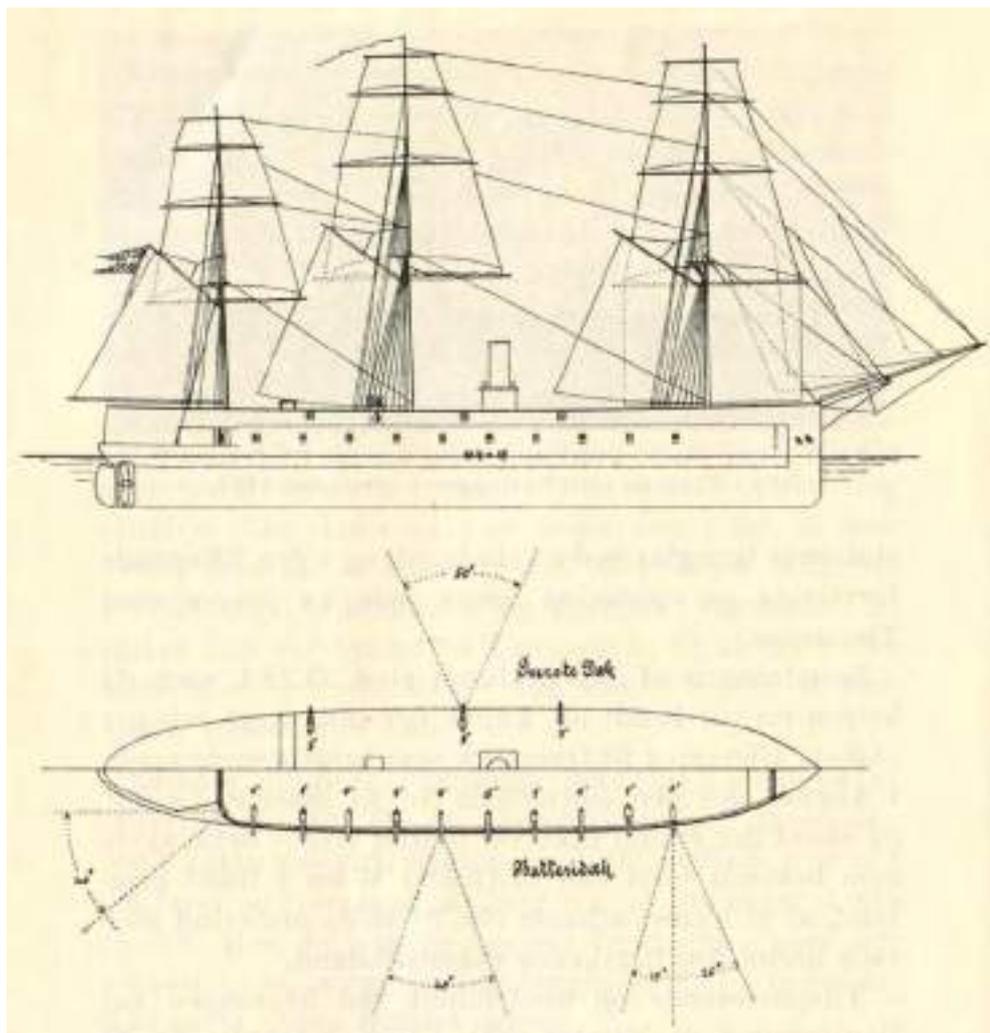
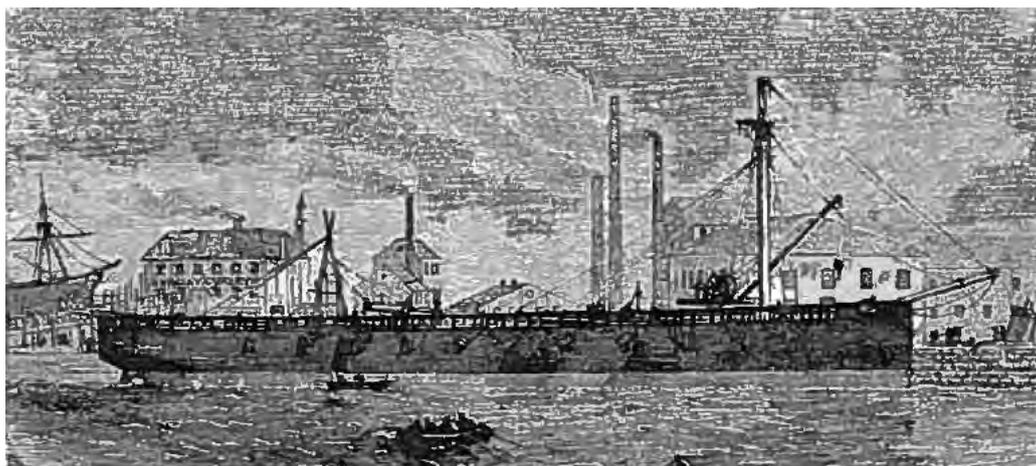


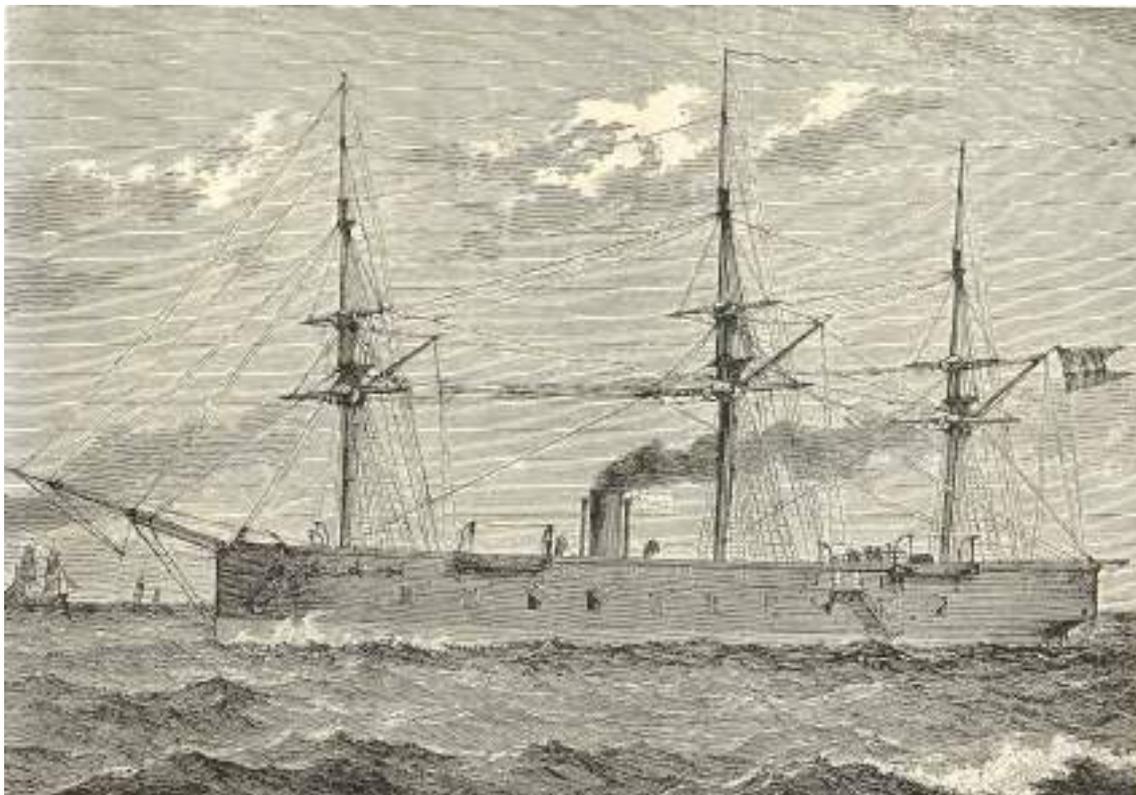
Схема броненосца "Данмарк"



Строительство фирмой Томпсона броненосного фрегата № 61

Длина корпуса "Данмарка" составляла 80,2 м, ширина 14,6 м, осадка 6,4 м. Несмотря на машину мощностью 1000 л.с. корабль имел полный парусный рангоут. В результате под парусами он мог развить до 8,5 уз, а под машиной до 11 уз. Экипаж – 450 чел. Оригинальное вооружение корабля включало 12 203-мм и 10 152-мм нарезных орудий.

Почти сразу же по прибытию в Данию, "Данмарк" стал на модернизацию. Датчанам не понравилось отсутствие возможности маневрирования огнем, и в результате путем частичной перестройки бортов на корабле появились кормовые порты. На вошедшем в строй в 1868 г. обновленном корабле изменился и состав вооружения – на нем установили более мощные 12 203 мм орудий, восемь из которых были 17,6-тонные, а четыре – 14,4-тонные. Для компенсации возросшего веса два 152-мм орудия заменили на 76-мм нарезные.



Броненосец "Данмарк"

В 1869 г. только что вышедший с верфей корабль отправился в дальнее плавание в Норвегию и Северную Атлантику. Впрочем, по ее окончании датские броненосцы первого поколения подобных попыток более не предпринимали. В 1893 г. "Данмарк" отправился в резерв, после чего начал выполнять роль плавучей казармы. В итоге в 1900 г. его исключили из списков флота и в 1907 г. продали на слом.

Карьера остальных датских броненосцев первого поколения оказалась на удивление похожей и не примечательной яркими страницами в послевоенное время, поскольку датчане этого периода избегали каких-либо действий способных вызвать политические осложнения.

Тем не менее, материальная часть содержалась в исключительном порядке. В конце 1860-х все корабли получили новую артиллерию: "Даннеброк" – 6 203-мм и 10 152-мм нарезных орудий, "Педер Скрам" – 8 203-мм, 8 152-мм и 2 76-мм. И это на уже морально устаревших кораблях! Так что все эти меры имели весьма проблематичную ценность, поскольку к 1870 г. "Даннеброк" отправлялся в плавания лишь эпизодически. В феврале 1875 г. его вывели из состава военно-морского флота с демонтажем брони, артиллерии и части другого оборудования. "Педер Скрам" также в 1870 г. в первый и последний раз принял участие в маневрах в составе эскадры. 7 декабря 1885 г. окончательно устаревший корабль исключили из списков флота, сняв с него машины, броню и артиллерию.

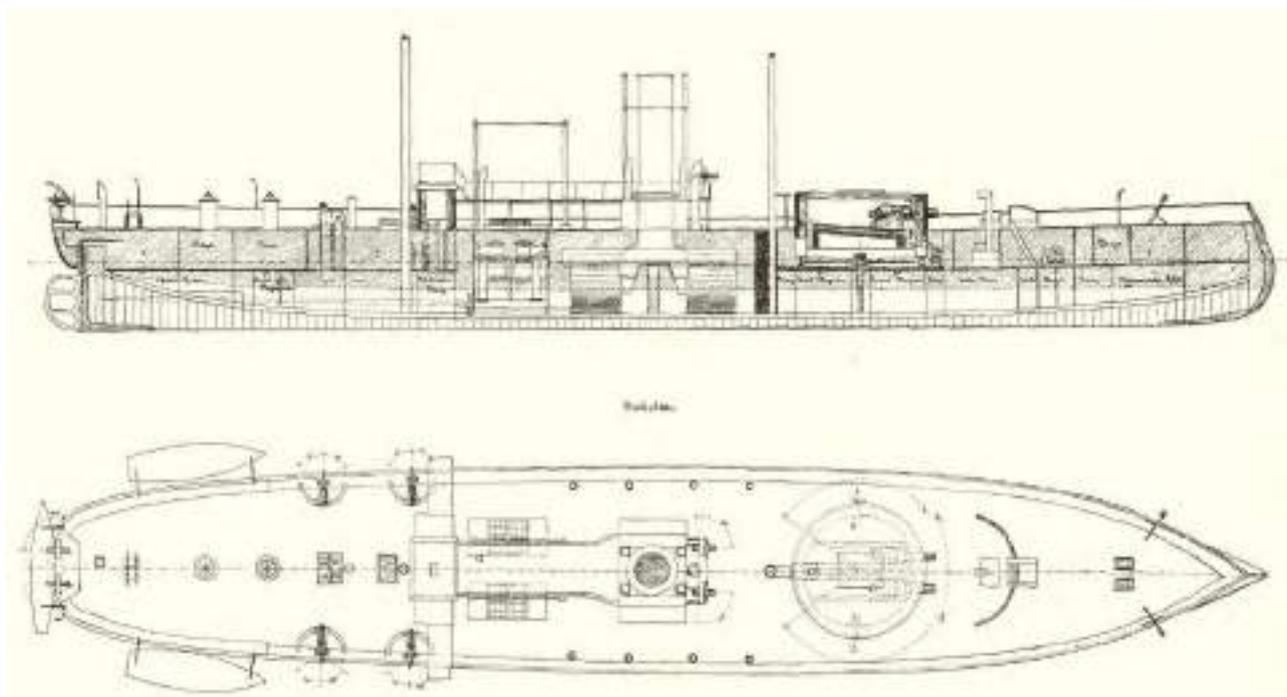
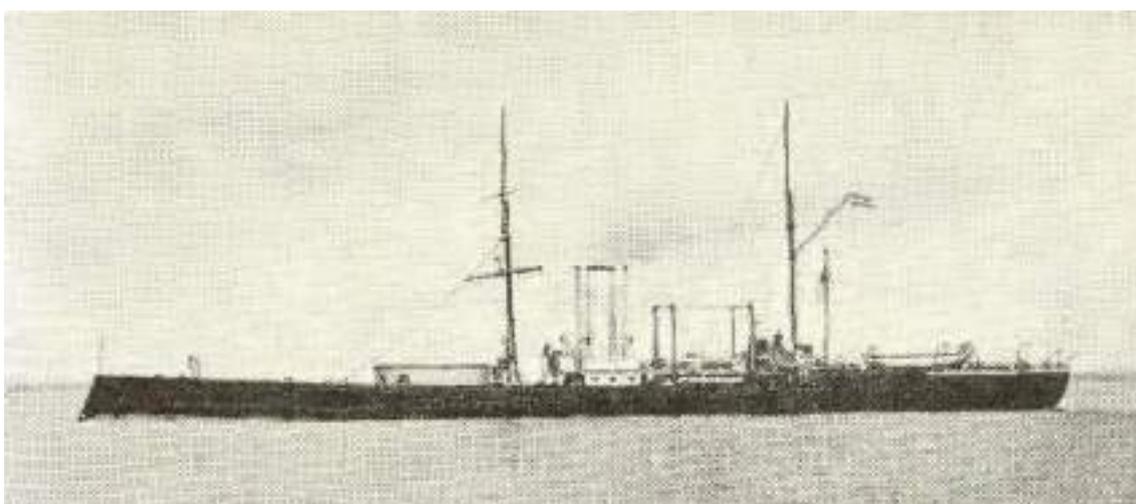


Схема монитора "Линдормен"



Монитор "Линдормен"

Интересно, что броню обоих кораблей после этого использовали для усиления укреплений Копенгагена, а сами корабли еще долгое время эксплуатировались как блокшивы. "Даннеброк" использовался в этом качестве до 1894 г., когда его преобразовали в плавучую мишень. И лишь в 1897-1898 гг. ветеран датского флота отправился на слом. "Педер Скрам" также после разукomплектования долгое время выполнял роль блокшива, плавучей казармы и, наконец, корабля-цели, пока в 1897 г. не отправился на слом.

В отличие от броненосцев для открытого моря, прибрежные броненосцы гораздо дольше соответствовали решению своих задач. Это и предопределило их весьма активное использование. Так первое перевооружение "Рольфа Краке" произошло уже в 1867 г., когда в одной из башен вместо двух старых гладкоствольных пушек корабль получил новейшее нарезное 203-мм орудие. В 1875 г. бортовые гаубицы заменили на две новые 76-мм нарезные. Но наиболее серьезную модернизацию он прошел в 1878 г., когда уже в обеих башнях установили по одному 203-мм нарезному орудию. Наконец, в 1886 г. гаубицы снова заменили на 87-мм. В 1893 г. окончательно устаревший корабль исключили из списков флота, но даже

после этого она нашел свое применение для испытаний новых образцов артиллерийского оружия. В итоге лишь в 29 июня 1907 г. "Рольф Краке" отправился на слом в Голландию.

Но по-настоящему долгожителями стали первенцы датского броненосного судостроения. После войны официально переклассифицированные в крейсера 3 ранга "Абсалон" и "Эсберн Снаре" прошли серию модернизаций и перевооружений. Что, впрочем, не помешало их при этом довольно активно привлекать к различным переброскам датских войск, а несколько лет они вообще находись в аренде ... в качестве ледокольного транспорта у датской почты и позднее у государственных железных дорог. В 1876-77 гг. "Эсберн Снаре" довелось стать еще и первым торпедным кораблем, после чего он до 1902 г. превратился в учебное торпедное судно – кузницей кадров для новейших миноносцев и эсминцев. Очень ответственное занятие, учитывая, что в соответствии с датской военно-морской доктриной оборона страны возлагалась на минно-торпедные силы и береговые батареи.

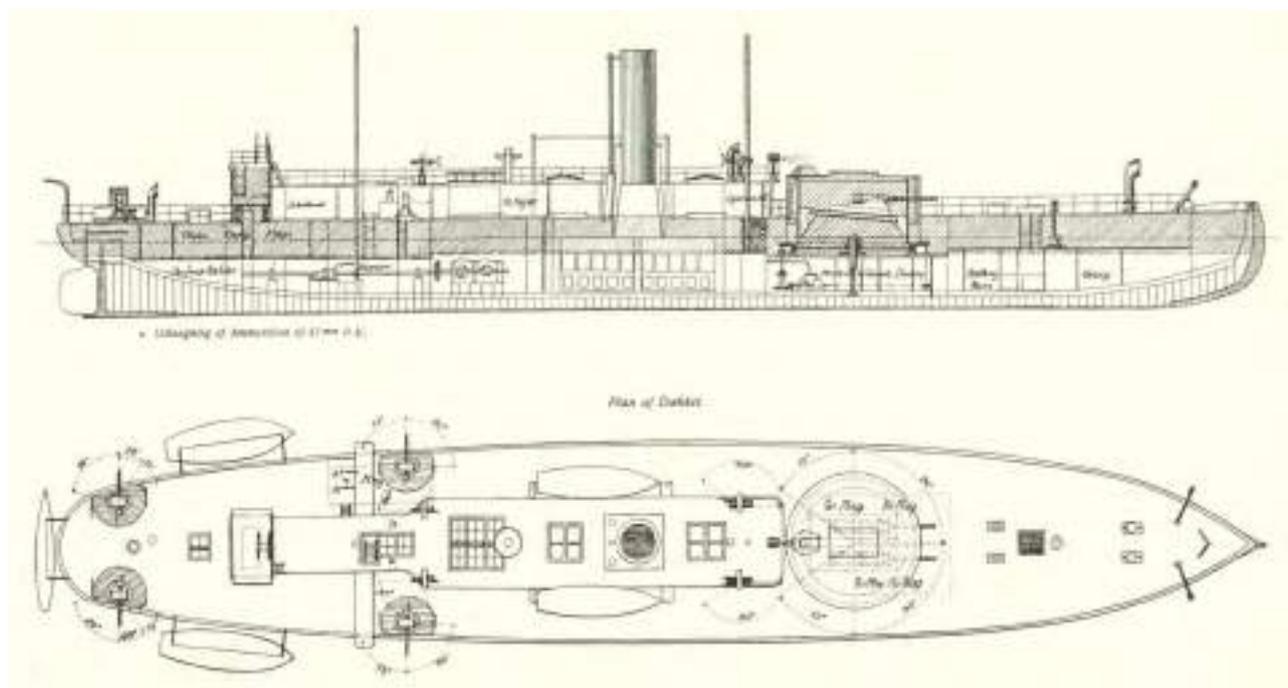
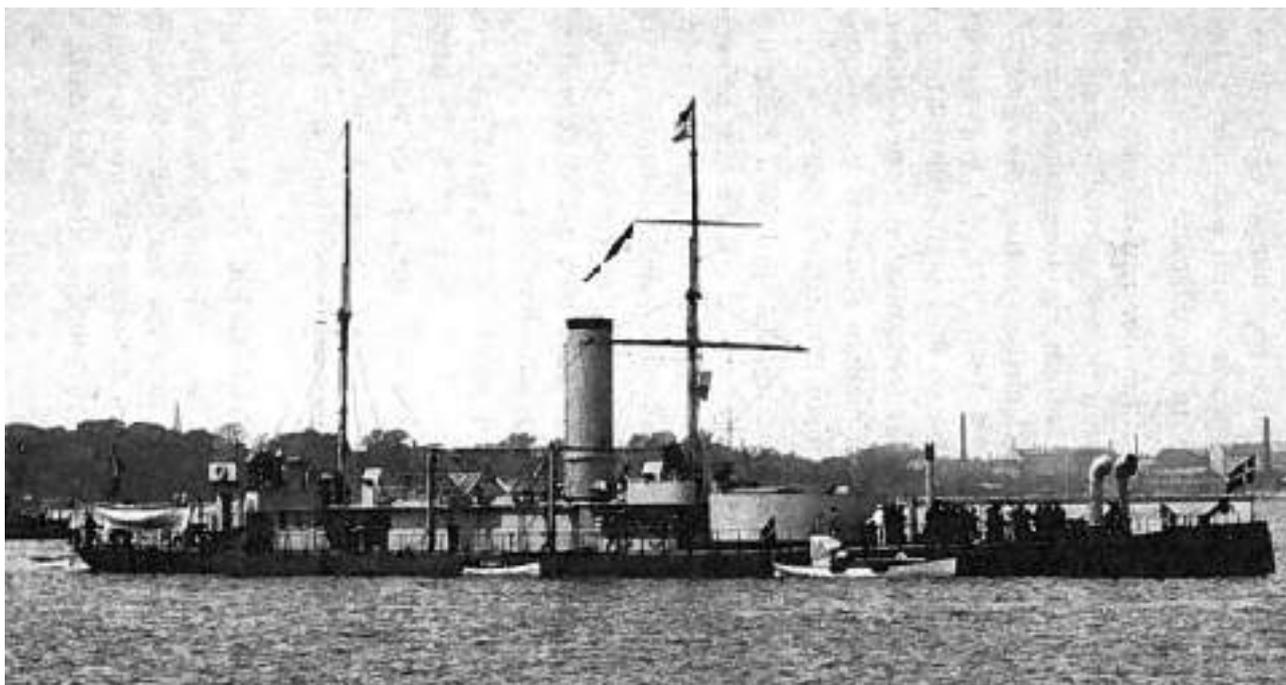


Схема монитора "Горм"

Его близнец "Абсалон" тем временем до 1908 г. исполнял обязанности учебного артиллерийского судна, постоянно имея на борту наиболее современные артиллерийские системы, под конец своей карьеры даже получив новейшие скорострелки. В 1907–1908 гг. оба корабля были разукомплектованы, но если "Абсалон" незамедлительно отправился на слом, то его близнец еще до 1923 г. служил в роли блокшива.

Из войны с Австрией и Пруссией Дания вышла, имея в составе своего флота целых шесть броненосцев – количество, которому могли позавидовать иные государства, считавшие себя великими морскими державами. К сожалению, эта армада не смогла предотвратить поражение своей страны в войне, судьба которой определилась на суше. Тем не менее, стало ясно, что датчанам, получившим на своих южных рубежах крайне агрессивного и сильного соседа, нельзя останавливаться на достигнутом. Если к началу франко-прусской войны некоторые слои датского общества еще рассчитывали на реванш, то молниеносный разгром французов, не оставил и шанса заполучить в ближайшем будущем отторгнутые территории Шлезвига и Гольштейна. В результате в 70-х годах датчане вынуждены были кардинально поменять свою военно-морскую политику. Если до этого они рассчитывали на победу в будущей войне посредством морской блокады, то теперь растущий как на дрожжах флот объединенной Германии заставил сконцентрировать все усилия на береговую оборону, благо, что многочисленные острова, проливы, бухточки и заливчики этому крайне способствовали.



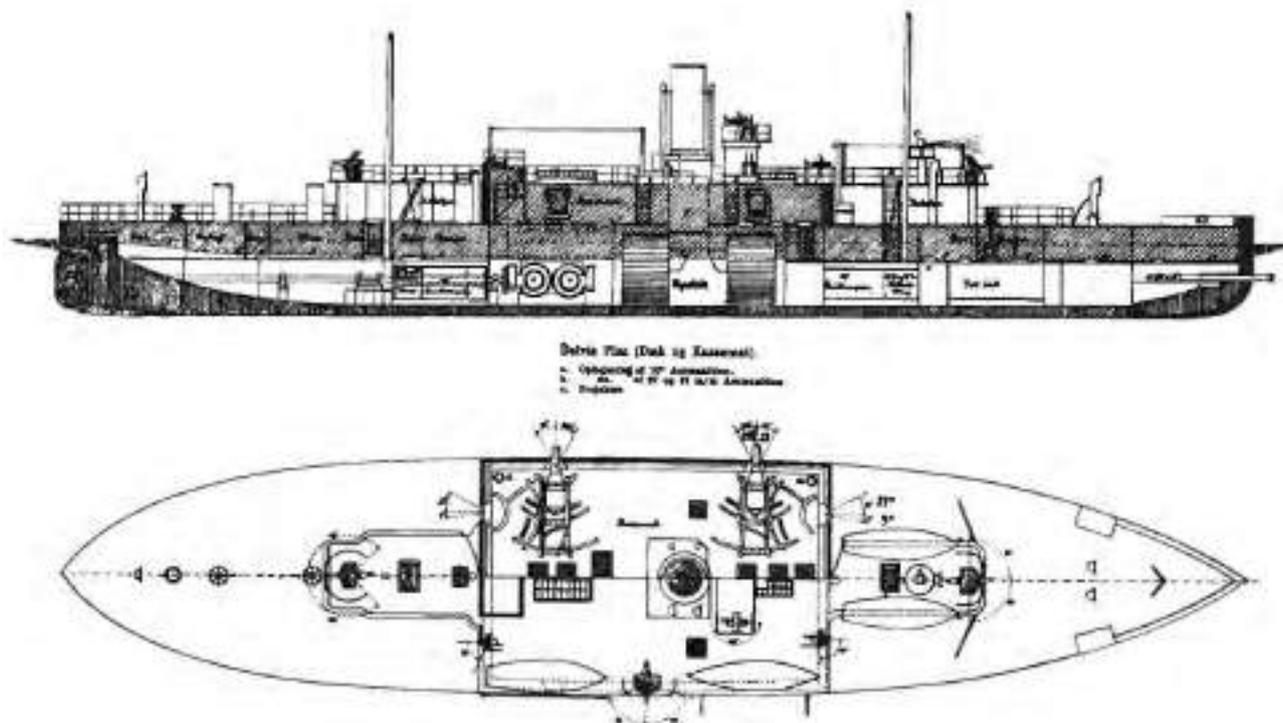
Монитор "Горм" вскоре после ввода в строй



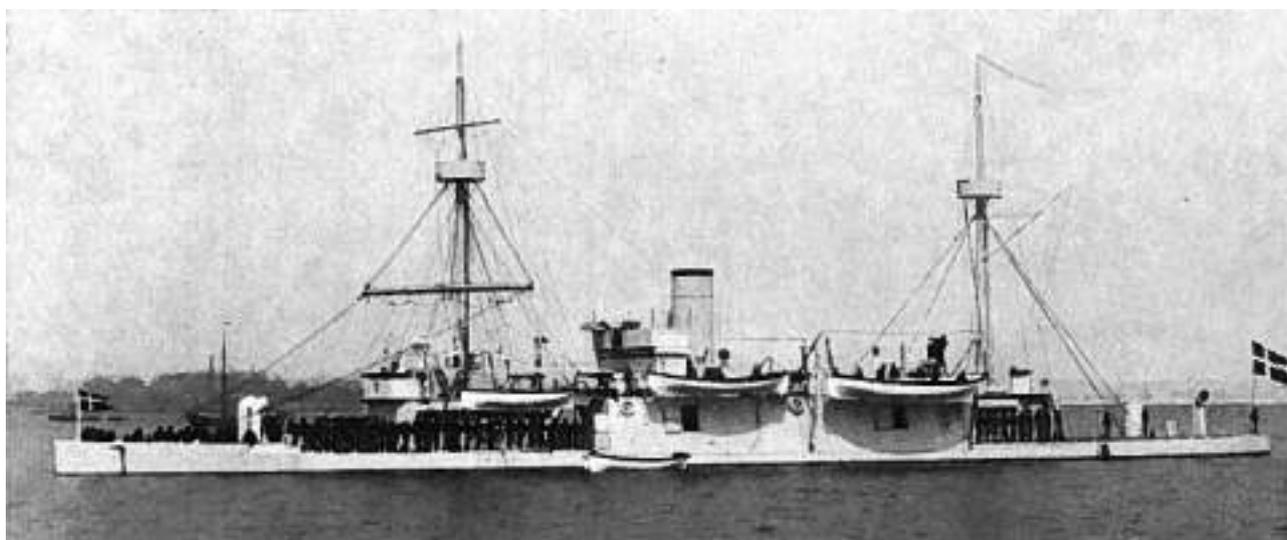
Монитор "Горм", 1898 г.

Изменившаяся доктрина заставила провести ревизию своего военно-морского хозяйства, и итоги его стали очень и очень неутешительными. Действительно, из шести броненосных кораблей по поводу двух, "Абсалон" и "Эсберн Снаре" даже сами хозяева не строили никаких иллюзий, классифицировав их как "броненосные шхуны". Три из оставшихся четырех "капитальных" кораблей – броненосцы "Даннеброк", "Данмарк" и "Педер Скрам" также не подходили под новую доктрину, поскольку предназначались для действий в открытом море. В связи с этим они уже к началу 1870-х гг. используются крайне ограниченно, и в скором времени сошли до уровня блокшивов. И лишь один из всей шестерки – башенный монитор "Рольф Краке" вполне соответствовал изменению политической ситуации, что и предопределило его долгую эксплуатацию, и вызвало многочисленное подражание: имеющийся в распоряжении проект корабля послужил отправной точкой в новых проектах датских броненосцев. По примеру соседней Швеции, строившей броненосцы исключительно своими силами, датчане также решили развивать национальное судостроение. Начались многочисленные командировки специалистов на самые передовые предприятия Великобритании, но,

увы, весьма скромный датский бюджет не дал возможность наладить свое производство брони и орудий, ставших настоящей ахиллесовой пятой датских броненосцев.



Первоначальная схема броненосца "Один"



Броненосец "Один", 1885 г.

В сложившейся ситуации датские корабли выбрали, пожалуй единственный реально возможный путь – проводить постепенное увеличение боевых характеристик без всяких революционных скачков, неизбежно сопровождающихся снижением надежности. Так появилась первая серия датских послевоенных кораблей, названная в честь богов скандинавской мифологии.

Техническое задание на новую "броненосную батарею", как официально классифицировался "Рольф Краке", предполагало, что верфь в Копенгагене просто повторит удачный проект при немного увеличенном водоизмещении и более сильном вооружении.

Однако уже первые прикидки показали, что в существующее на "Рольф Краке" башни можно вместить всего одно новейшее 229-мм нарезное орудие (что и было впоследствии

реализовано в ходе одной из модернизаций). Тем не менее, в этом случае башня получалась излишне просторной. Вывод напрашивался сам собой, можно было чуть увеличить ее габариты, чтобы вписать второе орудие. Но в этом случае, при установке второй башни, габариты корпуса возрастали до опасных пределов, заставлявших опасаться, что датчане собственными силами смогут его построить. Надо отдать должное датским корабелям, разработавшим практически новый проект, ставший к моменту постройки самым крупным железным датским кораблем. Впрочем, титулы "впервые" и "самый" можно продолжить – это был первый двухвинтовой, впервые с четырехлопастными винтами, первый со столь мощными орудиями, и т.д.

Так был спроектирован первый датский "бог", заложенный в Копенгагене в 1866 г. и названный "Линдорменом", в честь змея, лежащего в основании мира. При водоизмещении 2105 т. он нес в единственной распложенной в носу башне два 229-мм орудия. За ним последовал "Горм", названный в честь легендарного основателя датского королевства. Увеличение водоизмещения на 200 т. датские корабли смогли удачно потратить на размещение в единственной носовой башне еще более мощных 254-мм орудий. И, разумеется, на момент достройки он также обладал всеми титулами "самый-самый" датского флота (самый крупный, самые мощные орудия, самая толстая броня и т.п.). Наконец, в 1871 г. датчане решились на третьем корабле "Одине" ("главе" скандинавского пантеона) установить четыре 254-мм орудия, правда, в общем каземате. Водоизмещение при этом перевалило за 3000 т., но полученный опыт строительства предыдущих кораблей дал возможность с успехом реализовать проект своими силами.

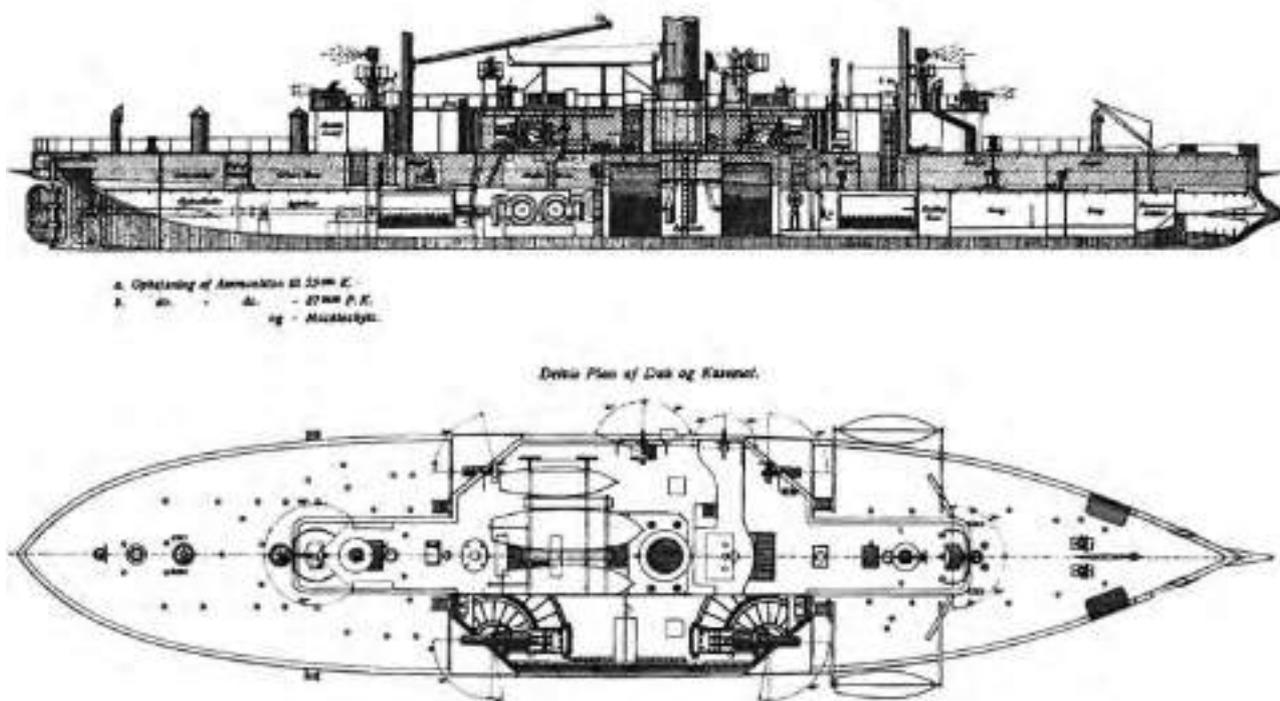


Схема броненосца "Один" после реконструкции

Как и орудия, машины для всей тройки также поставлялись из Великобритании, и их мощность тоже росла от единицы к единице. И в итоге, не смотря на увеличение размеров, все они могли развить скорость в 12-12,5 уз., составив тем самым весьма однородный броненосный отряд.

Интересно отметить, что карьера у всей тройки также сложилась более-менее одинаково. Сразу по вводу в строй единицы начинали свою активную карьеру, каждый год пунктуально участвуя в маневрах флота. В 1885 г. датчане приняли решение все броненосные корабли водоизмещением свыше 2400 т. именовать броненосцами, но как ни странно на всю тройку это новшество не распространилось и они, вместе с "Рольф Краке", продолжали числиться как броненосные батареи. К концу 1880-х гг. первенцы датского броненосцестроения

окончательно устарели, но поскольку парламентарии с трудом выделяли средства на новое судостроение, флоту удавалось добиваться ассигнования на весьма недешевый ремонт с перевооружением. Наиболее радикальную перестройку прошел самый мощный корабль серии "Один". Хотя номинально его вооружение при этом не изменилось, 254-мм орудия главного калибра с длиной ствола всего 16 калибров прошли уникальную модернизацию, аналогичную конвертации орудий среднего калибра в скорострелки. Разумеется, при этом скорострельными они не стали, но темп стрельбы орудия, конвертированного из дульнозарядного в казнозарядное, существенно возрос. Кроме того, перестроенные надстройки стали давать существенно большие сектора для орудий, прежде всего для среднего калибра. Из конструкции постарались удалить легковоспламеняющиеся материалы, и даже применить легкое бронирование. В ходе всех этих мероприятий водоизмещение старого корабля возросло до 3200 т, а, поскольку размерения корпуса не изменились, осадка также увеличилась до 5 м. Дефицит средств не позволил поставить новые машины, но, к чести датским морякам, квалифицированно следившим за имевшимися, рост водоизмещения лишь ненамного уменьшил скорость. В целом, опыт модернизации "Одина" можно все-таки охарактеризовать как деньги, выброшенные на ветер, поскольку датчане получили в итоге чуть обновленный, но все также безнадежно устаревший корабль. Вероятно по этой причине, модернизацию следующего броненосца "Горм" провели в эконом-варианте. В 1903 г. он получил новые 152-мм орудия с унитарным заряданием, переданные с фрегата "Фюн", но в море с ним ему уже не довелось выйти. Вместе с "Одином" броненосцы официально переклассифицировали в "корабли береговой обороны", и включили в систему береговых батарей Копенгагена. На еще более старом "Линдормене" вообще воздержались от каких-либо работ. С 1889 г. он в основном проводит на приколе, пока в 1907 г. его вместе с "Рольф Краке" не продали на слом в соседнюю Голландию. 12 июня 1912 г. "Горма" и "Одина" также исключили из списков флота и вскоре продали на слом в Германию. При этом "Горм" установил своеобразный рекорд долголетия для броненосцев, пробыв в строю целый 41 год!

#### Примечания:

1. *Mitiuckow N. Duńskie pancerniki, część I // Okręty Wojenne. 2014. № 5. S. 2–18.*
2. *Mitiuckow N. Duńskie pancerniki, część II // Okręty Wojenne. 2014. № 6. S. 27–39.*
3. *Nielsen E. Panserbatteriet Rolf Krake og Krigen i 1864 // [http://www.milhist.dk/vaaben/vands/rolf\\_krake/rolf\\_krake\\_dk.htm](http://www.milhist.dk/vaaben/vands/rolf_krake/rolf_krake_dk.htm).*
4. *Steensen R.S. Vore panserskibe 1863-1943. København: Strubes Forlag, 1968.*
5. *Дания против Пруссии и Австрии // Морская война. 2011. № 3. С. 12–26.*
6. *Действия флота против берега в ходе датской войны // Морская война. 2011. № 5. С. 13–22.*
7. *Каторин Ю.Ф., Ачкасов Н.Б. Мониторы и броненосцы береговой обороны. СПб.: Галея-Принт, 2012. 134 с.*
8. *Каторин Ю.Ф., Гайдук А.А. Броненосцы береговой обороны стран Северной Европы. СПб.: Гангут, 2014. 52 с.*
9. *Митюков Н.В. Не бог, ни царь и не герой // Наука и техника. 2013. № 10. С. 40–46.*

#### Reference

1. *Mitiuckow N. Duńskie pancerniki, część I // Okręty Wojenne. 2014. № 5. S. 2–18.*
2. *Mitiuckow N. Duńskie pancerniki, część II // Okręty Wojenne. 2014. № 6. S. 27–39.*
3. *Nielsen E. Panserbatteriet Rolf Krake og Krigen i 1864 // [http://www.milhist.dk/vaaben/vands/rolf\\_krake/rolf\\_krake\\_dk.htm](http://www.milhist.dk/vaaben/vands/rolf_krake/rolf_krake_dk.htm).*
4. *Steensen R.S. Vore panserskibe 1863-1943. København: Strubes Forlag, 1968.*
5. *Danija protiv Prussii i Avstrii // Morskaja vojna. 2011. № 3. S. 12–26.*
6. *Dejstvija flota protiv berega v hode datskoj vojny // Morskaja vojna. 2011. № 5. S. 13–22.*
7. *Katorin Ju.F., Achkasov N.B. Monitory i bronenoscy beregovoj oborony. SPb.: Galeja-Print, 2012. 134 s.*
8. *Katorin Ju.F., Gajduk A.A. Bronenoscy beregovoj oborony stran Severnoj Evropy. SPb.: Gangut, 2014. 52 s.*

9. *Mitjukov N.V.* Ne bog, ni car' i ne geroj // Nauka i tehnika. 2013. № 10. S. 40–46.

УДК 94(489)

### **Первые датские броненосцы**

Николай Витальевич Митюков

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Доктор технических наук, профессор

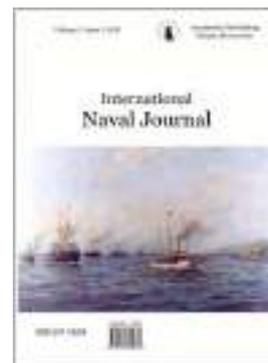
**Аннотация.** В работе рассматривается история развития первых датских броненосцев: от броненосных шхун "Абсалон" и "Эсберн Снаре" до броненосца "Один". Анализируются основные закономерности появления разных типов кораблей, история их боевого применения.

**Ключевые слова:** Дания, история, броненосное судостроение, броненосец, монитор, военно-морское соперничество.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN: 2411-3204  
E-ISSN: 2413-7596  
Vol. 8, Is. 4, pp. 187-198, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.8.187  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 359.38

### Exception to the Rule

Yuri F. Katorin

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation  
Doctor of Military Sciences, Professor

#### Abstract

In the article it is told about one of the episodes World War II (1939 – 1945) – the loss of aircraft carrier HMS "Glorious" in combat with the German battleships "Scharnhorst" and "Gneisenau", the picture of battle is restored, the effective forces and loss of sides are analyzed. There are investigated the reasons, which caused message in the sea of German squadron, and also the actions of English fleet for the evacuation of their troops from Norway. The version of the reasons for sinking English warship speaks out. There are analyzed the errors of the British Admiralty and commander of aircraft carrier HMS "Glorias".

**Keywords:** the battleship "Scharnhorst", the battleship "Gneisenau", Admiral Wilhelm Marschall, HMS "Glorious", World War II, English fleet, battle on sea, captain D'Oyly-Hughes.

#### Введение

История не раз доказывала справедливость изречения классика: "На войне побеждает тот, у кого лучше оружие ...". Однако на ее скрижалях имеются и примеры того, когда новейшее оружие не спасало от самого беспощадного разгрома от противника, такими средствами не обладающего. Иллюстрацией к одному из таких парадоксов и является этот небольшой рассказ. Откройте любой учебник по военно-морской истории и прочтите то, что там написано об авианосцах – сплошные восклицательные знаки (в общем-то, справедливые) и везде реквием по линкорам: "Флот линейный стал флотом авианосным", "Могильщики линкоров", "Оружие отправившее броненосцы на свалку" и т.д. Приводятся многочисленные примеры побед авиации над линкорами, и только люди, серьезно занимающиеся военно-морской историей знают, что была и обратная ситуация, когда линкорам в открытом бою удалось потопить английский тяжелый авианосец практически без потерь со своей стороны. Факт настолько не попадающий в общую канву, что в редких учебниках он даже упомянут [1].

Авианосцы, как корабли нового класса, впервые появились в конце Первой мировой войны. Возможности этого грозного оружия оценили не сразу. На первых порах их рассматривали лишь как полезное дополнение к линейным силам, как средство боевого обеспечения. В то время считалось, что самостоятельно авианосцы действовать не могут, поскольку не способны защитить себя. Опыт боевой подготовки флотов накануне Второй мировой войны в известной степени поколебал эти ошибочные представления. Благодаря совершенство-

ванию авиационной техники авианосцы уже в 30-е годы XX века доказали свою способность решать ответственные задачи.

Тем не менее, штабы всех крупных морских держав по-прежнему делали ставку на линейные силы флота и их тяжелую артиллерию, как основное средство достижения победы в войне на море. Коренное изменение взглядов на авианосцы произошло в первые годы Второй мировой войны, в результате ряда успешных ударов авианосной авиации по кораблям в базах и на море. Основной особенностью таких боев были невиданные ранее дистанции, достигавшие сотен миль. Корабли противников при этом не обменивались ни одним выстрелом. После сражения у атолла Мидуэй американский адмирал Ч. Нимитц (Chester William Nimitz; 1885—1966) отозвался о новом классе кораблей коротко, но весомо: "Его величество, король авианосец" [2].

На смену флоту линейному действительно пришел флот авианосный. Вторая мировая война все расставила на свои места: из 30 погибших в ходе нее линкоров 13 были потоплены самолетами. В свою очередь, крупные артиллерийские корабли смогли потопить только 2 авианосца [3].



Адмирал флота США Chester William Nimitz (слева) и адмирал Wilhelm Marschall (справа)

Даже если артиллерийским кораблям и удавалось сблизиться на дистанцию выстрела, авианосцы, как правило, могли постоять за себя. Наиболее яркий пример – бой у острова Самар 25 октября 1944 года. В ходе этого боя группа американских эскортных авианосцев, состоящая из 6 кораблей, прикрываемая тремя эскадренными и четырьмя эскортными миноносцами, сумела отбиться от японской эскадры, насчитывающей 22 вымпела, включая четыре линкора и 6 тяжелых крейсеров. Ведя два с половиной часа артиллерийский огонь, японское соединение смогло потопить только один авианосец и четыре корабля эскорта. Зато американские палубные самолеты сумели уничтожить 3 крейсера и заставили отступить всю армаду. И это, несмотря на то, что атака японцев была внезапной, а базирующиеся на эскортных авианосцах эскадрильи предназначались для оказания поддержки войскам на берегу, и многие из летчиков никогда не сталкивались до этого с боевыми кораблями [3].

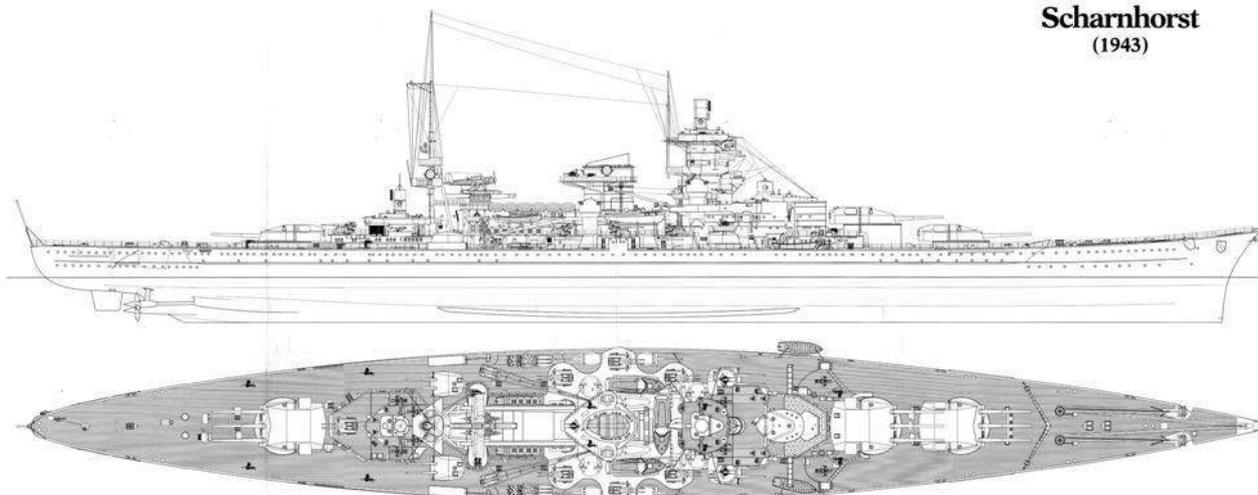
Так в упорном бою погиб один из двух авианосцев, потопленных надводными кораблями, затонул, нанеся весомый урон противнику. Зато гибель второго – английского "Глорие" (HMS "Glorious"), произошла по совсем другому сценарию.

Весна 1940 года, уже два месяца длится Норвежская операция немцев, задуманная как один бросок. Операция была дерзкой, она не укладывалась в обычные рамки военно-морской стратегии. Немцам пришлось высаживать десанты на удалении от своих баз до ты-

сячи миль, не обладая даже временным господством на море. Внезапность, от которой зависел успех всей кампании, удалась: уже 9 апреля 1940 года фашисты захватили морскими и воздушными десантами все намеченные города. Однако мужественное сопротивление небольшой норвежской армии и сильнопересеченная местность не позволили агрессору быстро завершить оккупацию [4].



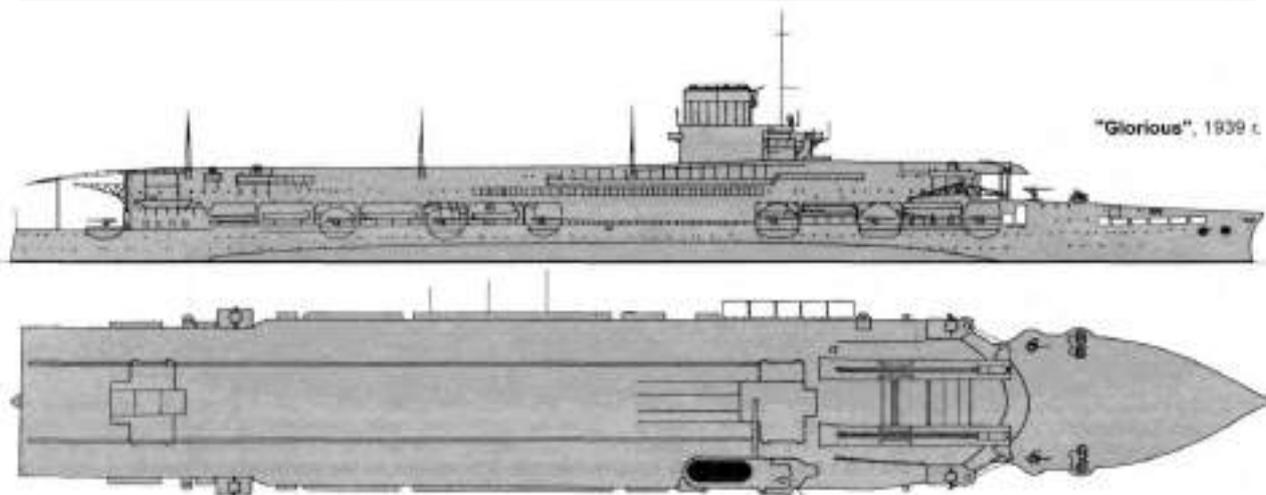
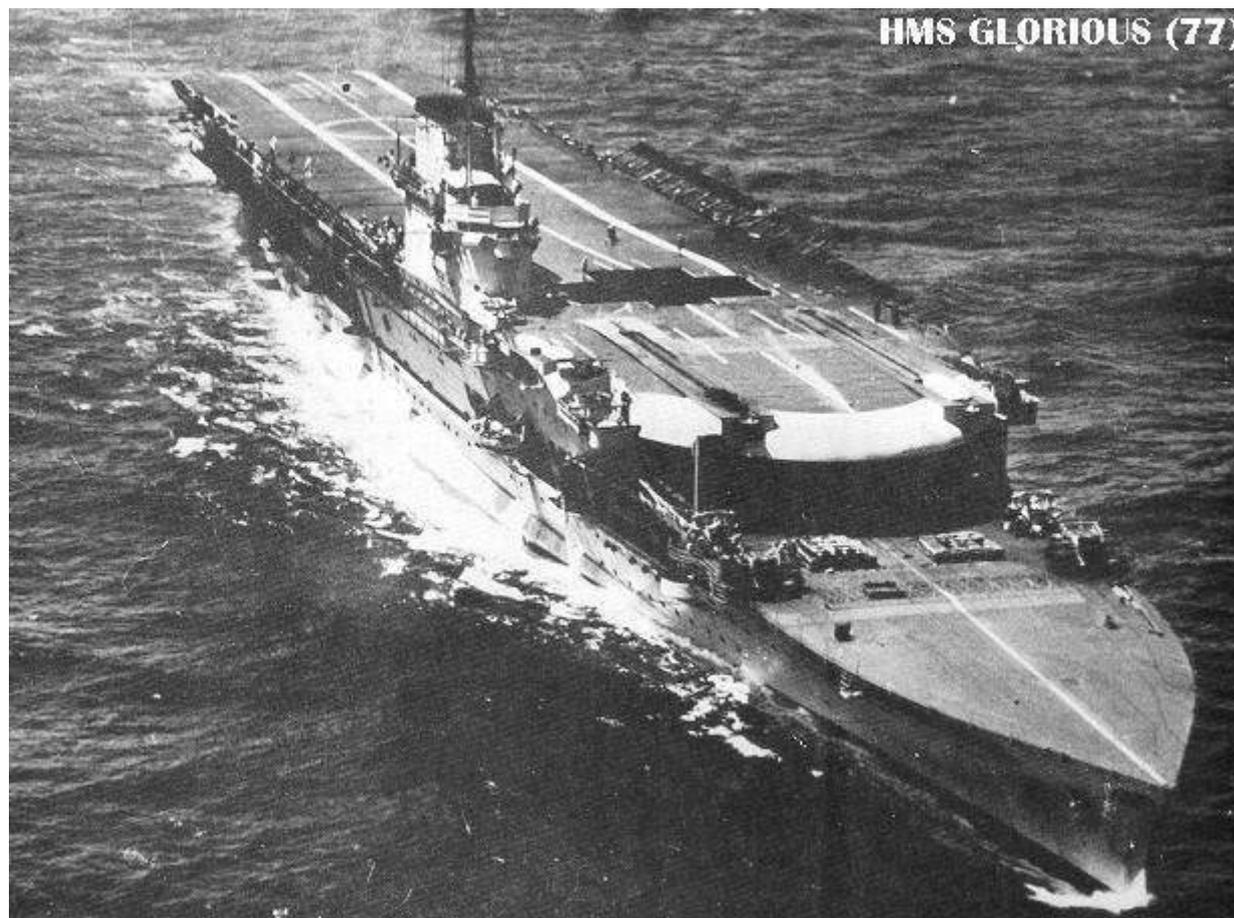
**Scharnhorst**  
(1943)



Линейный корабль "Шарнхорст"

Угроза английским морским коммуникациям в случае захвата страны заставила англо-французское командование направить на помощь Норвегии свои войска (до 4 дивизий) и силы флота, но запоздалые и нерешительные действия союзников окончились их поражением 20–25 апреля в районе Лилленхамера и Хамара. Дальнейшая борьба продолжалась лишь в Северной Норвегии, где события развивались не так благоприятно для немцев. Десантная группа генерала Э. Дитля (Eduard Dietl; 1890–1944), захватившая Нарвик, попала в отчаянное положение. Сухопутные войска союзников превосходили фашистов в восемь раз; при полном господстве на море английского флота, который в качестве опорного пункта выбрал Харстад, небольшой городок вблизи Нарвика. Горные егеря Дитля, которых потом немецкая пропаганда именовала не иначе, как "герои Крита и Нарвика", понесли значительные потери: болезни и трудности надломили людей, у них не хватало боеприпасов и

продовольствия. Возникла реальная угроза того, что немецким войскам придется уйти на территорию нейтральной Швеции и там интернироваться до конца войны [4].



Авианосец "Глориес"

В связи с создавшимся положением немецкое Верховное командование отдало приказ всем видам вооруженных сил принять самые решительные меры по оказанию помощи нарвикской группе. При этом военно-морской флот получил указание атаковать Харстад и уничтожить находящиеся там суда и временные сооружения англичан. Командовать этой, прямо скажем авантюрной, экспедицией назначили командующего надводным флотом генерал-адмирала Вильгельма Маршалля (Wilhelm Marschall; 1886–1976), а в состав соединения включили линкоры "Шарнхорст" ("Scharnhorst"), "Гнейзенау" ("Gneisenau"), тяжелый крейсер "Адмирал Хиппер" ("Admiral Hipper") и 4 эсминца. Все, что смог выставить нацист-

ский флот, сильно потрепанный англичанами в апрельских боях у берегов Норвегии. К слову сказать – тогда гитлеровцы потеряли треть своих крейсеров (3 из 9). Утром 4 июня эскадра покинула военно-морскую базу Киль и стала продвигаться на север с намерением нанести удар по Хорстаду в ночь на 9 июня [4].

Адмирал верил в свои корабли: еще в ноябре 1939 года, будучи тогда вице-адмиралом, он водил их в рейд к берегам Исландии. Рейд стоил английскому флоту вспомогательного крейсера "Роуэлпинди" (HMS "Rawalpindi"; вооруженный восьмью 152-мм орудиями бывший лайнер водоизмещением 17 000 т, в мирное время обслуживал пассажирскую линию Англия – Индия). Успех был, мягко говоря, скромным, но геббельсовская пропаганда раздула этот неравный поединок до масштабов крупной морской победы, а в серии "Библиотека немецкой молодежи" выпустили отдельную книжку под названием "Конец Роуэлпинди". Но мизерность победы не испортила мнение о самих кораблях: действительно, это были первоклассные боевые машины. Построенные перед самым началом войны, линкоры-близнецы водоизмещением в 32 тыс. тонн были вооружены девятью 283-мм, двенадцатью 152-мм и четырнадцатью 105-мм орудиями. Обладали мощной броней (пояс по ватерлинии 330 мм, палуба 152 мм, башни 305 мм, общий вес брони – 44 % от водоизмещения!), а, самое главное, великолепной для таких гигантов скоростью хода. При отсутствии волнения на море корабли свободно могли развивать скорость до 32 узлов при полной загрузке [5].

Немецкое командование не могло знать, что в виду тяжелого положения, сложившегося во Франции, союзники еще 24 мая приняли решение покинуть Норвегию. Для надежного прикрытия эвакуации с воздуха главнокомандующий экспедиционными силами союзников английский адмирал флота Уильям Бойл (William Henry Dudley Boyle, 12th Earl of Cork; 1873–1967) попросил выделить из состава флота метрополии авианосцы. Адмиралтейство пошло на встречу: и 2 июня к берегам Норвегии прибыли "Арк Ройал" (HMS "Ark Royal") и "Глориес" (HMS "Glorious") с отрядом из 15 войсковых транспортов. Кроме того, в распоряжении Корка находилось еще три крейсера и 10 эсминцев. Уже 6 июня, приняв 15000 солдат и офицеров, первые шесть транспортов вышли в море. 7 и 8 июня на другие семь кораблей погрузили еще 10000 человек. Авианосец "Арк Ройал" убыл со вторым отрядом. "Глориес" (кэптин Дж. Д'Ойли-Хьюз) задержался для приема последних истребителей берегового базирования. Всего он принял на свой борт 2 эскадрильи (10 "гладиаторов" из 263-й и 10 "харикейнов" из 46-й). Потеряв много времени, при выполнении этой сложной операции (поскольку сухопутные летчики никогда раньше не садились на палубу корабля), авианосец в сопровождении эсминцев "Ардент" (HMS "Ardent") и "Акаста" (HMS "Acasta"; 1352 т, 36 узлов, четыре 120-мм орудия и восемь 533-мм торпедных аппаратов) вышел 8 июня к родным берегам [6].

Отряд шел строго на юго-восток 17-узловым ходом, выполняя противолодочный зигзаг. Для экономии топлива у авианосца под парами находилось всего 12 из 18 котлов, что не позволяло в случае необходимости быстро развить максимальную скорость. Ни один из кораблей не имел радара, тем не менее, наблюдения с высоко расположенных "вороньих гнезд" не велось, а самолеты в воздух не поднимались, хотя помимо сухопутных истребителей на борту находились и самолеты собственной авиагруппы (6 торпедоносцев "Суордфиш" и 9 истребителей "Си Гладиатор"), но они не вели воздушной разведки. Как считал командир корабля – разве что-нибудь могло угрожать 240-метровому бронированному великану водоизмещением в 26500 тонн, способному дать ход в 31 узел и имеющему на вооружении 48 боевых самолетов, в районе, где господство английского флота считалось абсолютным [6, 7].

Так закончилась Норвежская кампания, на которую Лондон возлагал большие надежды. Однако, на всем ее протяжении английские сухопутные войска терпели неудачи и поражения, значительными были потери в воздухе и на море, но даже в страшном сне английскому командованию не представлялся ее финал, ибо оно даже не подозревало, что в этот район скрытно вышли немецкие линкоры "Шарнхорст" и "Гнейзенау" [4, 6].

Отпустив "Хиппер" и эсминцы для пополнения запасов топлива в Тронхейм, адмирал Маршалль решил продолжить рейд с одними линкорами. В 16 часов один из гардемарин "Шарнхорста", наблюдая за горизонтом по правому борту, замечает впереди небольшой дымок. Немцы пошли на сближение и через несколько минут в мощную оптику линкоров видно, что это авианосец "Глориес", эскортируемый двумя эсминцами. Теперь главная труд-

ность заключается в том, чтобы подойти к авианосцу с наветренной стороны и, не дав ему возможность выпустить самолеты, быстро сблизиться на дистанцию действенного огня [4].

Однако выполнить этот маневр было довольно сложно, поскольку, переделанный в 1930-е годы из легкого линейного крейсера, авианосец в скорости почти не уступал противнику; и если его артиллерия (16 114-мм универсальных орудий) не представляла опасности для бронированных линкоров, то бортовые самолеты могли принести большие неприятности. На первый взгляд неуклюжие торпедоносцы-бомбардировщики "Суордфиш", бипланы весом в 4 тонны, несущие торпеду или 600 килограмм бомб, неожиданно оказались очень серьезным противником для любого военного корабля, поэтому схватка с ними совсем не входила в планы немцев [8].

Адмирал В. Маршалль решает действовать с максимальной осторожностью: первые 15 минут германские корабли идут прежним курсом, медленно сближаясь с противником, и лишь когда давление пара в машинах стало достаточным для развития максимальной скорости, линкоры ложатся на курс перехвата. Только после этого англичане начинают понимать, что имеют дело с неприятелем. Авианосец пытается передать по радио донесение, немцы сбивают его ложными сигналами, якобы идущими от английского Адмиралтейства. Когда дистанция между кораблями сократилась до 27 километров, оба линкора вновь изменили направление движения и изготовились к бою на параллельных курсах, чтобы ввести в дело всю артиллерию главного калибра. "Глориес" был совершенно не готов защищать себя, из своих штатных ударных самолетов он имел всего 6 торпедоносцев-бомбардировщиков, поскольку операции у берегов Норвегии ослабили его эскадрильи (вместо штатных 48 машин осталось только 15). Кроме того, пилоты "Суордфишей" крайне устали, совершив за последние дни огромное количество вылетов. Да и погода была против британцев – в это время дули северные ветры, поэтому для взлета и посадки самолетов авианосцу пришлось бы ложиться на обратный курс [9].



"Шарнхорст" ведет огонь из орудий главного калибра

Англичане все же стали лихорадочно готовить к взлету торпедоносцы. К моменту встречи с линкорами на авианосце находились в готовности к вылету только один "Суорд-фиш" и звено истребителей "Си Гладиатор". В 16 часов 30 минут немцы открывают огонь из 283-мм орудий, и в очередной раз подтверждают славу прекрасных морских артиллеристов: почти сразу тяжелый снаряд попадает в ангар авианосца. Новая 283-мм пушка (немцы официально называли ее 28-см, и поэтому в литературе она часто значится как 280-мм) с длиной ствола в 54,5 калибра и углом возвышения в 40 градусов явилась безусловной удачей германских конструкторов. Видя это, в бой вступают эсминцы эскорта. "Акаста" (командер Ч. Гласферд) ставит дымовую завесу в надежде сбить прицел противника, а "Ардент" (лейтенант-командер Дж. Ф. Баркер) полным ходом устремляется в самоубийственную торпедную атаку [5, 10].

Оглушительно грохочет вспомогательный калибр немецких кораблей: вокруг стремительно несущегося эсминца встает настоящая стена из разрывов, однако, несмотря на полученные повреждения, "Ардент" успевает выйти на требуемую дистанцию и выпустить торпеды. Линкоры четко выполняют маневр уклонения, не прекращая бешеного огня, и вскоре отважный английский корабль заваливается на борт и исчезает в холодных водах Норвежского моря. Позже немцы жаловались, что в ходе боя с "Ардент" пришлось израсходовать большое количество 152-мм снарядов, поскольку он очень часто и умело менял курс и скорость движения, это чрезвычайно затрудняло пристрелку по направлению и только, когда линкоры перешли на беглый огонь из всех стволов, маневрирование эсминца стало неэффективным. Всего в ходе боя линкоры израсходовали 387 снарядов главного калибра ("Гнейзенау" – 175, "Шарнхорст" – 212) и 1448 – среднего [4].



Эсминец "Ардент"

Дымовая завеса на некоторое время закрывает авианосец, но приборы управления огнем не теряют его. Рейдеры оснащены радиолокатором, который, хотя и не является специальным артиллерийским, может, тем не менее, выдавать дистанцию до цели. Получив несколько прямых попаданий, "Глорис" разворачивается по ветру и пытается выйти из боя. Ни один из 4 самолетов, подготовленных к вылету, так и не успевает подняться в воздух.

Теперь, на новом курсе, выпустить крылатые машины много сложнее: ветер из союзника превратился во врага. Уцелевший эсминец эскорта прикрывает отход дымовой завесой. Несмотря на дым, видно, как очередной снаряд разрушает среднюю часть взлетно-посадочной палубы. Затем следует еще несколько попаданий. В 17.16 в надстройку авианосца попал 283-мм снаряд, уничтоживший всех на мостике включая капитана. Замолкают 114-мм орудия авианосца, корабль кренится и заметно теряет ход. В 17.20 объятый пламенем "Глориес" окончательно останавливается, и подается команда покинуть судно [5, 11].

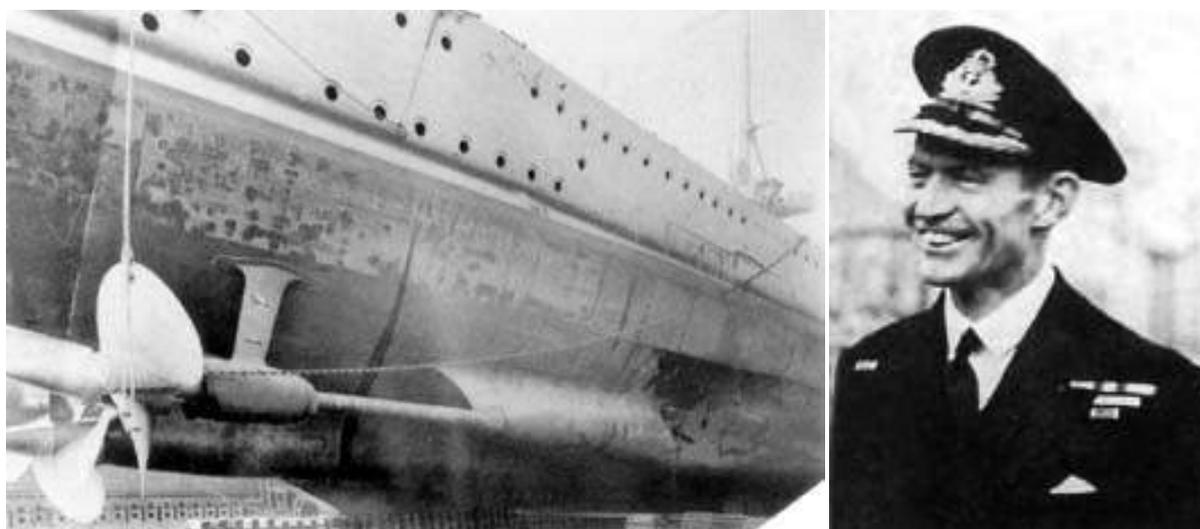
Теперь все внимание немцев переключилось с основного противника на уцелевший эсминец, который мужественно продолжал бой, пытаясь прикрыть гибнущий авианосец отчаянной торпедной атакой. На первом этапе боя он не получил никаких повреждений и мог легко уйти, но его командир решил биться до конца. С линкоров хорошо видно как от эсминца веером расходятся торпеды. Немцы проводят маневр уклонения, но на этот раз он не помогает: у борта "Шарнхорста" встает огромный столб воды. Линкор резко снижает скорость – выведено из строя машинное отделение правого борта. Смолкает кормовая башня – затоплен ее артиллерийский погреб. Погибло 48 человек из состава команды. Однако это уже ничего не меняет, авианосец почти совсем лег на бок. Людей на его палубе совершенно не осталось. "Шарнхорст" получает приказ добить "Глориес" своей артиллерией, а "Гнейзенау" – заняться обидчиком напарника. В 17.40 авианосец перевернулся и затонул, а в 18 часов жертвой артиллерии среднего калибра становится "Акаста", до самого конца пытавшийся отстоять эскортируемый им корабль. Он беспомощно качается на волнах, причем две трети эсминца охвачены пламенем; неизбежность его гибели не вызывает сомнений. По словам спасшегося матроса с этого корабля Картера: "Когда я уже находился в воде, то увидел командира, стоявшего на полуразрушенном мостике. Он не спеша достал из портсигара сигарету, закурил ее. Мы кричали, что бы он спускался, однако он только махнул рукой – "Прощайте и удачи вам!" Прекрасная смерть отважного человека" [12, 13].



Эсминец "Акаста"

Вопреки всем морским традициям, спасти уцелевших английских моряков немцы даже не попытались – всего на борту авианосца было 1245 человек, на "Ардент" – 161 и на "Акасте"

– 160. Принявший почти 2500 тонн воды "Шарнхорст", эскортируемый "Гнейзенау", спешно направляется в Тронхейм. Пополнив запасы горючего и боеприпасов, флагманский линкор вместе с крейсером "Адмирал Хиппер" и 4 эсминцами снова выходит в море с целью перехватить последние транспорты, увозящие войска союзников из Норвегии. Выполнить эту задачу им не удалось: англичане успели принять все необходимые меры для надежного прикрытия своих конвоев. Услышав интенсивные переговоры по радио целой армады британских кораблей, Маршалл счел за благо немедленно свернуть операцию. В Германии результаты рейда трактовались весьма неоднозначно. Адмирал Маршалль не получил от командования никакой благодарности за потопление авианосца, двух эсминцев и двух крупных транспортных судов. Более того, руководство обрушило на него поток резкой критики. Его обвиняли в нарушении прямого приказа о набеге на Харстад и срыве операции. Из-за резких разногласий с главкомом ВМС Маршалл подал в отставку, и 15 июня на пост командующего надводным флотом был назначен адмирал Гюнтер Лютъенс (Günther Lütjens; 1889—1941). [14] В 1943 году его снова призвали на службу и назначили шефом особого штаба на Дунае, 19 апреля 1945 года Маршалл возглавил командование группы "Запад" и остался на этом посту до конца войны. В середине 1947 года союзники выпустили его из тюрьмы. Маршалл написал серию статей по морской истории и стратегии и умер в Мельбурне 20 марта 1976 года в возрасте 89 лет.



Повреждения линкора "Шарнхорст" от торпеды эсминца "Акаста" (слева), командир авианосца "Глориес" кэптин D'Ouly-Hughes (справа)

Плата за неосторожность и самоуверенность получилась слишком высокой. Англичане потеряли авианосец, которые были в это время, по словам известного историка С. Роскилла: "Крайне необходимы", и два эсминца [6]. Людские потери английского флота в описанном бою превысили потери на суше немцев за все время Норвежской операции. Отряд, возглавляемый "Глориес", потерял 1520 человек (1478 моряков и 42 летчика), а общие потери немцев в течение нескольких месяцев боев составили "лишь" 1317 человек убитыми. Только через двое с половиной суток после боя три офицера и 35 матросов с авианосца и один матрос с "Акаста" были подобраны норвежским судном и доставлены на Фарерские острова. Еще пять матросов с "Глориес" и два с "Ардент", подобранные немецким гидросамолетом, попали в плен, остальные погибли [15].

### **Заключение**

Почему же мощный боевой корабль английского флота погиб, не сумев нанести противнику никакого урона? Беспечностью можно объяснить тот факт, что немцы смогли так легко перехватить авианосец, но никак не его полную беспомощность в бою. Хорошо подготовленный экипаж способен выпустить палубные самолеты через несколько минут после получения приказа, ибо на борту всегда имеется полностью боеготовое дежурное звено.

Что собой представляют в бою "Суордфиши" очень скоро испытал на своей "шкуре" гораздо более мощный немецкий линкор "Бисмарк", который повредили торпедами именно палубные самолеты этого типа с "Арк Ройал". Маловероятно, что бы команда "Глориес" была слабо тренирована, поскольку авианосец почти год буквально не выходил из боев. И уж совсем несправедливо было бы подозревать англичан в растерянности или в недостатке мужества. Наоборот, действия эсминцев эскорта заслуживают самой высокой оценки: выйти в открытую торпедную атаку на готовый к этому современный линкор – подвиг, граничащий с броском на амбразуру.



"Глориес" тонет снимок с "Шарнхорста"

Более справедливы обвинения английского Адмиралтейства в слабости эскорта для столь ценного боевого корабля, но нужно помнить, что в это время почти все легкие силы флота Метрополии были заняты под Дюнкерком [6].

И все-таки эти факторы тоже не имеют решающего значения. Скорей всего авианосец погубили... собственные самолеты. Как известно, "Арк Ройал" и "Глориес", помимо прикрытия эвакуации, должны были перевести из Норвегии истребители сухопутного базирования. Эти крылатые машины невозможно было убрать в ангар, так как у них отсутствовали механизмы для складывания крыльев и хвостового оперения, как у специальной палубной авиации. Оставалось одно – разместить их на верхней палубе. Воздушная разведка на обратном пути и не велась, скорей всего, по причине невозможности быстрого и безопасного взлета с загроможденной палубы. Кроме того, из своих штатных самолетов авианосец имел лишь совсем небольшую группу торпедоносцев "Суордфиш", которые использовались у норвежского побережья для разведки, охранения корабля и для эскортирования самолетов, следующих с сухопутных аэродромов [16].

Почему же был сделан такой просчет, граничащий с откровенной глупостью? Надежда на прекрасные скоростные качества "Глориес", или полная уверенность в невозможности активных действий немецкого флота? Логического объяснения в этой ситуации, пожалуй, найти невозможно – это практически стопроцентный "ляп" [16]. Не обошлось и без "человеческого фактора", который этот ляп усилил. Командир "Глориеса" капитан 1 ранга Дж. Д'Ойли-Хьюз (Captain D'Ouly-Hughes; 1891–1940) прославился в годы Первой мировой войны, когда служил старшим помощником на подводной лодке E-11. Но как командир

авианосца он показал себя с наихудшей стороны, так как его корабль не находился в состоянии боевой готовности в районе боевых действий. Командир даже не считал нужным держать самолеты готовыми к немедленному взлету, хотя существовала вероятность встречи с кораблями противника. Грубейшей ошибкой был отказ от ведения воздушной разведки, несмотря на усталость пилотов. И окончательно погубила корабль глупая попытка экономить топливо, погасив несколько котлов в опасном районе. Англия потеряла 1520 обученных, закаленных в боях моряков и летчиков, 3 ценных корабля и 35 самолетов в качестве платы за глупость одного человека [17].

Только этими ошибками командования и командира корабля можно объяснить то, что бой закончился для англичан таким беспощадным разгромом, а историки записали на "скрижали" очередной парадокс. Результаты первого боя линкоров с авианосцем воодушевили адмиралов с консервативными взглядами на ведение морской войны, но, увы, ненадолго. Очень скоро стало ясно, что расстрел "Глориес" – всего лишь трагическое совпадение, исключение из правил... [18, 19].

### Примечания:

1. История военно-морского искусства. Военно-морское искусство периода Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): В 4 т. М.: "Воениздат", 1962. Т.4. 480 с.
2. *Нимиц Честер Уильям, Поттер Элмер Белмонт*. Война на море (1939–1945) Смоленск: Русич, 1999. 568 с.
3. Боевое использование авианосцев. Тематический сборник. М.: "Воениздат", 1973. 384 с.
4. Мировая война. 1939–1945 годы: сборник статей / пер. с нем. А.А. Высоковского и А.И. Дьяконова. М.: Изд-во иностр. лит., 1957. 538 с.
5. *Каторин Ю.Ф.* Броненосцы. СПб.: "Галлея Принт", 2008. 232 с.
6. *Роскилл Р.* Флот и война. Том 1. М.: "Воениздат", 1967. 618 с.
7. *Каторин Ю.Ф., Коршунов Ю.Л.* Парадоксы военной истории. СПб.: "Полигон", 2003. 520 с.
8. Палубные самолеты Второй Мировой войны 1939–1945. М.: Авиам, 1995. 420 с.
9. *Короткин И.М.* Авианосцы. М.: "Воениздат", 1964. 280 с.
10. *Каторин Ю.Ф.* Небываемое бывает. СПб.: "Галлея Принт", 2005. 132 с.
11. *Балакин С.А., Морозов М.Э.* Авианосцы мира 1939–1945 гг. М.: "Наваль коллекция", 2000. 128 с.
12. *Каторин Ю.Ф.* и др. Уникальная и парадоксальная военная техника. Кн. 1. СПб.: "Полигон", 2006. 590 с.
13. *Thetford Owen*. British Naval Aircraft since. London, 1962. 448 p.
14. *Pyge Ф.* Война на море 1939–1945. М., АСТ, 1999. 624 с.
15. *Churchill W.* The Second World War. London, 1948. Vol. 1. 345 p.
16. *Норман Полмар*. Авианосцы, том 1. М.: АСТ, 1999. 560 с.
17. *Кетп Р.К.* Victory at Sea 1939–1945. London, 1958. 210 p.
18. *Подсобляев Е.Ф.* Создание теории господства на море //Военно-исторический журнал. 2006. №2. С. 59–62.
19. *Смит П.Ч.* Закат владыки морей. М.: АСТ; Транзиткнига, 2003. 540 с.

### References:

1. Note is the history of naval art. The naval art of the period of World War II (1941–1945): In 4 T. M.: "Voenizdat", 1962. T.4. 480 s.
2. *Nimits Chester William, Potter Elmer Belmont*. War at sea (1939-1945). Smolensk: "Rusich", 1999. 568 s.
3. Combat use of aircraft carriers. Subject collector. M.: "Voenizdat", 1973. 384 s.
4. World war. 1939-1945: the collection of the articles/of mountain pass. with the Ger. A.A. Vysokovskogo and A.I. Dyakonova. M.: Publishing house of foreign. lit., 1957. 538 s.
5. *Katorin YU.F.* Battleships. St. Petersburg: "Halley Print", 2008. 232 s.
6. *Roskill R.* Fleet and war. Tom 1. M.: "Voeizdat", 1967. 618 s.
7. *Katorin Yu.F., Korhunov Yu.L.* Paradoxes of military history. St. Petersburg: "Range", 2003. 520 s.

8. Carrier-based aircraft World War II 1939-1945. M.: To aviam, 1995. 420 s.
9. *Korotkin I.M.* Aircraft carriers. M.: "Voenizdat", 1964. 280 s.
10. *Katorin YU.F.* Nebyvaemoe occurs. St. Petersburg: "Halley Print", 2005. 132 s.
11. *Balakin S.A., Morozov M.E.* Aircraft carriers of peace 1939-1945 yr. M.: "Noval collection", 2000. 128 s.
12. *Katorin YU.F.* Unique and paradoxical military equipment. Book. 1. St. Petersburg: "Range", 2006. 590 s.
13. *Thetford Owen.* British Naval Aircraft since. London, 1962. 448 p.
14. *Ruge F.* War at sea 1939–1945. M., AST, 1999. 624 s.
15. *Churchill W.* The Second World War. London, 1948. Vol. 1. 345 p.
16. *Norman Polmar.* Aircraft carriers, volume 1. M.: AST, 1999. 560 s.
17. *Kemp P.K.* Victory at Sea 1939–1945. London, 1958. 210 p.
18. *Podsoblyayev E.F.* Creation of the theory of supremacy at sea. // *Military history periodical.* 2006. №2. S. 59-62.
19. *Smith P.CH.* Sunset of the ruler of seas. M.: ACTS; Tranzitkniga, 2003. 540 s.

УДК 359.38

### Исключение из правил

Юрий Федорович Каторин

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация  
Доктор военных наук, профессор

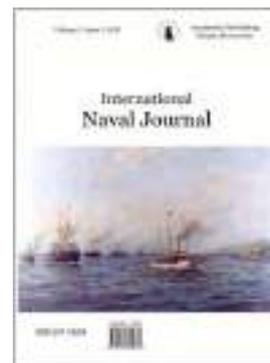
**Аннотация.** В статье рассказывается об одном из эпизодов Второй мировой войны (1939–1945) – гибели английского авианосца "Глориес" в бою с немецкими линкорами "Шарнхорст" и "Гнейзенау", восстановлена картина боя, анализируются силы, действия и потери сторон. Исследуются причины, вызвавшие посылку в море немецкой эскадры, а также действия английского флота по эвакуации своих войск из Норвегии. Высказывается версия причин потопления английского боевого корабля. Анализируются ошибки Британского Адмиралтейства и командира авианосца "Глориес".

**Ключевые слова:** линкоры "Шарнхорст" и "Гнейзенау", адмирал Вильгельм Маршалль, авианосец "Глориес", Вторая мировая война, Английский флот, морской бой, капитан 1 ранга Дж. Д'Ойли-Хьюз.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN: 2411-3204  
E-ISSN: 2413-7596  
Vol. 8, Is. 4, pp. 199-232, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.8.199  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 358.113

### Memel's Batteries

Alexander F. Mitrofanov

Independent investigator, Lithuania

#### Abstract

The article describes the history and equipment of the coastal and antiaircraft artillery batteries of German Navy (Kriegsmarine) constructed in Memel area before and during the World War. There is given the brief description of the Soviet Navy stationed in the area in the postwar years.

**Keywords:** Kriegsmarine 1939-1944, Memel, coastal and antiaircraft artillery, Soviet coastal artillery in Klaipeda area.

#### Введение

В 1252 году рыцари Тевтонского ордена основали в месте впадения реки Дане в Куршский залив, где проживали племена куршей (народ, родственник нынешним латышам), замок Мемельбург, вокруг которого возник город Мемель. Мемель неоднократно подвергался нападениям литовцев, шведов. В 1525 году Мемель вошел в состав Пруссии. В ходе Семилетней войны 1757-1762 годов город был занят российскими войсками (интересно отметить, что в эти годы его военным комендантом был Александр Суворов). Во время наполеоновских войн Мемель стал временной столицей Прусского королевства (1807-1808 гг.). Все это вынуждало власти Ордена, а затем Пруссии и объединенной Германии (с 1871 года) принимать меры к созданию оборонительных сооружений для защиты города.

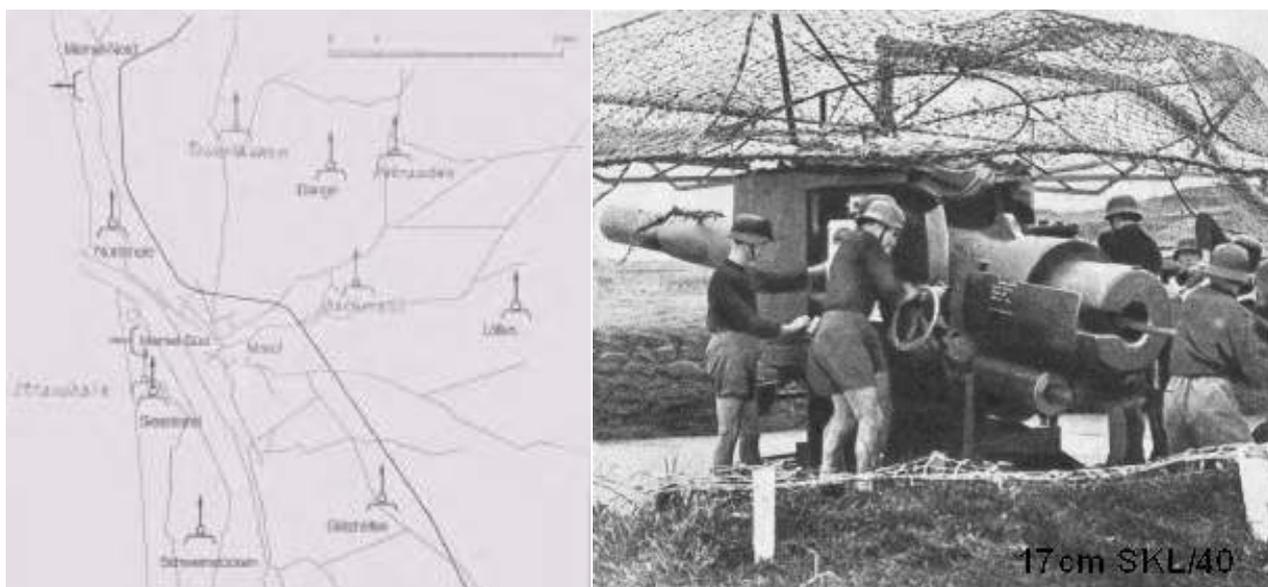
К настоящему времени кроме руин замка хорошо сохранилась крепость Nehrungsfort в Копгалисе на северной оконечности Куршской косы, построенная пруссаками во второй половине XIX века. Здесь ныне располагается Клайпедский морской музей.

#### Береговые батареи Мемеля после Первой мировой войны

Согласно статье 99 Версальского договора 1919 года Мемельский край был выделен из состава Германии, получив статус Вольного города, и от имени Антанты здесь расположился французский гарнизон. 10 января 1923 года Мемель был оккупирован литовскими войсками и включен в состав Литвы под названием Клайпеда, но 22 марта 1939 года был вновь воссоединен с Германией. Прибывший по этому случаю в "вернувшийся в лоно матери-родины" город Адольф Гитлер заявил, что Мемель станет базой германского флота и морской крепостью.

Уже через неделю в районе города были развернуты три временных батареи береговой артиллерии и одна зенитная батарея, а с апреля началось строительство военного аэродрома и подземного хранилища топлива.

Начиная с 1890 года кайзеровский военно-морской флот начал широкомасштабные работы по созданию системы береговой обороны Германии. Подходы к военно-морским базам и портам Балтийского и Северного морей защищались мощными береговыми батареями. В основном они состояли из 4-х морских орудий калибром 105–380-мм, размещенных в открытых орудийных двориках. Батареи оборудовались постами управления артогнем, оснащенными дальномерами и постами наблюдения, прожекторами, складами боеприпасов, жилыми помещениями и укрытиями для личного состава. В ходе Первой мировой войны батареи среднего и крупного калибра были установлены и на побережье Фландрии между Зебрюгге и Остенде.



Расположение береговых и зенитных батарей Кригсмарине в районе Мемеля (слева), 17 cm SKL/40 MPLC 02/04 – такими орудиями была вооружена батарея "Raule" (справа)

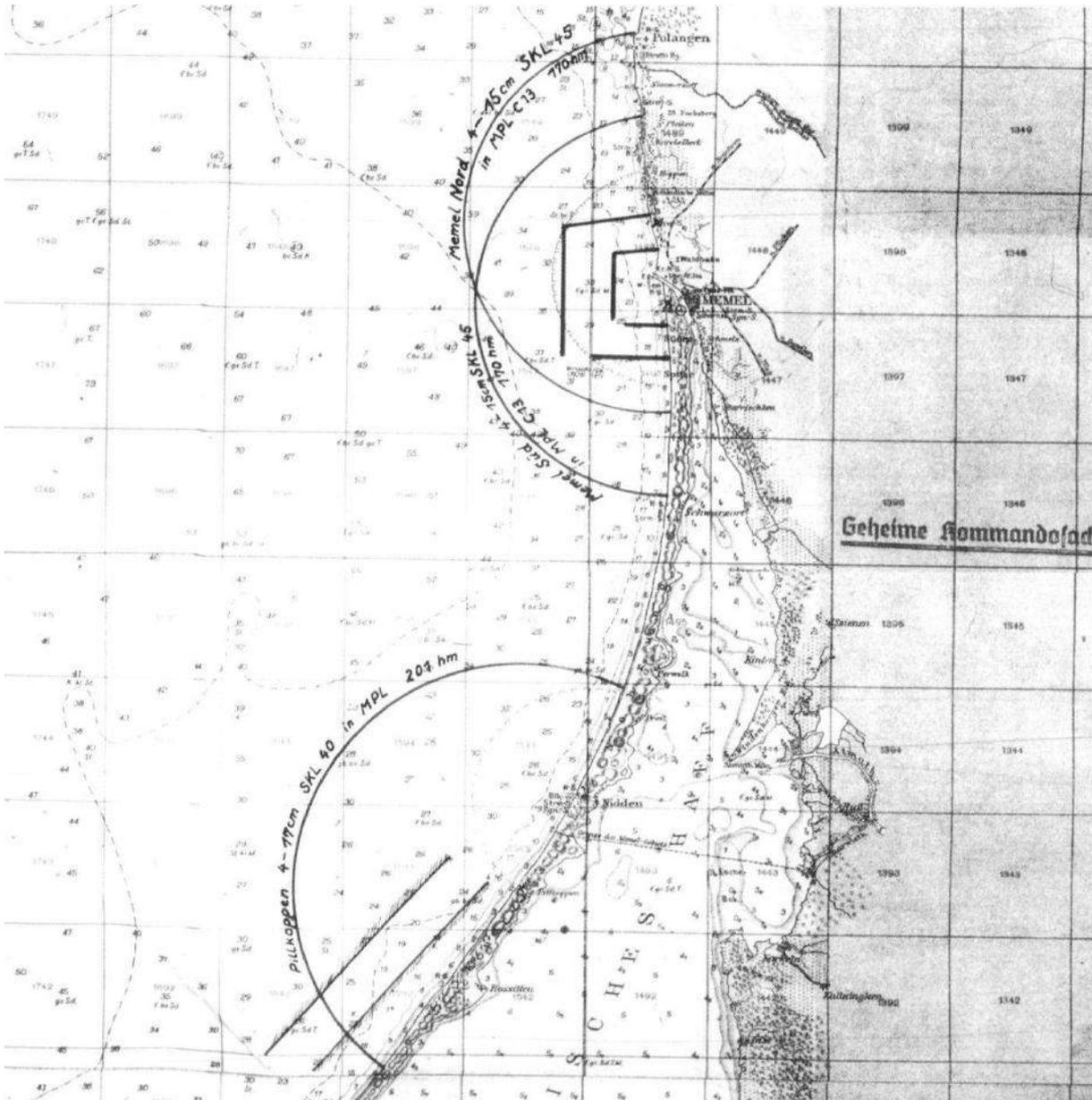
По условиям Версальского мирного договора 1919 года на береговую оборону Германии были наложены серьезные ограничения. Статья 195 договора гласила: "Чтобы обеспечить всем народам полную свободу доступа в Балтийское море, Германия не должна в зоне, которая заключается между 55 град. 27 мин и 54 град. 00 мин северной широты и 9 град. 00 мин и 16 град. 00 мин восточной долготы по Гринвичу, возводить никаких укреплений и устанавливать никакой артиллерии, господствующих над морскими путями между Северным и Балтийским морями. Укрепления, ныне существующие в этой зоне, должны быть разрушены и орудия убраны под контролем Союзных держав и в установленные ими сроки".

Правда, часть береговых батарей союзники соизволили оставить Германии. Статья 196 гласила: "Все морские укрепления, крепости и укрепленные места, кроме тех, которые упомянуты в отделе XIII (Гельголанд) части III (Политические положения, касающиеся Европы) и в статье 195 и которые расположены либо меньше, чем на пятьдесят километров от германского берега, либо на германских островах побережья, будут рассматриваться как имеющие оборонительный характер и могут остаться в их современном состоянии.

Никаких новых укреплений не должно строиться в этой зоне. Вооружение этих сооружений не должно никогда превышать, по числу и калибру орудий, вооружения, существующего ко дню вступления в силу настоящего Договора. Германское Правительство немедленно сообщит об его составе всем Европейским Правительствам.

По истечении двухмесячного срока со дня вступления в силу настоящего Договора запас снабжения для этих орудий будет единообразно низведен и сохранен из расчета максимального числа в одну тысячу пятьсот выстрелов на орудие, для калибров в 10,5 и меньших, и в пятьсот выстрелов на орудие для более крупных калибров".

Версальский договор также запрещал создание новых видов вооружения, включая и корабельную артиллерию (за некоторым исключением в области корабельной зенитной артиллерии).



Расположение и секторы обстрела береговых батарей в районе Мемеля

После прихода к власти национал-социалистов, начавшаяся ремилитаризация Германии коснулась и береговой обороны. Уже в 1936 году началось восстановление укреплений германского форпоста на Северном море – острова Гельголанд. В начале 1939 года был предложен план фортификации немецкого побережья Балтийского моря (Ostseeprogramm). Кроме строительства береговых батарей предполагалось и создание системы ПВО для защиты портовых сооружений, судов и береговой артиллерии от воздушных налетов. Окончательный проект был утвержден летом 1939 года и к 1942 году предполагал создание следующих батарей.

**Район Пиллау (Kommandanturbereich Pillau):**

Береговая батарея "Raule" (Pillkoppfen, ныне Морское, Калининградская область) - 4x170-мм орудий SKL/40 на лафете MPLC/02.04;

Береговая батарея "Großer Kurfürst" - 3x280-мм SKL/50 in BSG с противоосколочным щитом;

Береговая батарея "Graf Dohna" - 3x170-мм на MPLC/02.04 с противоосколочным щитом;

Береговая батарея "Von der Groeben" - 3x170-мм на MPLC/02.04 с противоосколочным щитом;



**Развалины батареи "Raule" в Морском (Калининградская область)**

Береговая батарея "Yorck" - 4x170-мм на MPLC/02 с противоосколочным щитом;

E-Batterie "Gneisenau" - 4(3)x150-мм SKL/45 на MPLC/13;

**Зенитная и противодесантная (Flak- und Sperrbatterie) "Schütze" (4x88-мм SKC/30);**

Flak- und Sperrbatterie "Schill" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Thiele" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Stein" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Schwieger" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Lohs" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Pustkuchen" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Schneider" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Nordmole" (4x88-мм SKC/30).

**Район Swinemünde (Kommandanturbereich Swinemünde):**

Plantagenbatterie - 4x210-мм SKL/45 in BSG;

**Береговая батарея "Goeben" - 3x280-мм SKL/45 in BSG (первоначально планировалась установка 305-мм орудий);**

**Береговая батарея "Vineta" (Wollin) - 4x150-мм SKL/45 на MPLC/14;**

E-Batterie "Iltis" (Pommern) – 4x150-мм SKL/45 на MPLC/13;

Motorisierte Batterie 4x150-мм;

Motorisierte Batterie 4x150-мм;



Артустановка 15 cm SKL/45 MPLC/13



Современный вид орудий 15 cm SKL/45 MPLC/13 на береговой батарее в Arnøy (Норвегия) – ранее они стояли на "Memel-Nord"

**Тяжелая береговая батарея "Hindenburg" (Rügen) - 3x280-мм SKL/45;**

**Береговая батарея "Köln" (Rügen/Stubbenkammer) - 4x170-мм SKL/40 на MPLC/02;**

**Береговая батарея "Blücher" (Stolpmünde);**

**Береговая батарея "Frauenlob" (Rügerhafen) - 4x170-мм SKL/40 in MPLC/02.04;**

Flak- und Sperrbatterie "Saturn" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Jupiter" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Antares" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Mars" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Jachmann" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Nettelbeck" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Schwerin" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Blücher" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Sirius" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Arktur" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Rigel" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Regulus" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Kamper See" III/IV (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Dievenow" III/IV (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Ostfort" (4x88-мм SKC/30).

**Район Киль (Kiel):**

**Береговая батарея "Von Köster"** (Stohl) – 3x170-мм SKL/40 in MPLC/02.04;

**Береговая батарея "Ehrhardt Schmidt"** (Darßer Ort) - 3x170-мм SKL/40 in DrhLC/01;

**Береговая батарея "Bismarck"** (Fehmarn/Marienleuchte) - 4x170-мм SKL/40 in MPLC/02.04;

**Береговая батарея "Louise"** (Kiel/Stein) - 4x170-мм SKL/40 in MPLC/02.04;

Flak- und Sperrbatterie "Greif" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Heidkate" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Bremse" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Maaß" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Otto" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Paul" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Paaschen" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Warnemünde V" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Scharnhagen" (4x88-мм SKC/30);

Flak- und Sperrbatterie "Mönkeberg" (4x88-мм SKC/30).



Наблюдательный пункт батареи "Memel-Nord" (современный вид) (фото Златы Раевской)

Для береговых батарей использовались орудия, ранее установленные на старых броненосцах и крейсерах. Так называемые "Flak- und Sperrbatterie" вооружались зенитными орудиями калибра 88-128-мм и устанавливались непосредственно на берегу, откуда обеспечивалась хорошая видимость подходов к порту. Эти батареи обеспечивали ПВО порта, а также могли вести огонь по вражеским кораблям.

10 июля 1939 года командование Кригсмарине приняло решение установить постоянные батареи в районе мемельского порта:

береговая батарея Memel-Nord (Brommy) 4 x 150-мм в SKL/45 MPLC/13;  
 береговая батарея Memel-Süd (Jachmann) 4 x 150-мм в SKL/45 MPLC/13;  
 зенитная батарея (Flak- und Sperrbatterie) Nordmole (4 x 88-мм SKC/30);  
 зенитная батарея Dange (4 x 88-мм SKC/30);  
 зенитная батарея Löllen (4 x 88-мм SKC/30);  
 зенитная батарея Götzhofen (4 x 88-мм SKC/30);  
 зенитная батарея Schweinsrücken (4 x 88-мм SKC/30);  
 зенитная батарея Seestrand (4 x 88-мм SKC/30);  
 береговые батареи на Kurische Nehrung (Куршской косе) и в Memel (Клайпеде).



Наблюдательный пункт батареи на мысе Романов (современный вид) – такую же башню дальномера имел ранее и "Memel-Nord" (слева), основание орудия 17 cm SKL/40 MPLC 02/04 (справа)



Разрушенный при налете советской авиации артблок "Memel-Nord" (слева), зенитная артустановка 8,8 cm SKC/30 (справа)

В то же время было принято решение о строительстве четырехорудийной 170-мм береговой батареи Raule в Pillkoren у основания Куршской косы (теперь поселок Морское, Калининградская область, РФ). Бетонные сооружения этой батареи хорошо сохранились до на-

стоящего времени. На вооружении батареи находились морские пушки типа 17 cm SKL/40 на лафете MPLC/02.04. На береговых батареях орудия данного типа обычно стояли открыто с небольшими щитами толщиной 100 мм в кольцевых бетонных двориках.



Один из орудийных двориков "Memel-Nord" (фото Златы Раевской)

Эти орудия производились фирмой Круппа и устанавливались на броненосцах типа "Дойчланд". Головной броненосец "Брауншвейг" вступил в строй в 1904 г. В ходе Второй мировой войны такие орудия состояли на вооружении батарей береговой обороны, кроме того, в 1938–1939 гг. было изготовлено шесть железнодорожных установок 17 cm K(E).

Ствол пушки состоял из трубы и кожуха. Затвор горизонтальный клиновой. Тормоз отката гидравлический, накатник пружинный.

Данные ствола 17 cm SKL/40  
 Калибр, мм - 172,6  
 Длина ствола, мм/клб - 6900/40  
 Длина канала, мм - 6411  
 Длина нарезной части, мм - 4991,5  
 Длина зарядной камеры, мм - 1238,5  
 Объем зарядной камеры, л - 31,7  
 Крутизна нарезки (прогрессивная), град. - 4°-6°  
 Число нарезов - 52  
 Глубина нарезки, мм - 1,7  
 Ширина нарезки, мм - 6,65

Ширина поля, мм - 4

Вес ствола с затвором, кг - 10750

Углы наведения береговой установки

Угол ВН, град.  $-5^{\circ}$ ;  $+45^{\circ}$

Угол ГН, град.  $360^{\circ}$

Боеприпасы и баллистика пушки 17 cm SK L/40

Снаряды:

Осколочно-фугасная граната (17 cm Sprgr.L/4,7) длиной 800/4,7 мм/клб и весом 62,8 кг. Граната содержала 6,4 кг тротила. Взрыватель головной или механический дистанционный.

Заряд постоянный трубчатого пороха:

- старого изготовления весом 23,8 кг;

- нового изготовления весом 22,8 и 20,7 кг.

Длина гильзы 1052 мм, диаметр фланца 203,2 мм.

Начальная скорость снаряда, м/с – 875

Дальность стрельбы максимальная, м – 26 800



Бетонное основание для орудия, построенное взамен разрушенного с остатками лафета 12,8 cm Flak 40 M (фото Златы Раевской)

К началу войны имелось 6197 выстрелов к пушкам 17 cm SK L/40). В 1940 г. было произведено 3, а в 1941 г. – 1084 выстрела, и на том производство их было закончено. К марту 1945 г. осталось 1700 выстрелов к 17 cm SK L/40.



Бывшая зенитная батарея "Nordmolle" - "Mellneraggen" (фото Златы Раевской): один из орудийных двориков (вверху), поврежденный взрывом боезапаса орудийный дворик (в центре), автор статьи в месте расположения дальномера батареи (внизу)

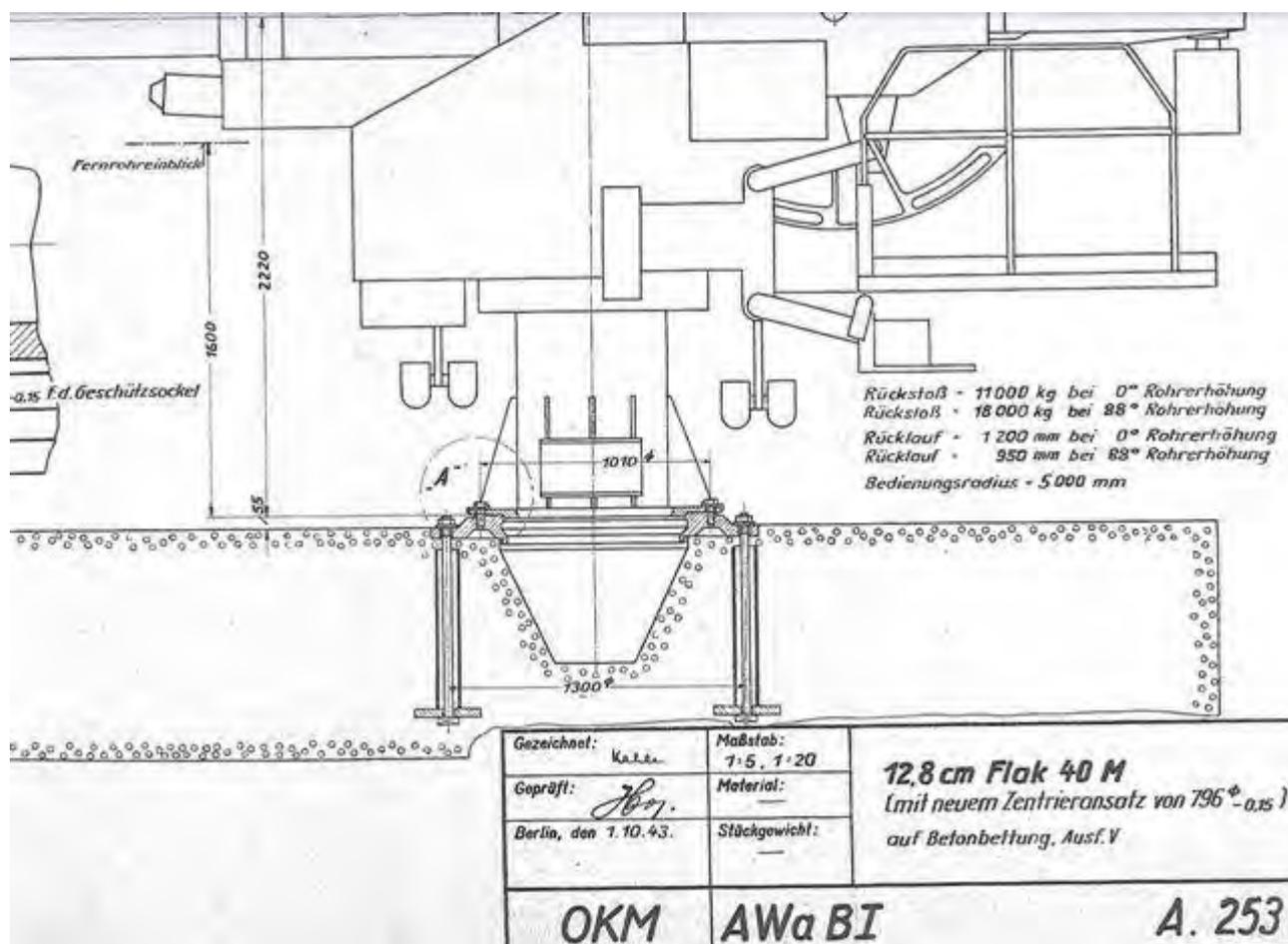


Зенитная артиллерия 10,5 см SKC/32

Мемельские зенитные и береговые батареи строились по стандартным проектам, использовавшимся германскими вооруженными силами с 1938 года и были подобны фортификациям Пиллау, Свинемюнде и т.п.

150-мм батарея "Memel-Nord" (называвшаяся также "Brommy" в честь Karl Rudolf Brommy, возглавлявшего объединенный флот немецких государств в битве с датчанами у Гельгольанда 4 июня 1849 года) в поселке Гируляй (Seebad-Försterei) к северу от города, как и другие батареи Мемеля, строилась в два этапа. Сначала строились оружейные дворники с казематами для боеприпасов, а затем укрытия для личного состава, склады бое-припасов и пост управления огнем.

"Memel-Nord" состояла из двух артблоков на два орудия каждый. Артблоки представляли собой два бетонных орудийных дворика, между которыми располагались казематы с толщиной стен около метра. Дворики имели шахту для сообщения с казематами и три механических подъемника для боеприпасов. В боковых нишах двориков хранился боезапас первых выстрелов, стреляные гильзы, орудийный ЗИП и специнструмент, находились средства внутрибатарейной связи. Длина каждого из артиллерийских блоков составляет 86 метров. Наблюдательный пост батареи располагался на побережье между северным и южным артблоками на расстоянии около 30 метров от них. Пост имеет два массивных бронированных наблюдательных колпака, изготовленных на заводе "Шкода" в Чехословакии (точнее – в тогдашнем Протекторате Богемия и Моравия). Здесь же располагалась бронированная башня с дальномером (к настоящему времени не сохранилась). Система управления стрельбой была аналогичной применяемой на крейсерах и линкорах германского флота и типичной для многих береговых батарей.



Чертеж основания орудия 12,8 cm Flak 40 M

На вооружении батареи находились четыре старые корабельные 150- миллиметровые орудия образца 1906 года типа 15 cm SKL/45 (Schnellfeuerkanone или Schnelladekanone – скорострельное орудие с длиной ствола 45 калибров) на лафетах MPLC/13 (Mittel-Pivot-Lafette Constructionsjahr 13 – лафет с центральным штырем образца 1913 года).

Орудия данного типа были разработаны в 1906-1908 годах фирмой Крупп и устанавливались в казематах в качестве орудий вспомогательного (противоминного) калибра на линкорах и линейных крейсерах и щитовых установках главного калибра на крейсерах кайзеровского флота. Ими вооружили и первый послеверсальский легкий крейсер "Эмден". Во время Второй мировой войны орудия устанавливались на береговых батареях, вспомогательных крейсерах и судах снабжения. По своей конструкции и баллистике к ним были

близки применявшиеся в годы Первой мировой войны на эсминцах и подводных лодках орудия 15 cm Tbts KL/45 и 15 cm Ubts KL/45 на лафетах Utof (Uboot-Torpedoboot-Flugabwehr-Lafette).

На береговых батареях 15 cm SKL/45 MPLC/13 помещались в щитовые установки с углом вертикального наведения от  $-10^{\circ}$  до  $+30^{\circ}$  (по другим данным до  $+35^{\circ}$ ) и имели круговой обстрел.

Затвор пушки вертикальный клиновой, зарядание раздельно-гильзовое. Тормоз отката гидравлический, накатник пружинный. Зарядание производилось вручную. Наведение и другие операции с орудием также велись вручную. Вес орудия без щита с противосколочной броней составлял 11,4 т, со щитом – 18,35 т.



В музее "Memel-Nord"

Данные ствола пушки 15 cm SKL/45

Калибр, мм - 149,1

Длина ствола, мм/клб - 6710/45

Длина канала, мм - 6326

Длина зарядной камеры, мм – 1152

Объем зарядной камеры, л – 21,7

Крутизна нарезки (прогрессивная), град.  $4^{\circ}$ - $7^{\circ}$

Число нарезов - 48

Вес ствола с затвором, кг – 5730

Давление в канале ствола, кг/см<sup>2</sup> - 3000

Живучесть ствола, выстрелов - 1400

Боеприпасы и баллистика пушки 15 cm SKL/45

Вес снаряда - 45,3 кг.

Тип снаряда – фугасная граната 15 cm Spgr. L/4.1 с зарядом тротила 3,9-4,09 кг.

Вес заряда – 13,7 кг пороха марки RPC/38 (22,6 кг с гильзой).

Начальная скорость - 835 м/с.

Дальность стрельбы: 19400 м при угле возвышения  $30^{\circ}$ .



Находка членов клайпедского военно-исторического клуба – ствол 12,8 см Flak 40 М



Развалины батареи "Memel-Süd" (фото Златы Раевской): бетонное основание орудия с крепежными болтами (вверху), остатки дальномерной вышки (внизу)

Согласно "Bestimmungen über Regelbauten der Kriegsmarine" для подобных батарей запас боеприпасов на орудие составлял 250 снарядов и столько же зарядов (по данным Р.Рольфа для "Memel-Nord" он составлял только по 150 штук), а расчет каждого из орудий состоял из одного унтер-офицера и 16 матросов, а всей четырехорудийной батареи из офицера, фельдфебеля, 5 унтер-офицеров и 64 матросов.

Батарея имела автономные системы водо- и электроснабжения, вентиляции и отопления, туалеты и душевые. Вода подавалась от расположенной неподалеку артезианской скважины (действует до сих пор). Источником электроэнергии служил дизель-генератор переменного тока, мощность которого автору пока установить не удалось, но вероятнее всего порядка 3-15 кВА. Система воздушного отопления состояла из водогрейного котла и калорифера. Для защиты от химического оружия служили фильтровентиляционная установка и герметичные шлюзы.

ПВО "Memel-Nord" обеспечивалась установленными на отдельных платформах 20-мм зенитными установками 2 cm Flak 30.



Орудийный дворик батареи "Schweinsrücken" (фото Златы Раевской)

На Куршской косе южнее старой прусской крепости (литовское название Копгалис) располагалась четырехорудийная 150-мм береговая батарея "Memel-Süd" или "Jachmann", в честь немецкого вице-адмирала XIX века Eduard Karl Emanuel von Jachmann (1822–1887 гг.), также вооруженная пушками 15 cm SKL/45 MPLC/13. Однако, в отличие от "Мемель-Норд", ее орудия располагались на простейших бетонных платформах. Рядом с ними до настоящего

времени сохранилось основание срезанной автогеном решетчатой стальной башни, на которой вероятно располагался наблюдательный пост и дальномер.

R. Rolf, ссылаясь на источники, датированные 1944 годом, а также советские документы времен войны, упоминает о еще одной батарее на косе – "Batterie Hirschwiese", вооруженной тремя (или четырьмя?) 150-мм орудиями 15 cm SKC/28. Не исключено, что она находилась в окрестностях Schwarzort (теперь Юодкранте) и оставалась в строю до подхода Красной Армии.

15 cm SKC/28 производились фирмой "Рейнметалл-Борзиг" (Rheinmetall-Borsig AG, Düsseldorf) и устанавливались в качестве орудий вспомогательного калибра на линкорах типа "Бисмарк" и "Шарнхорст", "карманных" линкорах типа "Дойчланд" и планировались к установке на авианосце "Граф Цеппелин". Двухорудийные башенные и одноорудийные установки на лафете Kst. MPLC/36 (Küsten-Marine-Pivot-Lafette Constructionsjahr 36) применялись на береговых батареях.

Ствол орудия имел свободную трубу. Замена трубы производилась через казенную часть. Затвор полуавтоматический вертикальный клиновой.



Вход в оружейный дворик батареи "Schweinsrücken" (фото Златы Раевской)

Данные пушки 15 cm SKC/28 Kst. MPLC/36

Калибр, мм - 149,1

Длина ствола полная, мм/клб - 8291/54,7

Длина канала, мм/клб - 78/16/52,1

Длина нарезной части, мм - 6588

Длина каморы, мм - 1152

Объем каморы, куб. дм - 21,7

Крутизна нарезов, клб - в начале 50, у дула 30

Число нарезов - 44

Глубина нарезов, мм - 1,75

Ширина нарезов, мм - 6,14

Ширина полей, мм - 4,5

Вес свободной трубы, кг - 2680—2710

Вес ствола с затвором, кг - 9026/9080

Рабочее давление в канале ствола, кг/см<sup>2</sup> - 3000

Живучесть ствола, выстр. – 1100

Угол вертикального наведения, град. – от -10 до +40

Угол горизонтального наведения, град. – 360

Боекомплект и баллистика 15-см пушки SKC/28

Заряжание раздельно-гильзовое

Длина латунной гильзы 870 мм, вес 8,54 кг

Заряд – 14,15 кг трубчатого пороха RPC/38

Тип снаряда /обозначение /вес, кг /взрыватель:

Бронебойный снаряд / 15 cm Pz. Sprgr.L/3,8 / 45,3 / донный

Фугасная граната с колпаком / 15 cm Gr.L/4,5 Bdz / 45,3 / донный

Использовались также фугасные гранаты с головным взрывателем и осветительные снаряды с дистанционным взрывателем

Начальная скорость, м/с – 875

Дальность стрельбы, м – 23 500 при угле возвышения 40°



Одно из внутренних помещений батареи "Schweinsrücken" (фото Златы Раевской)

На батареях с орудиями такого типа запас снарядов и зарядов составлял по 250 штук на ствол, расчет орудия состоял из унтер-офицера и 16 mannschaften (нижних чинов), а четырехорудийной батареи – из офицера, фельдфебеля, 5 унтер-офицеров и 64 нижних чинов. Электроснабжение батареи обеспечивал дизель-генератор мощностью 15 кВА.

22 июня 1941 года бомбардировщики СБ 40-го СБАП (скоростного бомбардировочного авиаполка) из состава 6-й сад (смешанной авиадивизии) советских ВВС нанесли удар по Мемелю.

24 июня налет на Мемель совершили самолеты 1-го минно-торпедного авиаполка и 57-го бомбардировочного авиаполка КБФ. Вот что пишется об этом налете в статье "Википедии" о 8-й бомбардировочной авиационной бригаде ВВС Балтийского флота:

"Боевые действия начала 24 июня 1941 года, когда практически в полном составе (70 самолётов) была поднята для уничтожения морского десанта, обнаруженного в двадцати милях севернее Либавы. Однако десант обнаружить не удалось и самолёты нанесли удар по запасной цели – порту Мемель. Во время вылета было потеряно 2 самолёта. По воспоминаниям П.И. Хохлова, штурмана 1-го минно-торпедного полка "противник потерял два круп-

ных транспорта с боевой техникой, сторожевой корабль. Оказались выведенными из строя сложные портовые сооружения, разрушены причалы вместе с находящейся на них военной техникой", однако немецкая сторона отмечает почти полную безрезультатность вылета".

В результате какого-то из этих налетов был полностью разрушен самый южный арт-блок "Memel-Nord" – вероятнее всего, при попадании авиабомбы сдетонировал боезапас орудия. Артблок в прежнем виде восстановлен не был – немцы ограничились строительством рядом простейшего бетонного основания для орудия.

Вскоре вермахт находился уже на подступах к Ленинграду и береговые батареи Мемеля оказались не у дел. А к этому времени у Гитлера и некоторых его военачальников идея-фикс стала угроза крупномасштабного вторжения англичан в Норвегию и открытия здесь "второго фронта". Этому способствовали успешные британские рейды на Лофотен-ские острова в марте и декабре 1941 года и в район Ваагс-фьорда в Центральной Норвегии (конец декабря 1941). Было принято решение о срочном усилении береговой артиллерии на северном фланге "Крепости Европа".



Бетонная дорога к батарее "Schweinsrückен" (фото Златы Раевской)

Во многих источниках утверждается, что батарея "Бромми" была перемещена на мыс Романова (Нумерониemi) на северо-восточном побережье губы Петсамо (Печенга) и получила наименование МКВ 6/513 (позднее – МКВ 1/517) "Кар Romanov". Часто ее называли "Batterie Senserhausen" по имени ее командира обер-лейтенанта Сенсерхаузена. На самом деле на этой батарее были установлены две новые двухорудийные башенные установки 15 cm SKC/28 на лафете Kst.MPLC/36, то-есть, ничего общего с настоящей "Бромми" она не имела.

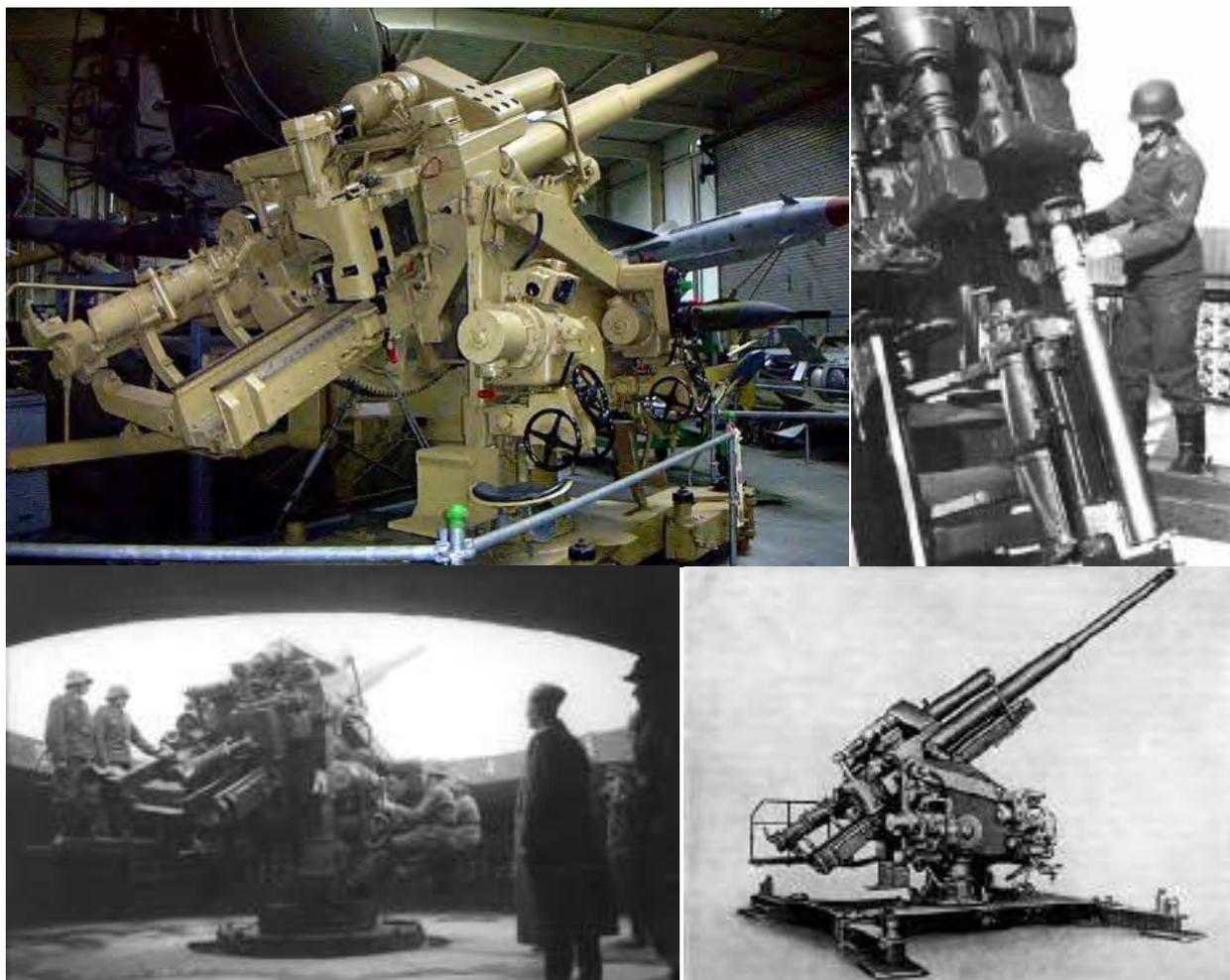
Орудия с "Memel-Nord" (4 x 15 cm SKL/45 MPLC/13) были размещены в Arnöy, к юго-западу от норвежского городка Bodø и стали береговой батареей МКВ 6/510 в составе Artilleriegruppe Bodø сформированного в августе 1940 года Marine-Artillerie-Abteilung 510. Новая батарея была создана в декабре 1941 года и в июне следующего года 6/510 уже находилась в полной боевой готовности и без каких-либо примечательных событий пережила войну. К настоящему времени орудия батареи прекрасно сохранились и все еще находятся на своем месте.

Аналогичная судьба постигла и другую мемельскую береговую батарею "Memel-Süd" ("Jachmann"). Осенью 1940 года ее передислоцировали в Норвегию, где она вероятно вошла в состав Marine-Artillerie-Abteilung 506 как МКВ 3./506, дислоцированной в районе Lökhang.

Таким образом, в 1941-1944 годах в районе Мемеля береговых батарей уже не было и только в конце 1944 года вероятно здесь установили батарею " Hirschwiese".

#### Морские зенитные батареи Мемельского края

Согласно вышеупомянутому плану, вокруг Мемеля на расстоянии 1-4 километра от города предполагалось разместить 6 флотских зенитных батарей, построенных по типовому проекту Fla 2. К этому времени в ВМФ Германии были разработаны проекты береговых и зенитных батарей, состоящих из отдельных стандартных элементов, строившихся промышленным методом, что вело к существенной экономии материалов, рабочего времени и затрат.



Зенитная установка 12,8 cm Flak 40

Зенитные батареи обычно были четырехорудийными, орудия размещались в бетонных кольцевых двориках с боковыми нишами (Flakgeschutzbettung). Каждая батарея имела автономный пост управления артиллерийским зенитным огнем (Flak-Leitstand) с дальномером, а позднее часть из них получила на вооружение и радиолокаторы. Погреба боеприпаса строились по проекту Fla 22 (Munitions-Auffüllraum für Flak- und Sperrbatterien), а электростанции – по Fla 1 (Maschinenzentrale für Flakbatterien). В казематах батарей размещались также жилые помещения для личного состава, снабженные системами отопления, вентиляции, водоснабжения, туалетами и душевыми и средствами коллективной противохимической защиты (фильтровентиляционные установки и герметичные шлюзы).

Эти батареи имели форму трапеции, три стороны которой имели длину 30 метров, а четвертая – 60. Орудийные дворики располагались по углам трапеции.

При создании батареи ПВО "Försterei" были использованы сооружения бывшей береговой батареи и зенитные орудия были установлены в модифицированных орудийных двориках и отдельном бетонном основании для 15 cm SKL/45 MPLC/13. К моменту эвакуации немцами Мемеля 28 января 1945 года батарея (смотрите прилагаемый план) была оснащена двумя 150-см прожекторами типа "Flakscheinwerfer 35" с силой света 1,1 млрд. свечей на высотах 4000-5000 метров, 4-метровым дальномером и радиолокатором управления зенитным артогнем (вероятнее всего типа FuMG 39T "Würzburg").

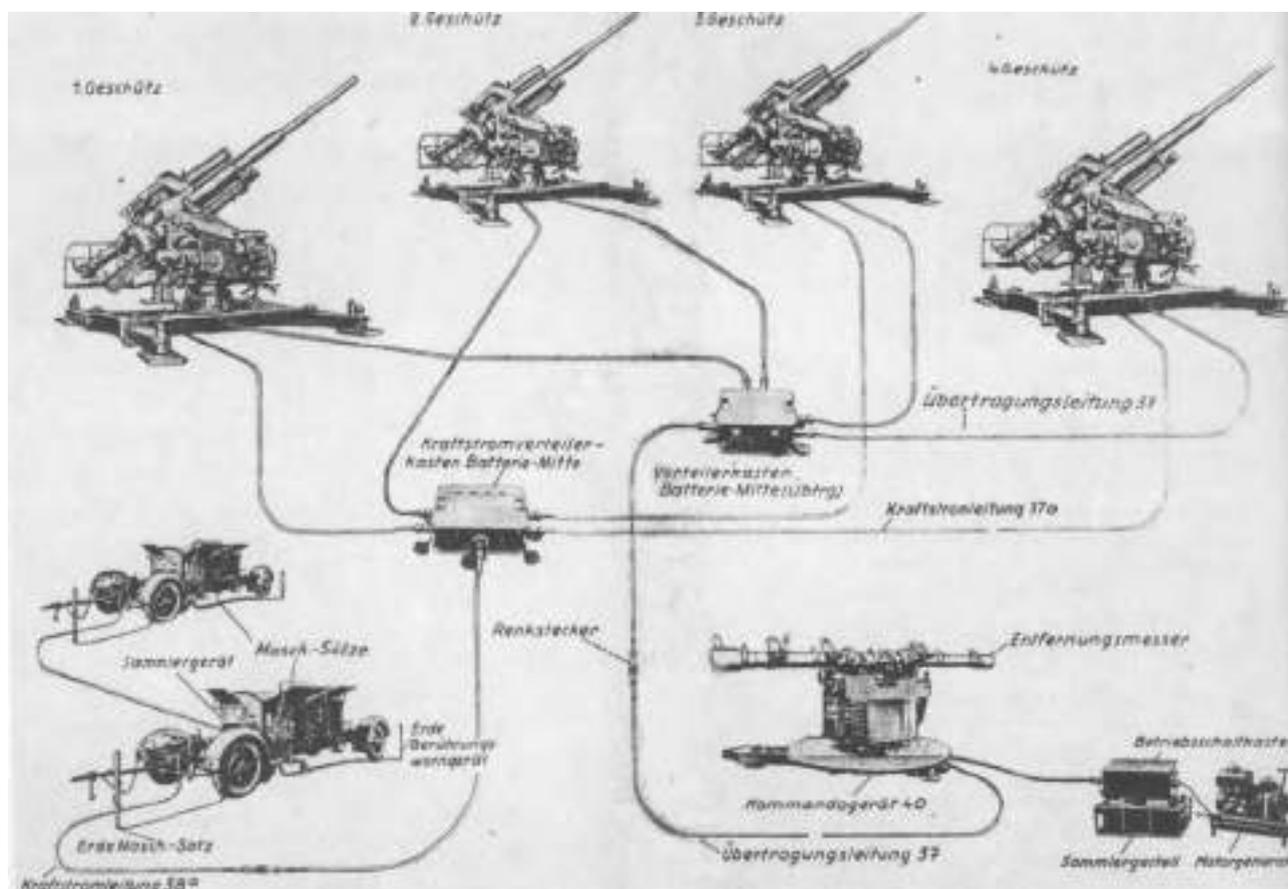


Схема зенитной батареи с орудиями 12,8 cm Flak 40

Работы по созданию этого радара фирма Telefunken начала в 1937 году, а в июле 1939 года был продемонстрирован первый рабочий образец FuMG 39T (A). Всего выпущено около 4000 единиц FuMG 39T "Würzburg" (FuMo 62) модификаций A-D.

Радиолокатор предназначался для вооружения батареи тяжелой зенитной артиллерии и служил для точного определения трех координат наблюдаемой воздушной цели. В центре его сплошной чашевидной антенны (диаметр 3 метра) на кронштейне размещался конический циркулирующий диполь с крышкой. Антенна устанавливалась на тумбовой опоре с крестовидным основанием и имела угол вращения 360 градусов. На основании опоры размещались передатчик, приемник, органы питания в сетчатом кожухе и места для расчета из трех человек. Наводчик размещался справа; в его распоряжении находились педали и маховик для горизонтального и вертикального наведения антенны. Масса прибора составила 1500 кг, его транспортировка осуществлялась с помощью двух полугусеничных транспортеров Sd.Kfz. 10 на одноосных прицепах Sonderanhaenger 104.

Радиолокатор работал в дециметровом диапазоне волн, для отстройки от помех можно было переключаться на четыре различных диапазона волн. Передача данных на позиции артиллерии первоначально осуществлялась с помощью телефонной связи, впоследствии применили электронную систему передачи информации. Вслед за "Вюрцбургом" последовали радары FuMG 40T "Mainz" (FuMO 63) и FuMG 41T "Mannheim" (FuMO 64). Послед-

ний имел большие, чем у предшественников, габариты и массу (2200 кг). В походном положении его перевозили на двух прицепах Sd.Anh.204. Общее устройство в целом аналогично образцу 39Т, расчет три человека.

#### Основные ТТХ РЛС FuMG 39Т (D) "Würzburg"

Дальность обнаружения, км	40
Точность по дальности, м	+_25
Точность по угловым координатам, град	0,25
Пределы работы по азимуту, град	360
Пределы работы по углу места, град	10-90
Мощность в импульсе, кВт	3
Число импульсов в секунду	3750
Раствор антенной характеристики, град	24

Для управления зенитным огнем служил ПУАЗО Kdo-Gerät 40 образца 1940 года, уже к 1944 году полностью вытеснивший применявшийся ранее командный прибор 36 (Kdo-Gerät 36). Данные приборы служили для обслуживания всех калибров тяжелой зенитной артиллерии, перенастройка осуществлялась заменой вводных данных баллистики.

Kdo-Gerät 40 позволял выработать данные при высоте полета цели до 11 800 метров, горизонтальной дальности до 14 500 метров и максимальной скорости 300 м/с. Расчет ПУАЗО, включая дальномерщиков, состоял из 5 человек.

Комплектацию, аналогичную "Försterei" имела и батарея "Schweinsrücken". Первоначально батарея "Свиной горб" (так переводится ее название с немецкого – названа по имени близлежащего островка в Куршском заливе) была оснащена 88-мм орудиями. При перевооружение ее четырьмя 12,8 cm Flak 40 М немцы столкнулись с серьезными трудностями – старые орудийные дворники оказались слишком малы и их пришлось строить заново. Не исключено, что успели достроить только два из них.

Согласно "Bestimmungen über Regelbauten der Kriegsmarine" численность личного состава и боезапаса зенитных батарей ВМФ составляла (могли варьировать в зависимости от типа батарей).

#### Численность личного состава и боезапаса зенитных батарей ВМФ

Калибр орудий, мм	88	105	128
Расчет орудия: унтер-офицеры	1	1	
матросы	11	11	?
Расчет 4-орудийной батареи:			
офицеры	-	-	2
фельдфебели	1	1	3
унтер-офицеры	4	4	18
матросы	44	44	111
Боезапас на ствол, шт.	180 (?)	150 (?)	101

В Мемеле и его окрестностях существовали (или планировались) следующие зенитные батареи Кригсмарине:

"Försterei" (ранее МКВ "Memel-Nord", Гируляй): 4 x 12,8 cm Flak 40 М;

"Schweinsrücken" (на Куршской косе - 55°39'25.01" N/21°07'16.35" E): 4 (??) x 12,8 cm Flak 40 М, ранее 4 x 8,8 cm SKC/30;

"Pochhammer"\* (Petraschen – к северо-востоку от Мемеля): 4 x 10,5 cm SKC/32;

"Tauerlauken" (в районе Тауралаукис к северо-востоку от Клайпеды): 4 x 10,5 cm SKC/32;

\* Названа в честь погибшего на борту крейсера «Блюхер» в ходе норвежской операции 1940 года бывшего командира Marine-Flak-Abteilung 217 капитан-лейтенанта (Kapitänleutnant) Pochhammer.

"Löllen" (к востоку от Мемеля): 4 x 10,5 cm SKC/32, ранее 4 x 8,8 cm SKC/30;

"Göthhöfen" (к юго-востоку от Мемеля, теперь в черте Клайпеды - 55°40'47.74" N/21°11'42.29" E): 4 x 10,5 cm SKC/32, ранее 4 x 8,8 cm SKC/30;

"Bachmann" (к востоку от Мемеля): 4 x 75-мм;

"Mellneraggen" (ранее "Nordmolle", Мельнраге): 4 x 10,5 cm SKC/32, ранее 4 x 8,8 cm SKC/30;

"Dange" (к северо-востоку от Мемеля): 4 x 8,8 cm SKC/30;

"Seestrand" (на Куршской косе - 55°41'19.29" N/21°06'8.45" E): 4 x 8,8 cm SKC/30;

"Strandhalle" (на Куршской косе - 55°42'41.72" N/21°05'54.71" E): 4 x 10,5 cm SKC/32



Артустановка 15 cm SKC/28 Kst.MPLC/36 (слева), прожектор Flakscheinwerfer 35 (справа)



Оборудование немецких батарей: Kdo-Gerät 40 с дальномером (слева), отопительный котел (справа)

К настоящему времени хорошо сохранились только бетонные сооружения батарей "Försterei" (с оставшимися от МКВ "Memel-Nord" бронированными наблюдательными колпаками, а также частью лафета и стволом зенитки 12,8 cm Flak 40 M), "Schweinsrücken" и "Mellneraggen". Ствол Flak 40 M (артустановка была вероятно взорвана расчетом при оставлении Мемеля) обнаружили несколько лет назад под толстым слоем песка местные любители военной истории. Не исключено, что сохранились небольшие фрагменты и ряда других батарей, но большинство сооружений было разрушено в ходе городского строительства или сельскохозяйственных работ.

Группа молодых энтузиастов клайпедского клуба военной истории (Klaipėdos karybos istorijos klubas) в течение ряда лет по собственной инициативе ведет работы по реставрации сооружений батареи "Memel-Nord" и оборудовали в ее помещениях небольшой музей ([www.memel-nord.lt](http://www.memel-nord.lt)).

Артиллерийское вооружение морских зенитных батарей Мемельского края

На вооружении зенитных батарей ВМФ в Мемеле состояли корабельные универсальные артиллерийские установки (8,8 см SKC/30 на лафете MPLC/30 и 10,5 см SKC/32 на лафете MPLC/32). Исключением являлись орудия 12,8 см Flak 40 M (Flak - Flügabwehrkanone - зенитное орудие, M вероятно означала Marine) и малокалиберные зенитные автоматы.

#### Основные ТТХ орудий 8,8 см SKC/30 и 10,5 см SKC/32

Характеристики	8,8 см SKC/30	10,5 см SKC/32
Калибр, мм	88	105
Длина ствола, мм/кал.	3706/45	4740/45
Длина нарезной части, мм	3109	3694
Объем каморы, дм <sup>3</sup>	3,67	7,38
Число нарезов	32	32
Глубина нарезов, мм	1,05	1,25
Давление в канале ствола, кг/см <sup>2</sup>	2750	2850
Начальная скорость, м/с	790	785
Дальность стрельбы, км	14,2	15,2
Достигаемость по высоте, км	9,7	10,3
Живучесть ствола, выстр.	7000	4100
Вес ствола с затвором, кг	1230	1585
Углы ВН	-10°/+80°	-3°/+79°
Угол горизонтального наведения	360°	360°
Макс. скорость горизонтального наведения, град/с	1,3	3
Макс. скорость вертикального наведения, град/с	1,3	3
Скорострельность, выстр./мин	15	6
Тип выстрела	Унитарный патрон	
Вес выстрела, кг	?	24
Вес снаряда, кг	9	15,1
Вес установки, кг	5760	13 850
Изготовитель	Rheinmetall-Borsig AG, Düsseldorf	
Год разработки	1930	1932

Орудие 10,5 см SKC/32 было разработано фирмой Rheinmetall-Borsig AG при участии фирм Vofors и Krupp в 1932 году, а через два года оно было принято на вооружение Кригсмарине. Орудие 8,8 см SKC/30 является маринизированной версией разработанного в 1928 году вышеуказанными фирмами зенитного орудия 8,8 см Flak 18. Разработка орудия началась в 1930 году, а через три года пушки начали поступать на вооружение тральщиков, подводных лодок и других кораблей.

105-мм одноорудийные установки предназначались для установки на миноносцах, сторожевых кораблях, тральщиках и подводных лодках. Оба орудия предназначались для стрельбы по морским, наземным и воздушным целям. Спаренные 105 и 88-мм артиллерийские установки использовались на крупных кораблях.

Тормоз отката орудий гидравлический, накатник пружинный. Затвор полуавтоматический вертикальный клиновой. На берегу орудия устанавливались на открытых лафетах, с противоосколочным щитом или в башнях.

128-мм зенитная установка 12,8 см Flak 40 по праву считается одной из наиболее эффективных зениток Второй мировой войны. Фирма Rheinmetall-Borsig приступила к ее раз-

работке в 1936 году и уже в конце следующего года начались испытания головного образца. В декабре 1938 г. был дан первый заказ на 100 установок. В конце 1941 г. в войска поступили первые батареи с 128-мм зенитными орудиями Flak 40.



Оборудование немецких батарей: фильтро-вентиляционная установка



Форма военнослужащих немецкой береговой артиллерии: вице-адмирал (слева), marinekanoniergauptgefreitor (в центре), obermarinekanoniersmann (справа)

За время войны поступила на вооружение только одна мобильная батарея (6 орудий). К февралю 1945 г. состояло на вооружении: стационарных установок - 362, 6 мобильных и 201 железнодорожных установок. Кроме того, в небольшом количестве (в феврале 1945 года их насчитывалось всего 33 единицы) производились и спаренные установки 12,8 см Flakzwilling 40 для систем ПВО крупных городов (Берлин, Вена, Гамбург). Модифицированными пушками Flak 40 (KwK 44) оснащались противотанковые самоходные установки "Ягд-тигр".

12,8 cm Flak 40 была полностью электрифицированной установкой. Наведение, подача и досылка боеприпаса, а также установка взрывателя производились с помощью 4 асинхронных электродвигателей трехфазного тока напряжением 115 В. Четырехорудийную батарею обслуживал один генератор мощностью 60 кВт (по другим данным – 48 кВт).

Затвор горизонтальный скользящий клиновой. Тормоз отката гидравлический, накатник пневматический.

#### Основные ТТХ орудия 12,8 cm Flak 40

Калибр, мм	128
Длина ствола, мм/кал.	7835/61,2
Длина нарезной части, мм	6478
Длина каморы, мм	906
Глубина нарезов, мм	1,7
Давление в канале ствола, кг/см <sup>2</sup>	2850
Живучесть ствола, выстр.	?
Вес ствола с затвором, кг	?
Углы ВН, град.	-3/+87
Угол горизонтального наведения, град.	360
Скорострельность, выстр./мин	10-12
Вес стационарной установки, т	13

Для пушек Flak 40 было разработано 2 типа снарядов - осколочно-фугасный и бронебойный. Бронепробиваемость бронебойным снарядом образца 1943 года на дистанции 1500 м составляла 157 мм. Зарезание - унитарное. Гильза латунная или стальная. Длина гильзы 962 мм, диаметр фланца 167 мм. Высота действительного огня осколочно-фугасным снарядом с дистанционным взрывателем составляла 12800 м.

Снаряд	Начальная скорость, м/с	Потолок баллистический, м	Дальность табличная, м	Вес снаряда, кг
Осколочно-фугасный (12,8 cm Sprgr.L/5,5m)	880	14800	20950	26,0
Бронебойный (12,8 cm Pzgr.Flak 40)	860	-	4000	28,35

Зенитные установки 12,8 cm Flak 40 М предназначались для борьбы с воздушными, морскими и наземными целями.

Вот как отзывались о ПВО Мемеля и прилегающих районов советские летчики: "Противник организовал на подходах к обороняемым объектам мощный многослойный зенитный огонь всех калибров... . ПВО противника впервые широко применила радиолокационные станции для обнаружения наших самолетов на подходе к цели и для управления своими зенитными батареями и прожекторами. Поначалу, пока специалисты не разобрались в этих технических новинках противника, скажем прямо – приходилось нам тяжело. Почти каждый вылет приносил потери, как у нас в полку, так и у соседей, с которыми приходилось встречаться и беседовать между боевыми вылетами". (Козлов А.В., Воронцов В.М. "В небе Прибалтики", [www.world-war.ru/author/a-v-kozlov/](http://www.world-war.ru/author/a-v-kozlov/))

Организационная структура береговой и зенитной артиллерии ВМФ Германии в 1939-1945 гг.

Морские береговые батареи (МКВ – Marine-Küsten-Batterie, существовали и армейские береговые батареи - Heeres-Küsten-Batterie) организационно входили в состав дивизионов морской артиллерии Marine-Artillerie-Abteilungen. Морские зенитные батареи (MFVB - Marine-Flakbatterie) были в составе дивизионов морской зенитной артиллерии Marine-Flak-Abteilungen. Артиллерийские дивизионы находились в подчинении комендатур участков

побережья (Kommandanturbereich), которые подчинялись Командованиям морских районов (Seekommando).

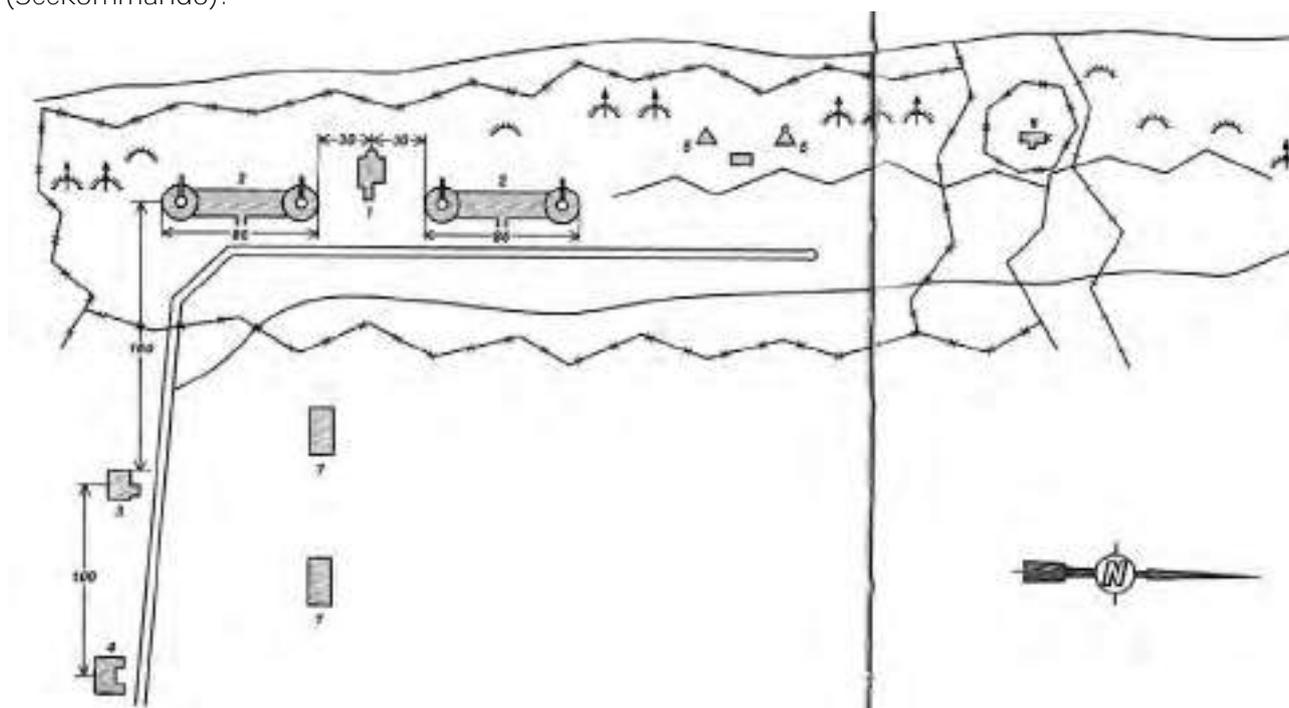


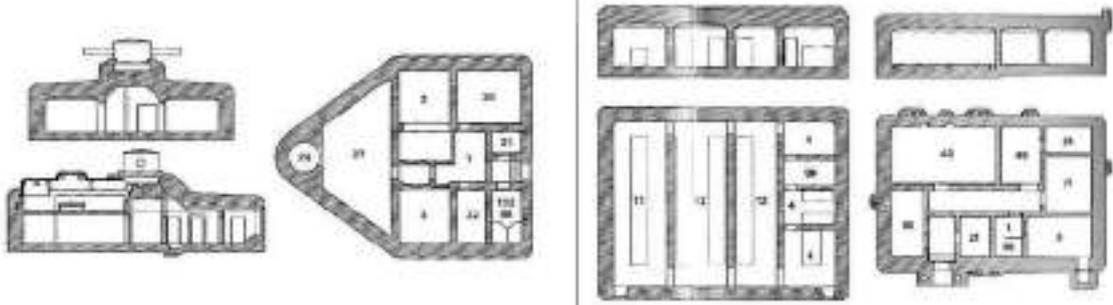
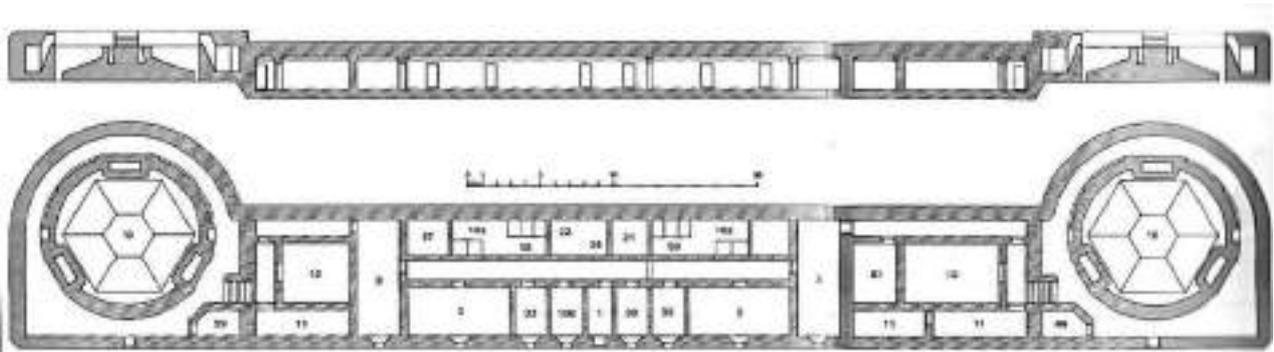
Схема расположения батареи "Memel-Nord" - "Försterei" (январь 1945 г.): 1 – пост управления артогнем, 2 – артиллерийские блоки, 3 – электростанция, 4 – склад боеприпасов, 5 – пост управления ПВО (запасной?), 6 – радиолокатор, 7 – казармы

Первоначально батареи Мемеля входили в состав 7-го дивизиона морской артиллерии 7. Marine-Artillerie-Abteilung (сформирован в Киле 25 марта 1939 года) который уже 26 августа 1939 года был расформирован и на его основе создали Marine-Artillerie-Abteilung 117 и Marine-Flak-Abteilung 217. Оба дивизиона продолжали базироваться в Мемеле. 14 августа 1941 М.А.А.117 был переименован в 7.Ersatz-Marine-Artillerie-Abteilung и передислоцирован в Libau (Либау).

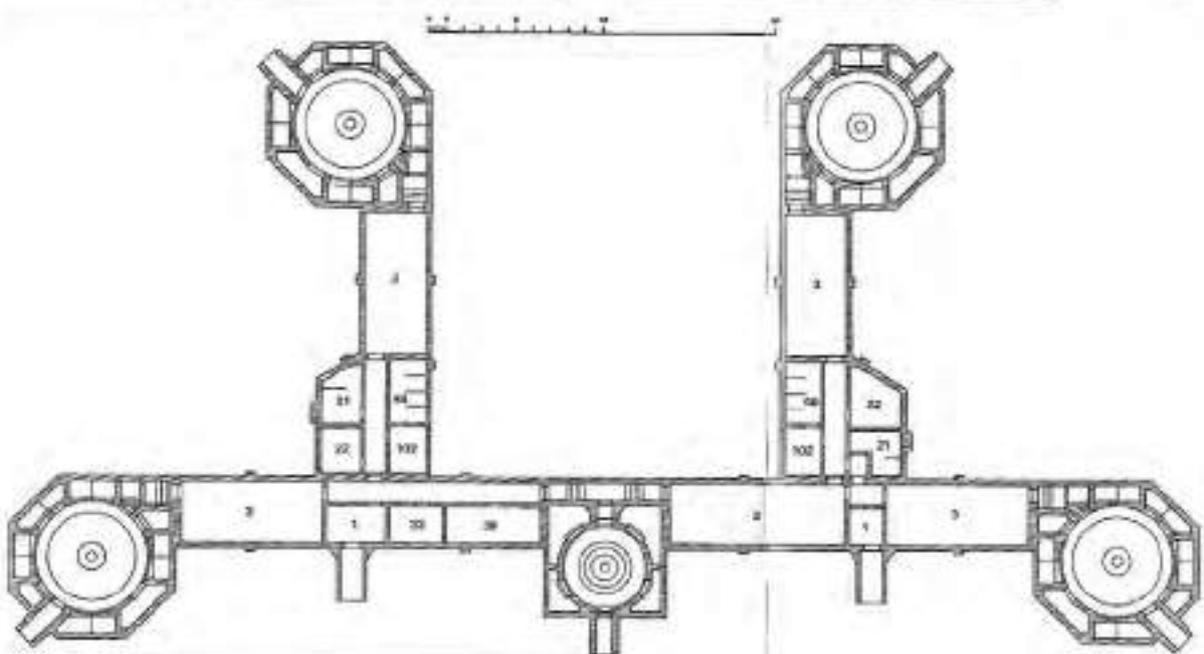
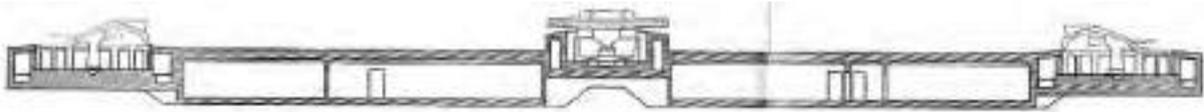
**Командиры 7. Marine-Artillerie-Abteilung:**  
 капитан 2 ранга (Fregattenkapitän) Hans-Erich Voss (25.03.1939 - 11.04.1939)  
 капитан 1 ранга (Kapitän zur See) Hermann Bredow (12.04.1939 - 23.08.1939)

**Командиры Marine-Artillerie-Abteilung 117:**  
 Капитан-лейтенант (Kapitänleutnant) Hans-Erik Pochhammer (23.08.1939 - 13.10.1939)  
 Капитан 3 ранга (Korvettenkapitän) Wilhelm Schmidt (13.10.1939 - 25.02.1940)  
 Капитан 3 ранга (Korvettenkapitän) Kurt Hufschmidt (26.02.1940 - 14.08.1941)

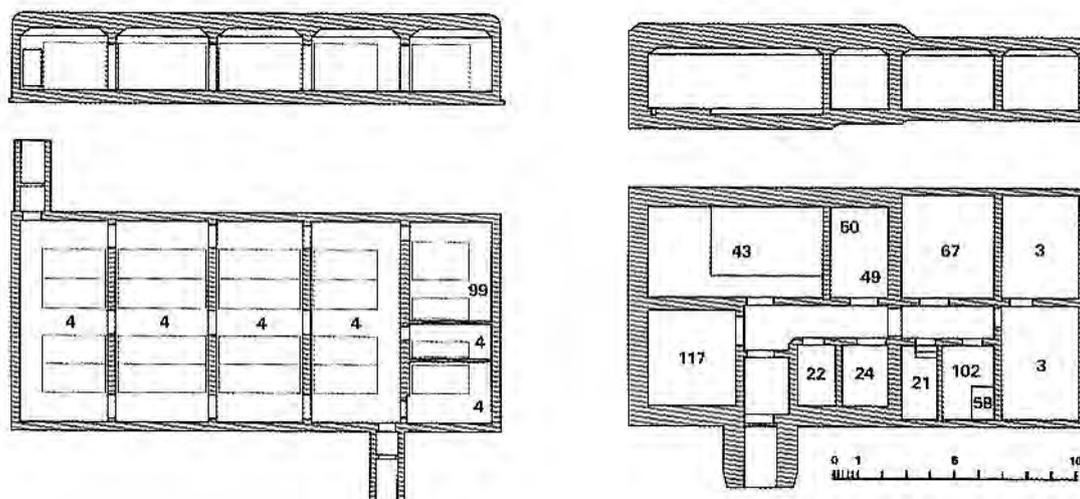
Marine-Flak-Abteilung 217 (М.Флак.А.217) был сформирован в октябре 1939 года, но расформирован уже в следующем месяце, сформирован вновь в марте 1941 года в составе 7 батарей. Дивизион вновь расформировали в декабре 1941 года, а его подразделения вошли в состав М.Флак.А.710, 219, 229 и 707 (5./707 как легкая зенитная батарея в Мемеле). Семибатарейный М.Флак.А.217 был воссоздан в августе 1942 года и дислоцировался в Мемеле до эвакуации его немецкими войсками в конце января 1945. Личный состав дивизиона прорвался по Куршской косе в Пиллау, где из него был сформирован батальон морской пехоты Marineschützenbataillon 217 под командованием капитан-лейтенанта Bernhard Sperlich. До конца боев на Земландском полуострове 26 апреля батальон входил в состав 551-й народно-гренадерской дивизии (551. Volksgrenadierdivision). М.Флак.А.217 был расформирован 28.02.1945.



a



6



В

Схемы погреба боезапаса а – батареи "Memel-Nord", б – зенитной батареи типа Fla 2, в – типа Fla 22 и бункера электростанции типа Fla 1: 1 – тамбур, 3 – помещения рядового состава, 4 – погреб боезапаса, 10 – орудийные дворники, 11 – снарядный погреб, 12 – погреб пороховых зарядов, 21 – помещение системы отопления, 22 – помещение систем вентиляции и противохимической защиты, 24 – помещение системы водоснабжения, 25 – насосная, 26 – купол наблюдательного поста, 27 – помещение вычислительной аппаратуры, 33 – жилые помещения фельдфебелей, 39 – жилые помещения офицеров, 43 – дизель-генератор, 49 – цистерны системы водоохлаждения, 50 – топливные цистерны, 51 – телефонная станция, 58 – душевые, 67 – оборудование, 71 – мастерские, 99 – погреб взрывателей, 102 – умывальники и WC, 108 – жилые помещения фельдфебелей, 117 – системы управления стрельбой



Советский бомбардировщик Пе-2 над Мемелем, октябрь 1944 г. (слева), нагрудный знак береговой и зенитной артиллерии Кригсмарине (справа)

В июле 1941 года в Мемеле был сформирован 707-й морской зенитный дивизион (M.Flak.A.707) в составе 5 батарей, ранее входивших в состав M.Flak.A.215, 217 и 225, но в начале 1942 года его расформировали. На его базе были созданы отдельные морские батареи

легкой и тяжелой зенитной артиллерии в Мемеле (Leichte Flak Batterie Memel, Schwere Flak Batterie Memel), Либапе (Libau) и Вентспилсе (Windau).

#### Командиры M.Flak.A.217:

Kapitänleutnant Hans-Erik Pochhammer (23.08.1939 - 13.10.1939)

Kapitänleutnant / Korvettenkapitän Kurt Kosack (19.03.1941 - 31.10.1941)

Kapitänleutnant Richard Kufner (31.10.1941 - 31.12.1941)

Kapitänleutnant Conrad Ruthenberg (21.08.1942 - ?.01.1945)

Kapitänleutnant Bernhard Sperlich (? .01.1945 - 28.02.1945)

Кроме военнослужащих Кригсмарине, в состав многих расчетов морской зенитной артиллерии с 43-го года входили и так называемые Морские помощники Гитлерюгенда (HJ-Marinehelfer) в возрасте 15-17 лет.

У военнослужащих морской береговой артиллерии была своя форма одежды и система воинских званий.

#### Звания службы береговой артиллерии (включая зенитную) 1937-45 гг.

Категория	Наименования званий
Mannschaften (рядовой состав)	Marinekanonier (Маринеканонир)
	Obermarinekanonier (Обермаринеканонир)
	Marinekanoniergefreiter (Маринеканониргефрайтер)
	Marinekanonierobergefreiter (Маринеканониробергефрайтер)
	Marinekanonierhauptgefreiter (Маринеканониргауптгефрайтер)
Unteroffiziere (унтер-офицеры)	Marinekanoniersmaat (Маринеканонирсмаат)
	Obermarinekanoniersmaat (Обермаринеканониресмаат)
Unteroffiziere mit dem Riemen (фельдфебели)	Marinekanoniersmann (Маринеканонирсманн)
	Stabsmarinekanoniersmann (Штабсмаринеканонирсманн)
	Obermarinekanoniersmann (Обермаринеканонирсманн)
	Stabsobermarinekanoniersmann (Штабсобермаринеканонирсманн)

Звания офицеров и адмиралов береговой артиллерии были аналогичны званиям корабельной и инженерной служб флота.

Личный состав морской береговой и береговой зенитной артиллерии носил униформу армейского образца цвета "фельграу", но со знаками различия в стиле Кригсмарине. На погонах матросов, унтер-офицеров и фельдфебелей размещались эмблемы службы в виде одного или двух скрещенных якорей желтого цвета, а погоны офицеров и адмиралов имели темно-зеленую или темно-синюю подложку. Береговики всех рангов носили петлицы армейского образца, состоявшие из пары скошенных "катушек" с желтым просветом. Петлицы адмиралов были аналогичны генеральским в Сухопутных войсках, но их золотое шитье размещалось на клапанах синего цвета.

Военнослужащие береговой и береговой зенитной артиллерии за определенные боевые заслуги получали право на ношение нагрудного знака "Kriegsabzeichen für Marineartillerie".

#### Послевоенные годы

С уходом немецких войск из Мемеля 28 января 1945 года история батареи в Seebad Försterei (ныне литовский Гируляй) не закончилась. Советский Балтийский флот разместил здесь стационарную береговую батарею № 479, состоявшую из четырех 130-мм орудий Б-13. К настоящему времени сохранились характерные восьмиугольные бетонные основания этих орудий с 20-ю стальными шпильками для их крепления. Вместо башни дальномера бывшей

батареи "Memel-Nord" была пристроена кирпичная башенка для РЛС. 479-я батарея входила в состав 1-й гвардейской Краснознаменной Красносельской артиллерийской бригады ДКБФ. Кроме того, в Клайпеде находились и три 130-мм железнодорожные батареи 404-го гвардейского железнодорожного артдивизиона - №№ 1107, 1108, 1109. В 1961 году 479-я батарея, как и вся артбригада, была расформирована.



Крепость Nehrungsfort (Копгалис)

История создания и применения орудия Б-13 достаточно интересна. Эта пушка создана на основе 130-мм орудия образца 1913 года со стволом длиной 55 калибров, разработанного в КБ Обуховского завода в 1911-1913 годах. Заряжание – раздельное картузное, поршневой затвор системы Виккерса закрывался и открывался вручную, накатник пружинный. Максимальный угол возвышения составлял 20 или 30 градусов, в зависимости от типа орудийного станка.

Серийное производство орудий началось в 1914 году и до начала революционных событий Обуховский завод изготовил 132 артустановки. 100 орудий этого типа в 1913 году было также заказано британскому заводу Виккерса. Орудия нового типа устанавливались на крейсерах типа "Светлана" и линкорах типа "Императрица Мария", ими перевооружались крейсера "Кагул", "Олег", "Диана" и ряд других кораблей. В годы гражданской войны десятки "красных" и "белых" канонерских лодок и плавбатарей были оснащены этими 130-миллиметровками.



20-мм зенитный автомат одной из морских зенитных батарей,  
позади – 105-мм береговые орудия

В конце 20-х годов на Обуховском заводе провели модернизацию установки, снабдив ее пружинным досылателем и увеличив угол возвышения до  $+40^\circ$ . Модернизированная установка получила наименование Б-7 (Б – индекс завода "Большевик", бывший Обуховский). Однако, такая модернизация была полумерой и Управление вооружений морских сил (УВМС) заказало заводу новую 130-мм артустановку Б-13.

В ноябре 1929 года был представлен эскизный проект орудия со стволом в 45 калибров. За счет увеличения давления в канале ствола с 2750 до 3150 кг/см<sup>2</sup> баллистические характеристики совпадали с орудием 130/55-мм, а более короткий ствол позволял устанавливать пушку на подводных лодках. Проектом предусматривались гильзовое заряжание, горизонтальный клиновой затвор с полуавтоматикой, гидропневматический досылатель.

В целом проект одобрили, но в январе 1930 года УВМС предложило ряд изменений: увеличить скорострельность с 12 до 14 выстрелов в минуту, заменив ручные приводы электрическими и др. Завод должен был доработать проект и изготовить опытный образец к марту 1932 года. Однако командование флота погналось за дешевизной и потребовало заме-

нить гильзовое зарядание на картузное, клиновой затвор на поршневой Викакса, а электроприводы наведения – на ручные.

Процесс разработки и испытаний сильно затянулся и только в декабре 1935 года еще "сырую" Б-13 официально приняли на вооружение, хотя серийное производство шло уже с мая (!). Первые из серийных орудий имели одинаковые с 130/55 боеприпасы и баллистику, хотя дальность стрельбы была больше на 2-3 км за счет увеличения угла возвышения с +30 до +45°. По сравнению же с Б-7 для снаряда образца 1911 года эта разница составляла всего 300 метров.

Уменьшение длины ствола при росте давления в его канале резко снизили живучесть ствола до 130 выстрелов по причине срыва ведущих поясков снарядов. Снаряды начинали кувыркаться в полете, и происходила полная потеря меткости. Несколько КБ и НИИ, сотни инженеров и ученых были брошены на решение этой проблемы. В конце концов, живучесть орудия удалось поднять за счет применения лейнированного ствола и увеличения числа нарезов лейнера. При этом сложилась парадоксальная ситуация – фактически в 1941 году флот имел три различных системы Б-13 (плюс 118 пушек образца 1913 года): с мелкой нарезкой, с нарезкой АНИМИ (44 нареза глубиной 1,95 мм) и с нарезкой НИИ-13 (40 нарезов глубиной 2,7 мм). Для каждой артсистемы требовались различные снаряды, прицелы и таблицы стрельбы! К началу 1941 года на кораблях и береговых батареях насчитывалось 378 Б-13.



Flakhelfer'ы Гитлерюгенда у Kdo-Gerät 40

Первоначально установки выпускались с коробчатым щитом, а со второй половины 1939 года – со щитом обтекаемой формы. Орудия, выпускавшиеся до 1939 года, назывались установками первой серии, позже – второй (Б-13-Ис), выпускавшиеся с 1948 года – третьей (Б-13-Шс). Основное различие между ними состояло в устройстве досылателя.

В годы Великой отечественной войны Б-13 стали самыми распространенными морскими орудиями среднего калибра. Ими были вооружены все эсминцы и лидеры советской постройки до 1945 года, канонерские лодки и ряд минных заградителей. К началу боевых действий на береговых батареях находилось 169 таких орудий, а еще несколько десятков установили в ходе войны. Кроме того, Б-13 использовались для вооружения бронепоездов и железнодорожных батарей (установка Б-57). За годы войны от промышленности для ВМФ поступило 770 335 снарядов к орудию 130/50-мм.

Б-13, несмотря на малый угол возвышения, могли вести и зенитный огонь, используя дистанционную (зенитную) гранату образца 1928 года с механической трубкой ВМ-16, а с конца 50-х годов – зенитные снаряды с радиовзрывателем ЗС-46Р. Конечно, эффективность такого огня была крайне низкой.

Кроме фугасных и зенитных снарядов в боекомплект Б-13 входили парашютные и беспарашютные осветительные снаряды, а с 18.04.1942 года - осколочно-химические снаряды (осколочно-фугасный снаряд с добавлением твердого отравляющего вещества). На 1 января 1943 года ВМФ имел 11 834 осколочно-химических снарядов. На рубеже 60-х годов поступили и противорадиолокационные снаряды РП-42/46, снаряженные дипольным волокном.

На базе Б-13 была создана башенная двухорудийная 130-мм артустановка Б-2ЛМ, состоявшая на вооружении лидера "Ташкент" и послевоенных эсминцев проектов 30, 30К, 30-бис и СКР пр. 35.

Артиллерийские установки Б-13 сняли с производства лишь в 1954 году, а всего их было изготовлено 885 единиц. В послевоенные годы эти установки составляли большинство орудий береговой обороны СССР и состояли на вооружении ряда других стран. К середине 80-х годов на вооружении и складах советского ВМФ находилось еще свыше 600 единиц Б-13.

#### Основные ТТХ береговых артустановок Б-13

Калибр, мм: 130

Длина ствола, клб: 50

Угол вертикального наведения: -5/+45

Угол горизонтального наведения: 360

Максимальная скорость наведения, град/сек:

вертикального – 5

горизонтального – 5

Масса, кг: 12800

Масса ствола, кг: 5000

Скорострельность, выстр/мин: 7-12

Масса снаряда, кг: 33,4

Начальная скорость снаряда, м/сек: 870

Максимальная дальность стрельбы, м: 25 500

#### Примечания:

1. Мелконов Ю.Ю. Пушки Курляндского берега. Рига, 2005.
2. Перечнев Ю.Г. Советская береговая артиллерия. М., 1976.
3. Широкопад А.Б. Атлантический вал Гитлера. М., 2010.
4. Широкопад А.Б. Бог войны третьего рейха. М., 2003.
5. Шунков В.Н. Оружие вермахта. Минск, 1999.
6. Курылев О.П. Вооруженные силы Германии 1933-1945. Полный атлас. М., 2007.
7. Энциклопедия Черноморского флота. URL: <http://flot.sevastopol.info/software>
8. Showell J.P.M. The German Navy of World War Two. Annapolis, 1979.
9. XX amžiaus fortifikacija Lietuvoje. Kaunas, 2008.
10. Bestimmungskriterien über Regelbauten der Kriegsmarine. URL: <https://docs.google.com/file/d/0By27oSjGoU2GMVIVa3JuYTdZdEE/edit?pref=2&pli=1>
11. The Encyclopedia: Weapon of World War II. New York, 1998.
12. OkretyWojenne. 2003. № 2(58).

**References:**

1. Melkonov Ju.Ju. Pushki Kurljandskogo berega. Riga, 2005.
2. Perechnev Ju.G. Sovetskaja beregovaja artillerija. M., 1976.
3. Shirokorad A.B. Atlanticheskij val Gitlera. M., 2010.
4. Shirokorad A.B. Bog vojny tret'ego rejha. M., 2003.
5. Shunkov V.N. Oruzhie vermahta. Minsk, 1999.
6. Kurylev O.P. Vooruzhennye sily Germanii 1933-1945. Polnyj atlas. M., 2007.
7. Jenciklopedija Chernomorskogo flota. URL: <http://flot.sevastopol.info/software>
8. Showell J.P.M. The German Navy of World War Two. Annapolis, 1979.
9. **XX amžiaus fortifikacija Lietuvoje. Kaunas, 2008.**
10. Bestimmungken über Regelbauten der Kriegsmarine. URL: <https://docs.google.com/file/d/OBy27oSjGoU2GMVIVa3JuYTdZdEE/edit?pref=2&pli=1>
11. The Encyclopedia: Weapon of World War II. New York, 1998.
12. **Okrety Wojenne. 2003. № 2(58).**

УДК 358.113

**Батареи Мемеля**

Александр Федорович Митрофанов

Независимый исследователь, Литва

**Аннотация.** В статье описывается история и оснащение батарей береговой и зенитной артиллерии германского ВМФ (Kriegsmarine), установленных в районе Мемеля в период Второй мировой войны и в предвоенные годы. Краткое описание береговой артиллерии советского ВМФ, дислоцированной в этом районе в послевоенные годы.

**Ключевые слова:** Kriegsmarine 1939-1944, Мемель, береговая и зенитная артиллерия, советская береговая артиллерия в районе Клайпеды.