

УДК 623.82(430)
ББК 68.54
М18

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А. Заикина

Малахов, Арсений Игоревич.

М18 Линкоры «Бисмарк» и «Тирпиц» / Арсений Малахов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2017. — 64 с. : ил. — (Легендарные корабли).

ISBN 978-5-699-95873-3

В морской исторической литературе «Бисмарк» и «Тирпиц» принято считать самыми знаменитыми линкорами, построенными в Германии. И хотя в их боевых биографиях не числится особенных успехов, одним лишь фактом своего существования они оказывали значительное влияние на ход боевых действий в Северной Атлантике, сковывая весомые силы союзников.

Правда ли, что известие о выходе «Тирпица» заставило британского адмирала Дадли Паунда отдать силам охранения приказ бросить конвой PQ-17, что и предопределило его разгром? Правомерно ли признание этих сверхлинкоров самыми мощными и крупными в мире? И какую роль в истории «Бисмарка» и «Тирпица» сыграла официальная нацистская пропаганда?

Все о создании, службе и боевом применении легендарных линейных кораблей, состоявших на вооружении кригсмарине в годы Второй мировой войны.

**УДК 623.82(430)
ББК 68.54**

ISBN 978-5-699-95873-3

© Малахов А. И., 2017
© ООО «Издательство «Яуза», 2017
© ООО «Издательство «Эксмо», 2017

СОДЕРЖАНИЕ

История создания	4
Описание конструкции	9
Корпус и бронирование	9
Вооружение	19
Приборы наблюдения и управления огнем	28
Энергетическая установка	32
Электрооборудование	27
Вспомогательное оборудование, судовые устройства и системы	35
Окраска	38
Модернизации	38
История службы	40
«Бисмарк»	40
«Тирпиц»	50
Оценка проекта	62

История создания

Поражение Германии в Первой мировой войне наложило ограничение на её военную мощь, в том числе и на флот. В соответствии с Версальским договором в составе флота сохранялись шесть старых додредноутов с возможностью их замены через двадцать лет кораблями водоизмещением не более 10 000 тонн. Проектирование первых трёх линкоров, в целях конспирации выдаваемых за броненосцы и обозначенных «А», «В» и «С», началось в 1920-х годах. Эти корабли по своей сути представляли собой тяжёлые крейсера с меньшей скоростью и более крупной артиллерией для своего класса, создав таким образом представленный только ими тип «карманных линкоров». Одной из особенностей являлась дизельная энергетическая установка, впервые применённая на столь крупных кораблях, обеспечивавшая большую дальность плавания и дававшая скорость 28 узлов. Основное вооружение состояло из шести 283-мм орудий главного калибра в двух трехорудийных башнях и восьми 150-мм орудий в одинарных щитовых установках.

Головной «Дойчланд» вошёл в строй 1 апреля 1933 г., «Адмирал Шеер» — 12 ноября 1934 г., третий корабль «Адмирал граф Шпее» пополнил состав флота 6 января 1936 г.

Французы в ответ на постройку немецких «карманных линкоров» в начале 1930-х гг. заложили линейный крейсер «Дюнкерк», вооружённый восемью 330-мм орудиями главного калибра и имевший превосходство в скорости. Таким образом, «карманные линкоры» потеряли своё преимущество, и требо-

валась разработка новой концепции, в связи с чем командующий немецким флотом адмирал Эрх Редер поставил вопрос о пересмотре характеристик готовящихся к постройке кораблей «D» и «E». Рассматривалась возможность добавления третьей башни главного калибра или усиление бронирования при имеющемся вооружении. В любом случае толщина брони должна была обеспечивать защиту от 330-мм снарядов «Дюнкерка». К началу 1933 г. планы оформились в несколько вариантов, отличавшихся соотношением водоизмещения и орудий главного калибра:

- водоизмещение 18 000 тонн и девять 283-мм орудий главного калибра;
- водоизмещение 22 000 тонн и девять 283-мм орудий главного калибра;
- водоизмещение 26 000 тонн и шесть 330-мм орудий главного калибра.

В работу приняли третий вариант, с дальнейшим увеличением количества орудий до 8–9 при водоизмещении 26 500 тонн.

Пришедший к власти в марте 1933 г. Гитлер скорректировал планы — постройка столь крупных и хорошо вооружённых кораблей могла создать проблемы в отношениях с Великобританией, потому корабли «D» и «E» предполагалось строить по проекту третьего «карманного линкора» «Адмирал граф Шпее» с некоторыми изменениями. По состоянию на осень 1933 г. проект предполагал:

- усиленное в сравнении с «карманными линкорами» бронирование: 220-мм пояс,

«Карманный линкор» «Дойчланд»





Французский линкор «Дюнкерк»

70–80-мм главная палуба, 35–50-мм верхняя палуба

- вооружение: две 283-мм трехорудийные башни главного калибра, 150-мм орудия в четырёх спаренных башнях;
- водоизмещение 19 000 тонн;
- размерения: длина 191 м, ширина 21 м, осадка 7,7 м;
- силовая установка: дизельная, параллельно прорабатывался вариант с паротурбинной установкой.

Закладка кораблей состоялась 14 февраля 1934 г. В этом же году Франция заложила «Страсбург» — второй линейный крейсер типа «Дюнкерк», что вновь изменило соотношение сил и привело к остановке постройки и перепроектированию кораблей «D» и «E».

Предполагалось:

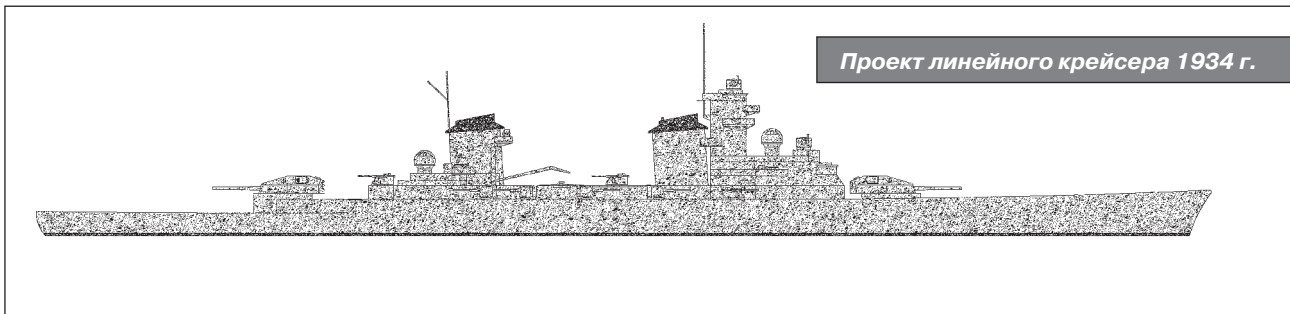
- увеличение водоизмещения до 26 000 тонн;
- добавление третьей башни главного калибра;
- увеличение скорости до 28–30 узлов;
- паротурбинная энергетическая установка;

- бронезащита цитадели от 330-мм снарядов;
 - противоосколочная защита оконечностей.
- В марте 1935 г. рассматривался вопрос об изменении главного калибра, прорабатывались варианты:
- девять 305-мм или 330-мм орудий в трёхорудийных башнях;
 - шесть 330-мм, или 350-мм, или 380-мм орудий в двухорудийных башнях.

В силу нежелания Гитлера иметь осложнение отношений с Великобританией и готовности окончательных чертежей главный калибр оставили тем же — 283-мм орудия в трёх трёхорудийных башнях. Водоизмещение новых линкоров в итоге составило 31 000 тонн.

Корабли «D» и «E», получившие названия «Шарнхорст» и «Гнейзенау», перезаложили 15 июня и 6 мая 1935 г. соответственно, 21 марта 1938 г. вступил в строй «Гнейзенау», а 7 января 1939 г. состав флота пополнил «Шарнхорст».

Возможность постройки линкора водоизмещением 35 000 тонн рассматривалась ещё в 1932 г. Весной 1934 г. Управление кораблестроения Имперского



Проект линейного крейсера 1934 г.

морского ведомства начало формулировку требований к новым линкорам «F» и «G», планировавшихся к постройке после «Шарнхорста» и «Гнейзенау». Необходимость достижения оптимального баланса вооружения, бронирования и скорости хода в итоге привели к проекту со следующими характеристиками:

- водоизмещение 35 000 тонн;
- вооружение: восемь 330-мм орудий главного калибра, двенадцать 150-мм орудий противоминного калибра, шестнадцать 105-мм зенитных орудий;
- бронирование: главный пояс — 350 мм, пояс в оконечностях — 150 мм, броневая палуба — 100 мм, скусы и палуба над погребами и рулями — 120 мм, верхняя палуба — 50 мм, барбетов башен главного калибра — 350 мм, барбетов 150-мм орудий — 150 мм, боевая рубка — 400 мм, противоторпедная переборка — 60 мм, противоосколочная защита борта — 60 мм.

Выбор главного калибра и бронезащиты производился, как и в случае проектирования «Шарнхорста» и «Гнейзенау», с оглядкой на французский «Дюнкерк». При увеличении главного калибра до 350 мм требовалось уже большее водоизмещение — 41 000 тонн. Также увеличение водоизмещения требовало и выбранный уровень бронезащиты, поэтому главный пояс уменьшили до 320 мм, пояс в носу до 70 мм, в корме до 90 мм. Возникли вопросы относительно типа энергетической установки будущих линкоров — дизель, паровые турбины или турбоэлектрическая установка. Достоинствами последней были более простая конструкция турбин (вращавшихся только в одном направлении), более точный контроль скорости вращения винтов, быстрое переключение с переднего на задний ход и более короткие валы винтов, что давало меньшую вибрацию на высоких скоростях.

К осени 1934 г. кораблестроительный отдел разработал предварительный проект под 330-мм орудия главного калибра и скоростью 30 узлов, а бронезащита, вспомогательное и зенитное вооружение предполагались аналогичными линкорам «Шарнхорст» и «Гнейзенау».

К концу 1934 г. был поднят вопрос о скорости корабля — подходящим приняты значение в 27–29 узлов при водоизмещении 37 200 тонн. Орудия главного калибра планировалось разместить в четырёх двухору-

днейных башнях — две в носу и две в корме, что обеспечивало более эффективное управление огнём, система подачи боеприпасов становилась проще, увеличивая скорострельность.

Рост водоизмещения вызвал протест со стороны главнокомандующего Военно-морским флотом адмирала Эриха Редера в связи с ограничением существующих доков и мест стоянки. Проект пересмотрели и пришли к выводу, что в процессе его детальной разработки и постройки снизить водоизмещение ниже 37 200 тонн невозможно, и Редер с этим согласился.

Варианты главного калибра и тип энергетической установки требовали дальнейшей проработки: либо четыре двухорудийные 330-мм башни и турбоэлектрической установкой, либо четыре двухорудийные 350-мм башни и паровые турбины. В соответствии с расчетами оба варианта давали превышение водоизмещения.

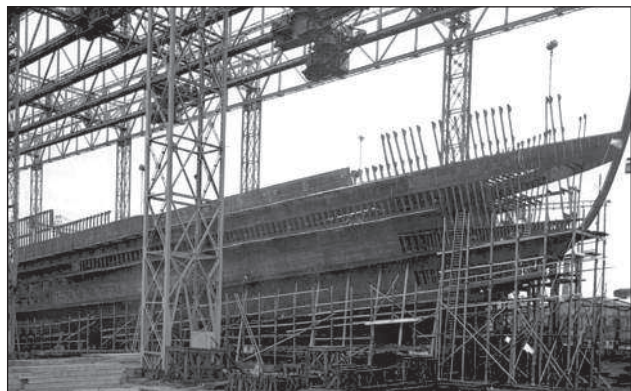
19 января 1935 г. Редер принял решение разработать проект с 350-мм главным калибром и турбозубчатыми агрегатами. К орудиям выдвинули следующие требования: вес орудия — 114,9 т, вес снаряда — 625 кг, вес заряда — 232 кг, начальная скорость снаряда — 875 м/с и скорострельность — 2–3 выстр./мин. Бронирование оставалось прежним, кроме барбетов башен главного калибра толщиной 350 мм над верхней палубой и утончением до 320 мм под ней. Максимальная продолжительная скорость составляла 28 узлов, водоизмещение выросло до 39 000 тонн. Размеры корабля должны были учитывать использование базы в Вильгельмсхафене и Кильского канала, и составили, по расчетам, длину 242 м, ширину 36 м и осадку 10 м.

16 марта 1935 г. Германия отказалась от соблюдения положений Версальского договора, и ограничение на увеличение главного калибра новых линкоров больше не было. Франция и Италия собирались строить линкоры с 380-мм артиллерией главного калибра, что вновь привело к пересмотру вооружения в сторону увеличения калибра и, как следствие, водоизмещения, рост последнего, опять же, создавал проблемы базирования и докования. Снижение бронезащиты с целью облегчения корабля было недопустимо, равно как и главный калибр в 350 мм сочли недостаточным — на вооружении линкора 380-мм орудиями настоял лично Гитлер.

В мае 1935 г. Редер утвердил проект с водоизмещением в 41 000 тонн и главным калибром из восьми 380-мм в четырёх двухорудийных башнях. Планировалось разместить заказ на постройку 1 апреля 1936 г. на верфи «Блом унд Фосс» в Гамбурге.

Кораблестроительный отдел вновь занялся проработкой вариантов энергетической установки. В итоге получилось четыре возможных решения:

- турбозубчатые агрегаты высокого давления, 12 котлов в шести котельных отделениях перед машинным отделением;
- турбозубчатые агрегаты высокого давления, 12 котлов в трех котельных отделениях перед машинным отделением;
- то же, что и в предыдущем варианте, но одно из котельных отделений размещалось между машинным отделением;
- турбоэлектрическая установка.



«Шарнхорст» на стапеле, 1936 г.

Размещение вооружения среднего калибра также стало предметом споров и дискуссий. Средняя артиллерия в казематах отвергнута в силу архаичности и заливаемости водой в штормовую погоду, а установка 150-мм орудий в башнях признана целесообразной и принята в окончательный проект, как и бронирование борта между главным поясом и верхней палубой 150-мм плитами с образованием закрытой цитадели. Было проанализировано несколько вариантов длины цитадели: максимальный, включавший не только все четыре башни главного калибра, но и их погреба; промежуточный, включавший только четыре башни главного калибра; минимальный — от башни «В» до башни «С».

Политическая обстановка явно благоволила постройке новых линкоров — 18 июня 1935 г. было подписано англо-германское соглашение, по которому Германия получила право строить флот, по суммарному водоизмещению составлявший 35% от флота Великобритании. Для немецких линкоров это означало 184 000 тонн суммарного тоннажа. «Карманные линкоры» типа «Дойчланд» и два линкора типа «Шарнхорст» в сумме давали 83 000 тонн, оставляя 101 000 тонн для строительства новых кораблей. Поскольку одновременно с подписанием этого соглашения Германия обязалась соблюдать условия Вашингтонского договора 1922 г. и Лондонского договора 1930 г., новые линкоры ограничивались стандартным водоизмещением 35 000 тонн, но предполагалось, что к моменту вступления кораблей в строй эти ограничения уже утратят силу.

23 августа 1935 г. адмирал Редер одобрил представленный кораблестроительным отделом эскизный проект с трехвальной турбоэлектрической установкой, но указал на необходимость увеличения в два раза зенитного вооружения, доработки формы мостика, расположения постов управления и авиационного оборудования. Толщина барбетов в пределах цитадели была уменьшена до 220 мм, а части броневой палубы — со 100 до 80 мм. Добавили 20-мм броню для противосколочной защиты на нижней палубе перед цитаделью и усилили броневую палубу

до 95 мм над погребами главного калибра, броневые траверзы продолжили до верхней палубы.

Использование турбоэлектрической установки встретило препятствие — требование обеспечивать реверс с полных оборотов вперед на полные обороты назад за 20 секунд не могло быть выполнено к сроку сдачи установки фирмой-изготовителем, так как такое быстрое переключение вызывало бы перегрев моторов, что требовало дополнительных проектных изысканий, да и неопробованность и сложность эксплуатации и ремонта этого типа установки привели в итоге к отказу от неё в июне 1936 г. и использованию турбозубчатых агрегатов на паре высокого давления.

Применение сварки вместо клепки для бронирования верхней палубы дало экономию веса, позволив на втором корабле серии увеличить толщину палубы над погребами с 95 до 100 мм, а толщину скосов у погребов — со 110 мм до 120 мм. К декабрю 1936 г. любое дополнительное увеличение толщины броневой палубы стало невозможно, поскольку плиты для нее уже были готовы.

Подходящие стапели для постройки столь крупных кораблей имели только четыре предприятия: верфь в Вильгельмсхафене, «Дойче Верке» в Киле, «Блом унд Фосс» в Гамбурге и верфь «А.Г. Везер» концерна «Дешимаг» в Бремене, однако две первых приходилось не принимать в расчет, так как они в это время строили линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау».

Головной линейный корабль «F» заложили 1 июля 1936 г. на верфи «Блом унд Фосс», а второй 2 ноября 1936 г. на верфи в Вильгельмсхафене. 24 августа 1939 г. на воду спустили «F», 1 апреля 1939 г. — «G», корабли получили названия «Бисмарк» и «Тирпиц» соответственно.

«Бисмарк» вошёл в состав флота 24 апреля 1940 г., «Тирпиц» «занял место в строю» 25 февраля 1941 г. Однотипные корабли ждала разная военная судьба, имевшая множество крутых поворотов и роковых случайностей, когда, казалось бы, неизбежная победа уже через несколько дней оборачивалась сокрушительным поражением, а охотник становился жертвой.

Проект линкора «F», 1938 г.

