

УДК 355/359
ББК 68
П20

Оформление серии П.Волкова

Патянин С.В.

П20 Военный флот III Рейха. Все корабли Гитлера/С.В.Патянин – М.: Яуза:
ЭКСМО: 2014. – 240 с.: ил.

ISBN 978-5-699-76445-7

ВПЕРВЫЕ В ЦВЕТЕ! Фундаментальный труд ведущих историков флота. Окончательная энциклопедия Военно-Морских Сил Гитлера.

Исчерпывающая информация о 999 боевых кораблях Кригсмарине и более 1000 вспомогательных, а также 1121 подводной лодке.

Более 2000 эксклюзивных схем, чертежей и фотографий на мелованной бумаге высшего качества.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-76445-7

© Патянин С.В., 2014
© ООО «Издательство «Яуза», 2014
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|-----|
| Германский флот Второй мировой войны | 4 |
| Линейные корабли | 15 |
| Броненосцы | 29 |
| Авианосцы | 37 |
| Крейсера | 41 |
| Эсминцы и миноносцы | 63 |
| Подводные лодки | 113 |
| Эскортные, сторожевые и патрульные корабли, канонерские лодки и охотники за ПЛ | 165 |
| Тральщики | 177 |
| Минные заградители | 195 |
| Торпедные катера | 203 |
| Десантные баржи и катера | 211 |
| Другие боевые и вспомогательные корабли | 219 |
| Список сокращений | 237 |

ГЕРМАНСКИЙ ФЛОТ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Доктрина германского флота

Поражение в Первой мировой войне, ликвидация Адмирал-штаба (16.4.1919) и затопление Флота открытого моря в Скапа-Флоу (21.6.1919) лишили Германию былой морской мощи. Подписание 28.6.1919 Версальского договора лишь придало этому узаконенную форму, низведя страну до статуса второстепенной морской державы без каких-либо, как тогда казалось, надежд на возрождение былого могущества.

Германии разрешалось сохранить в составе военно-морского флота 6 линейных кораблей дредноутного типа, 6 легких крейсеров и по 12 эсминцев и миноносцев. Общий тоннаж кораблей не должен был превышать 108 000 т (в 1920 г. Верховный Совет Послов позволил держать в резерве еще 30% от этого числа). Численность личного состава флота ограничивалась 15 000 человек, из них не более 1500 офицеров. Запрещалось строить или приобретать за границей какие-либо корабли, кроме предназначенных для замены существующих. Данная замена могла быть произведена по истечении 20 лет для броненосцев и крейсеров и 15 лет для эсминцев и миноносцев, считая с момента спуска судна, причем водоизмещение кораблей, предназначенных для замены, не должно было превышать 10 000 т для линкоров, 6 000 т для крейсеров, 800 т для эсминцев, 200 т для миноносцев. Строительство авианосцев и подводных лодок запрещалось вообще.

Как видно, условия Версальского договора были составлены с таким расчетом, что германский флот никогда не смог бы оспаривать владение морем у Англии. Однако, как писал адмирал В.А. Алафузов «план Дауэса, Локарнское соглашение и

займы позволили Германии настолько укрепить свою экономику, что уже к 1927 г. экспорт Германии превысил довоенный уровень. Снова перед Германией <...> был поставлен вопрос о создании флота».

Германское национальное собрание, созванное зимой 1918/19 гг., постановило считать флот частью Вооруженных Сил Веймарской республики. В то же время, учитывая значительную роль флота в войне 1914—1918 гг. и в интересах его скорейшего возрождения, германское правительство отказалось от первоначально выдвигавшегося проекта создания единых вооруженных сил. Таким образом ВМС Германии, получившие 1.1.1921 официальное название Рейхсмарине (Reichsmarine), сохранили собственное командование и главный штаб.

Руководство ВМС Германии не считало крупные надводные корабли полностью дискредитировавшими себя. Кроме того, избрать в качестве концепции дальнейшего строительства теорию «малой войны» германское военно-морское руководство не могло. Подводные лодки и авиация были запрещены статьями Версальского договора. Попытка найти новые, по сравнению с теорией «владения морем», методы боевого применения надводных кораблей были предприняты в работах германских военно-морских теоретиков О. Грооса и В. Вегенера. Критически оценив действия «Флота открытого моря» в Первую мировую войну они, тем не менее, пришли к выводу о возможности успешных действий небольшого флота против более крупных сил противника при наличии необходимой инициативы и выгодно расположенных баз (в т.ч. Норвегии и атлантического побережья Франции).

Главной задачей флота германские теоретики считали нарушение океанских коммуникаций противника. Исходя из пассивного характера действий германского флота в 1914—1918 гг. и учитывая сравнительно успешные результаты крейсерских операций, делался вывод о возможности достижения крупных успехов в нарушении коммуникаций противника действиями надводных кораблей и в будущем. В силу данной направленности новая теория получила название «теории крейсерской войны». Возможности подводных лодок с учетом применения противником системы конвоев оценивались скромно. По мнению В. Вегенера «лишь благодаря тому, что план операций немцев выключал флот из войны, как бы затормозил его, подводная лодка смогла, несмотря на все препятствия, продвинуться на передний





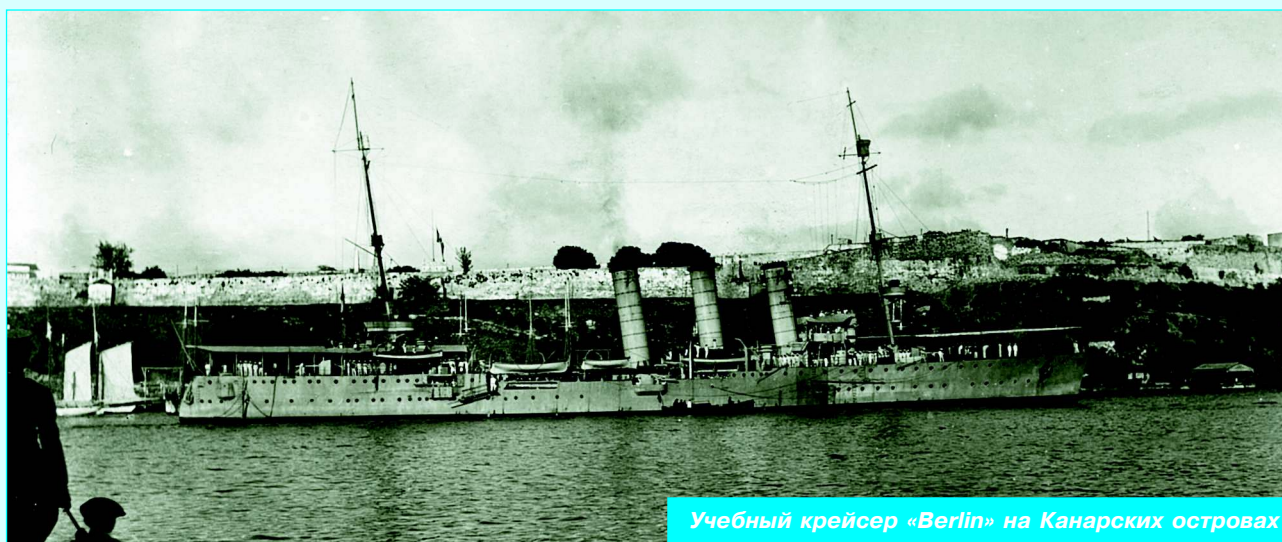
«Schleswig-Holstein», «Elsass» и «Hessen» во время визита в Лиссабон в 1927 г. До начала 1930-х годов эти старые броненосцы являлись основными кораблями Рейхсмарине

план и стать единственным оружием против Англии». Определенное внимание германские теоретики уделяли действиям легких сил флота. Хотя ни один из указанных трудов не принимался в качестве официальной военно-морской доктрины, взгляды О. Грооса и В. Вегенера оказали значительное влияние на строительство ВМС Германии.

В октябре 1928 г. на должность начальника морского командования (фактически — главкома ВМС) был назначен адмирал Эрих Редер, защитивший в 1923 г. докторскую диссертацию по боевым действиям германских крейсеров на коммуникациях союзников в Первой мировой войне. С этого момента при создании всех немецких крупных кораблей учитывалась возможность их использования для действий на вражеских коммуникациях.

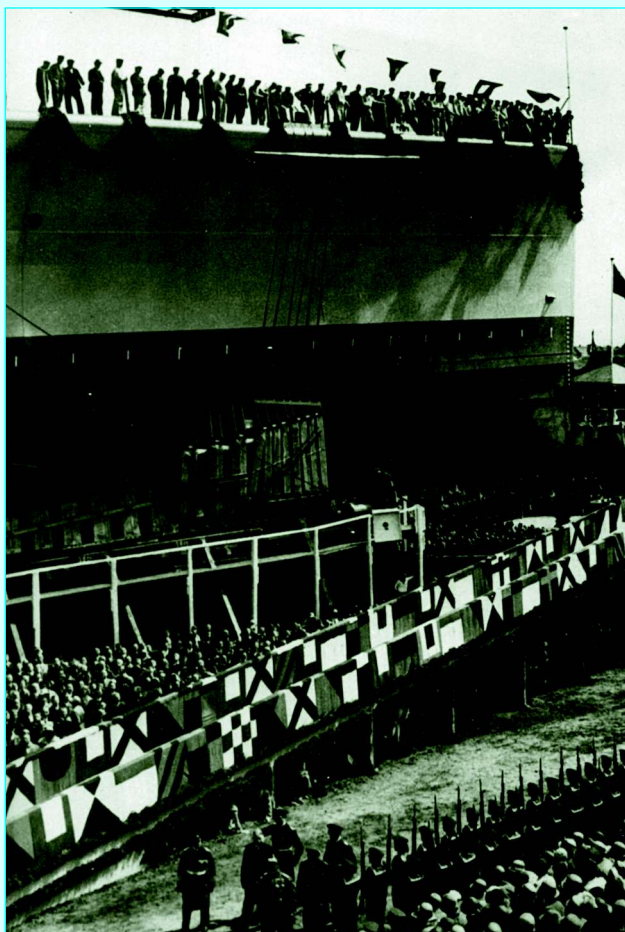


Флаг кораблей и судов ВМФ Германии 1933-1935 гг.



Учебный крейсер «Berlin» на Канарских островах

Германский флот Второй мировой войны



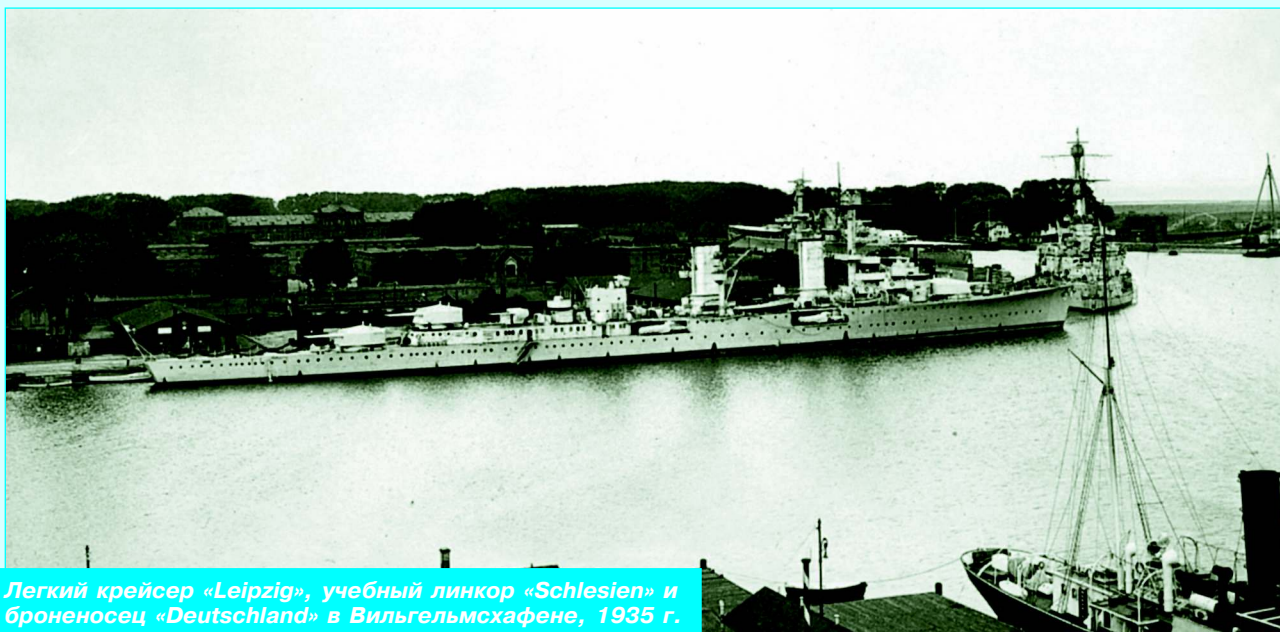
Спуск на воду броненосца «Deutschland»



Флаг кораблей и судов ВМФ Германии
1935-1938 гг.

С 1933 г. в развитии германского флота начинается новый этап, связанный с приходом к власти Адольфа Гитлера. Уже спустя полтора года была принята первая кораблестроительная программа, полностью игнорировавшая условия Версальского договора. 21.5.1935 официальное название германского военно-морского флота сменено на Кригсмарине (Kriegsmarine); 7.11.1935 был введен новый военно-морской флаг со свастикой.

Подписанное 18.6.1935 англо-германское морское соглашение узаконило увеличение ВМС Германии и возобновление постройки на немецких верфях запрещенных ранее подводных лодок и торпедных катеров. Начала развиваться морская авиация. Несмотря на эти события, изменений во взглядах на способы применения ВМС не последовало. Создание оптимальных типов подводных лодок и выработка методов их боевого использо-



Легкий крейсер «Leipzig», учебный линкор «Schlesien» и броненосец «Deutschland» в Вильгельмсхафене, 1935 г.

вания фактически явились личными заслугами начальника подводных лодок капитана-цурзее Карла Дёница. В то же время его предложения о расширенном строительстве подводного флота в 300 лодок, который мог бы в 1939 г. решить задачу по морской блокаде Англии, не были приняты даже после того, как в апреле 1939 г. Гитлер денонсировал англо-германский договор. Не были реализованы также и все возможности строительства подводных лодок, предоставлявшиеся договором. В результате к февралю 1941 г. в строю германского флота насчитывалось всего 22 субмарины, что более чем в два раза уступало аналогичному показателю на начало войны. Таким образом, выработанные в середине 20-х годов идеи быстро оказались устаревшими и уже спустя десятилетие начали оказывать свое отрицательное воздействие на развитие флота.

С получением возможности в 1935 г. строительства полноценного флота командование ВМС Германии начало постепенно возвращаться к идее созданию таких ВМС, которые могли бы оспаривать «владение морем» в генеральном сражении. В подтверждение этого можно привести тот факт, что когда в конце 1938 г. Гитлеру были представлены два варианта перспективного плана военного кораблестроения на 1938—1948 гг. (план «Z») он, по рекомендации Редера, остановился на том варианте, где основной упор делался не на строительство крейсеров и подводных лодок, а на строительство линкоров и линейных крейсеров.

С началом Второй мировой войны исполнение плана «Z» было прекращено, однако утвержденный Гитлером мобилизационный план строитель-



4-я полуфлотилия миноносцев: «Greif», «Mowe», «Kondor» и «Falke»

ства легких и подводных сил постоянно недовыполнялся. Так в первой половине 1940 г. в месяц строилось в среднем 2 подводные лодки, во второй половине — 6, в первой половине 1941 г. — 13 вместо предусмотренных планом 25 или 29 лодок. После окончания Французской кампании Гитлер планировал предоставить Кригсмарине приоритет в финансировании по сравнению с двумя другими видами Вооруженных Сил, однако отложил воплощение этого решения в жизнь до окончания реализации плана «Барбаросса».

События Второй мировой войны на море в скором времени доказали невозможность ведения «крейсерской войны» в условиях стремительного развития авиации и новейших технических средств обнаружения. С 1942 г. задача блокады Англии легла исключительно на подводные силы, а главной задачей надводных кораблей стали действия против союзных коммуникаций в Баренцевом море («северные конвои»). К началу 1943 г., когда главкомом Кригсмарине стал К. Дёница, было открыто признано, что значение крупных надводных кораблей значительно снизилось, в то же время резко возросло значение легких (торпедных катеров), минно-тральных и десантных сил, причем последние рассматривались в качестве многоцелевых кораблей для действий в прибрежной зоне.

Таким образом, принятая к началу второй мировой войны в Германии в качестве военно-морской доктрины теория «крейсерской войны» обладала рядом как положительных, так и отрицательных сторон. Несмотря на то, что она оказалась несостоятельной с точки зрения достижения своей главной цели — экономической блокады Англии, она не отрицала необходимость развития легких и подводных сил флота, что в дальнейшем дало возможность вести эффективные действия как в Атлантике, так и на закрытых морских театрах, в том числе на театрах войны с СССР.



Флаг кораблей и судов ВМФ Германии 1938-1945 гг.

Германский флот Второй мировой войны

Кораблестроительные программы 1921—1945 гг.

Ограничения Версальского договора фактически исключали возможность перспективного планирования строительства ВМС Германии. Длительное время германскому военно-морскому руководству приходилось ограничиваться ежегодным утверждением бюджета флота, средства которого направлялись на строительство новых боевых кораблей, заменявших устаревшие. Таким образом версальские ограничения с одной стороны упрощали планирование, но с другой ужесточали требования к тактико-техническим характеристикам будущих кораблей.

При реализации бюджетных ассигнований, выделенных на строительство новых боевых кораб-

лей в 20-х — первой половине 30-х годов учитывались следующие оперативно-стратегические обоснование:

— в качестве основных вероятных противников рассматривались Польша и связанная с ней союзным договором Франция (позиция Англии ожидалась как нейтральная);

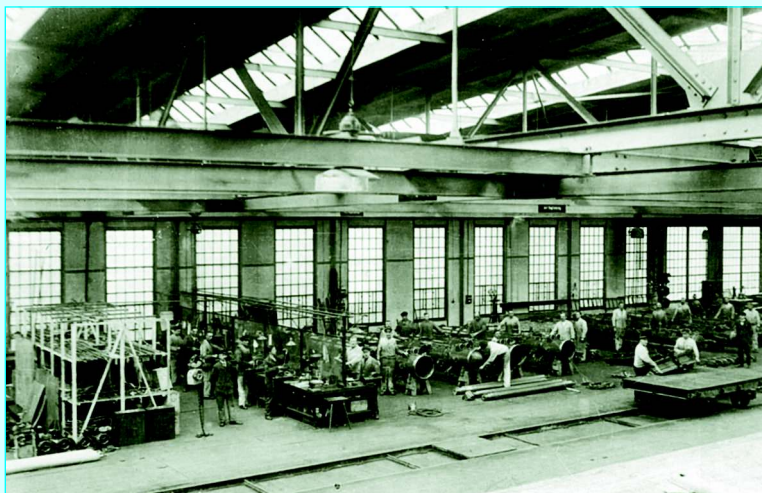
— на Балтийском море основными задачами ВМС являлись: поддержка фланга сухопутной армии; защита коммуникацией между Германией, Швецией и Восточной Пруссией; морская блокада Польши;

— в Северном море: защита побережья; защита своих морских коммуникаций; действия на морских коммуникациях Франции.

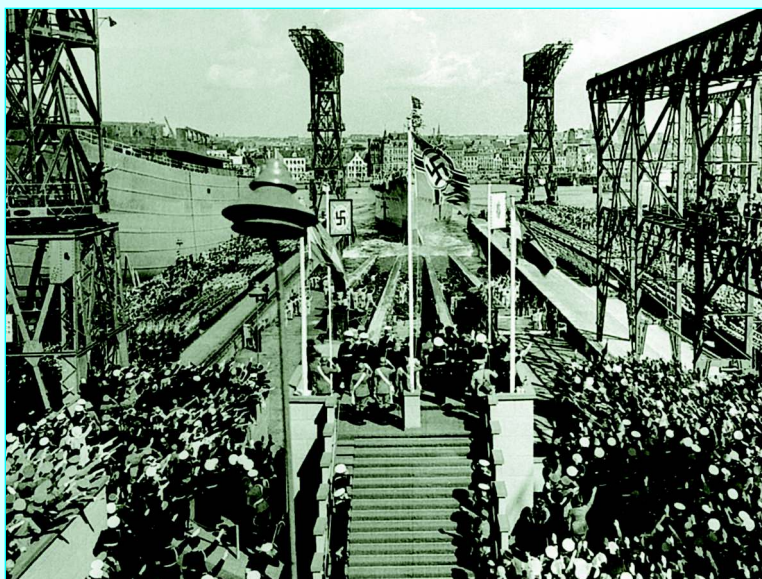
Первоначально основные усилия были направлены на замену устаревших легких крейсеров и миноносцев. Выдвинутые тактико-технические задания на их проектирование постепенно наращивались до требований «крейсерской войны». Так, если проекты первых послевоенных кораблей (крейсер «Emden» и миноносцы типа 23/24) принципиально повторяли проекты Первой мировой войны, то начавшие строиться в 1926 г. легкие крейсера типа «Königsberg» обладали более мощной артиллерией, чем большинство современных легких крейсеров и специальной дизельной установкой экономичного хода. В то же время необходимо отметить, что при конструировании ряда кораблей были приняты некоторые отступления от норм кораблестроения. Так например легкие крейсера типа «Königsberg» имели недостаточную продольную прочность и плохие мореходные качества, что в конечном итоге еще до войны выявило невозможность их использования в качестве океанских рейдеров.

Одновременно с созданием первых надводных кораблей предпринимались меры по сохранению опытных конструкторских кадров в подводном кораблестроении и катеростроении. С этой целью еще в начале 20-х годов ряд германских судостроительных фирм создали свои соответствующие филиалы в Голландии, что не подпадало под действие Версальского договора.

Огромную роль в формировании новых планов строительства флота сыграл ставший в октябре 1928 г. главноком ВМС адмирал Э. Редер. Благодаря его усилиям строившиеся с конца 20-х годов так называемые «броненосцы»



Торпедная мастерская военно-морского арсенала в Киле



Торжественная церемония спуска на воду тяжелого крейсера «Prinz Eugen», 22 августа 1938 г.



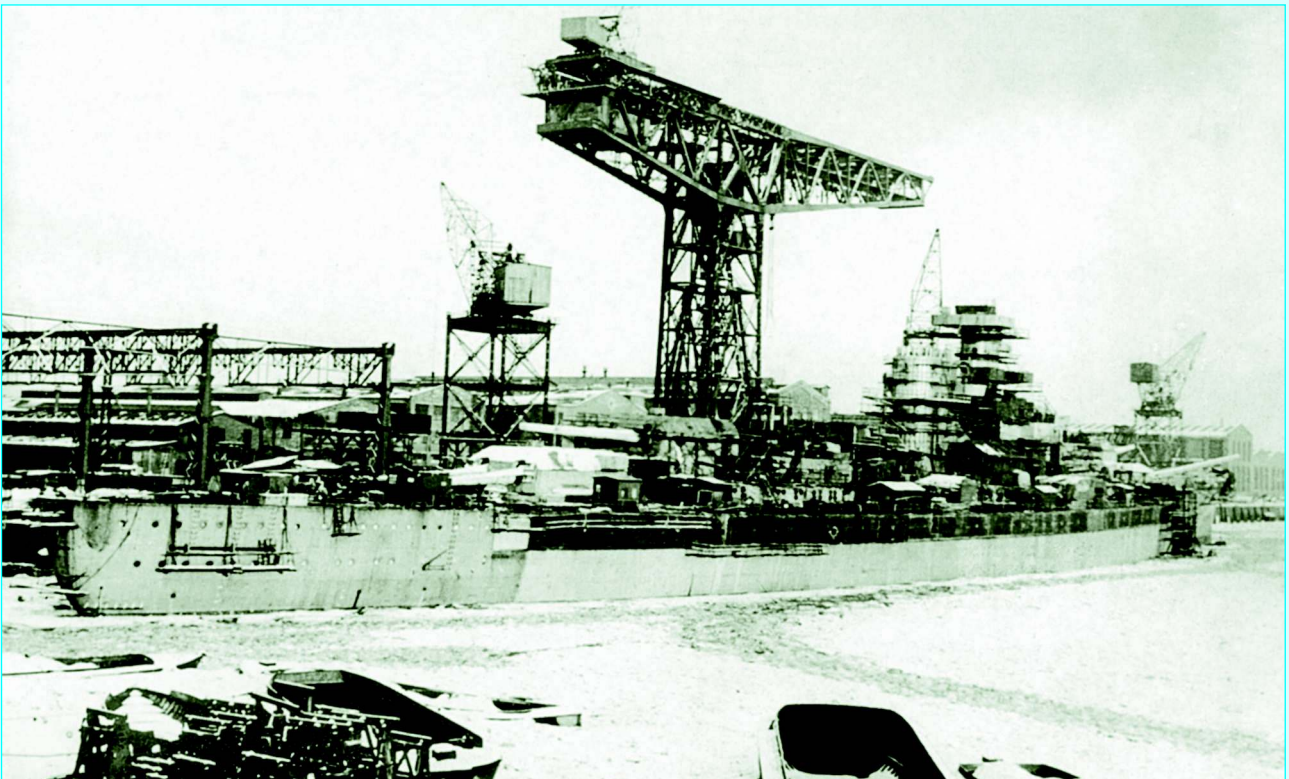
Подводная лодка U-30 входит в гавань Вильгельмсхафена, 4 мая 1940 г. На заднем плане — тяжелый крейсер «Admiral Hipper»

(корабли, созданные для замены броненосцев постройки 1906—1908 гг.) получили ярко выраженные черты океанских крейсеров, способных уничтожить любой современный тяжелый крейсер и уйти от преследования более сильного противника. Возможность действий в океане учитывалась и при создании легких крейсеров. В 1930 г., под видом строительства сторожевых катеров бы-

ло начато строительство быстроходных катеров, которые на самом деле являлись прообразом будущих немецких ТКА. В 1931 г. Э. Редеру удалось узаконить первый перспективный план строительства флота, так называемый «План строительства кораблей для замены устаревших» согласно которому намечалось строительство еще 4 броненосцев типа «Deutschland».

К началу 30-х годов, за исключением крупных кораблей, позволенное договором обновление корабельного состава флота было завершено. Вместе с тем приход к власти национал-социалистической партии во главе с Гитлером открыл новые перспективы развития ВМС. Еще 15.11.1932 имперский министр обороны фон Шлейхер тайно утвердил «план реконструкции» ВМС, согласно которому число эскадренных миноносцев, миноносцев и торпедных катеров должно было к 1938 г. значительно увеличиться. Кроме того ВМС планировали включить в свой состав подводные силы и морскую авиацию.

С приходом к власти фашистов «Строительный и финансовый план ВМС на период 1934—1938 гг.» был увеличен и в части крупных кораблей. Уже в феврале 1934 г. были заложены четвертый и пятый броненосцы и размещены заказы на новые эсминцы и первые 6 малых подводных лодок. Пытаясь сделать процесс морского вооружения Гер-



Линейный корабль «Bismarck» у достройочной стенки верфи «Blohm und Voss» в Гамбурге, зима 1939/40 г.

Германский флот Второй мировой войны

мании подконтрольным и управляемым, Великобритания пошла на заключение 18.6.1935 англо-германского морского договора. Суть договора сводилась к тому, что Германии разрешалось иметь флот, водоизмещение которого составляло бы 35% водоизмещения английского флота как в целом, так и в отношении отдельных классов кораблей. Исключение составляли подводные лодки: суммарный тоннаж которых мог составлять 45% английского: а в случае особого уведомления — до 100%. С его заключением план строительства ВМС Германии был несколько скорректирован.

Ограничения нового договора значительно отличались от версальских. Фактически в тот момент рост морских вооружений Германии сдерживался уже не ограничениями, а техническими возможностями германской судостроительной промышленности.

В надводном кораблестроении основной упор делался на строительство крупных надводных кораблей до эсминца включительно. При этом в тактико-технические задания на конструирование включались требования возможности привлечения всех классов кораблей для действий в океане. Для обеспечения этих требований в конструкцию кораблей был внедрен целый ряд технических новшеств не всегда оказывавшихся удачными. Так, например, установка недостаточно испытанных высоконапорных прямоточных котлов Вагнера, Бенсона и Ла-Монта на линкорах типа «Scharnhorst», тяжелых крейсерах типа «Admiral Hipper» и эсминцах привела к многочисленным авариям и неисправностям, а также к целому ряду срывов выполнения боевых задач. Эскортные корабли типа F-1 в силу этой же причины вообще оказались непригодными к боевому использова-

Программы военного кораблестроения Германии 1920—1939 гг.

| | | Вступило в строй ВМС в 1920—1934 гг.* | План строительства ВМС на период до 1950 г. Утвержден в марте 1934 г. | Корректировка программы с учетом англо-германского морского договора 18.06.1935 г. | Дополнительно по «Плану строительства ВМС на период 1937—1941 гг.» | План военного кораблестроения на период 1939—1948 гг. (план «Z»), финальный вариант | Вступило в строй ВМС в 1935 — сентябре 1939 гг.* |
|-----|------------------|---------------------------------------|---|--|--|---|--|
| ЛК | «Н» | — | — | — | — | 6 | — (2) ¹ |
| | «Bismarck» | — | — | 2 | — | — | — (2) |
| | «Scharnhorst» | — | — | 2 | — | — | 2 |
| ЛКР | «О» | — | — | — | — | 3 | — |
| АВ | «Graf Zeppelin» | — | 3 | 2 | — | 4 | — (1) |
| БР | «Deutschland» | 2 (1) | 5 | — | — | — | — |
| КРТ | «Admiral Hipper» | — | — | 5 | — | — | 2 (3) |
| КРЛ | «Leipzig» | 1 (1) | 12 | — | — | — | 1 |
| | «Konigsberg» | 3 | — | — | — | — | — |
| | «Emden» | 1 | — | — | — | — | — |
| | «M» | — | — | — | — | 12 | — (2) ¹ |
| ЭМ | Sp-1 | — | — | — | — | 20 | — |
| | тип 1934 | — | 48 | 16 | — | — | 16 |
| | тип 1936 | — | — | 6 | — | 64 | 5 (1) |
| | тип 1936А | — | — | — | 48 | — | — (8) |
| ММ | тип 1923/1924 | 12 | — | — | — | 78 | — |
| | тип 1935/1937 | — | — | 12 | — | — | — (19) |
| СКР | тип F | — | 10 | 10 | — | — | 10 |
| ТЩ | тип 1935 | — | · | · | 85 | · | 12 (·) |
| | R | 16 | · | · | 66 | · | 19 (·) |
| ПЛ | тип II | — | 48 | 24 | · | 60 | 30 |
| | тип VII | — | — | 17 | · | 100 | 18 (61) ² |
| | тип I, тип IX | — | 24 | 10 | — | 89 | 9 |
| ТКА | всех типов | 7 | · | · | 64 | · | 15 (·) |

Примечания: * Цифры в скобках указывают число кораблей находившихся в постройке на конец периода.
1. Начатое летом 1939 г. строительство ЛК типа «Н» и КРЛ типа «M» было прекращено в сентябре 1939 г..
2. Показано суммарное количество находившихся в постройке подводных лодок всех подклассов

нию и с 1940 г. были переоборудованы в плавбазы и тендеры.

Строительство малых боевых кораблей и катеров развивалось более успешно. Широко используя опыт Первой мировой войны, германским конструкторам удалось в середине 30-х годов создать два типа тральщиков — эскадренные (тип 1935) и рейдовые («раумботы»), а также торпедные катера. Крупным достижением явилось внедрение на всех типах катеров пожаробезопасных дизельных двигателей и автоматических малокалиберных пушек. В то же время необходимо отметить, что строительство десантных кораблей до начала Второй мировой войны в германском флоте не планировалось и не осуществлялось.

В подводном кораблестроении первоначально усилия были сосредоточены на создании малых прибрежных подводных лодок (II серия). В дальнейшем были созданы удачные типы средней (VII серия) и крейсерской (IX серия) подводных лодок. Специального типа подводного минного заградителя в германском флоте не разрабатывалось, поскольку были созданы мины для постановки через торпедные аппараты обычных подводных лодок.

Значительное внимание в Германии уделялось созданию новых систем вооружения и технических средств. Так например, к началу Второй мировой войны германские РЛС дециметрового диапазона были одними из лучших в мире. От других флотов мира германский отличался также широким внедрением малокалиберной зенитной артиллерии и корабельной катапультной авиации.

Утвержденный в начале 1937 г. «Строительный и финансовый план ВМС на период 1937—1941 гг.»

Программа военного кораблестроения Германии на период 1943—1948 гг.

| Классы кораблей | Планировалось строить ежегодно | Планировалось ввести в строй в 1943—1948 гг. |
|-----------------|--------------------------------|--|
| ЭМ | 8 | 40 |
| ММ | 12 | 60 |
| СКР* | 400 | 2000 |
| КЛ | 96 | 480 |
| ТЩ | 100 | 500 |
| МТЩ | 96 | 480 |
| ПМЗ* | 35 | 175 |
| ДК | 900 | 4500 |
| ПЛ | 480 | 2400 |
| ТКА | 108 | 540 |

Примечание: * Корабли данных классов относились к мобилизованным из числа торговых и рыболовных судов.



Подводная лодка U-30 входит в гавань Вильгельмсхафена, 4 мая 1940 г. На заднем плане — тяжелый крейсер «Admiral Hipper»

являлся по существу дополнением предыдущего плана и предусматривал главным образом наращивание легких сил флота. Однако на дальнейшее развитие кораблестроительных программ Германии серьезно повлияло заявление Гитлера весной 1938 г. о рассмотрении Англии в качестве одного из вероятных противников в будущей войне. С учетом данного требования в конце 1938 г. на рассмотрение Гитлера было представлено два варианта плана военного кораблестроения на ближайшие 10 лет.

Как уже указывалось, Гитлер предпочел вариант плана (план «Z»), предусматривавший строительство всех классов боевых кораблей, включая линкоры, линейные крейсера и авианосцы, но при этом определил, что он должен быть выполнен в течение 6 лет. Одновременно Гитлер заявил, что до 1946 г. флот не понадобится ему для достижения внешнеполитических целей. Оперативно-стратегическое обоснование плана предусматривало создание с одной стороны довольно сильных крейсерских (надводных и подводных) сил для действий на морских коммуникациях Англии, с другой стороны строительство линейного флота, имевшего возможность нанести поражение части сил британского флота при выгодных условиях.

Окончательно принятый в феврале 1939 г. план «Z» фактически не был начат в части реализации, когда в 1.9.1939 Гитлер развязал Вторую мировую войну. Выполнение плана «Z» было сразу же прекращено и взамен его были произведены так называемые

Германский флот Второй мировой войны

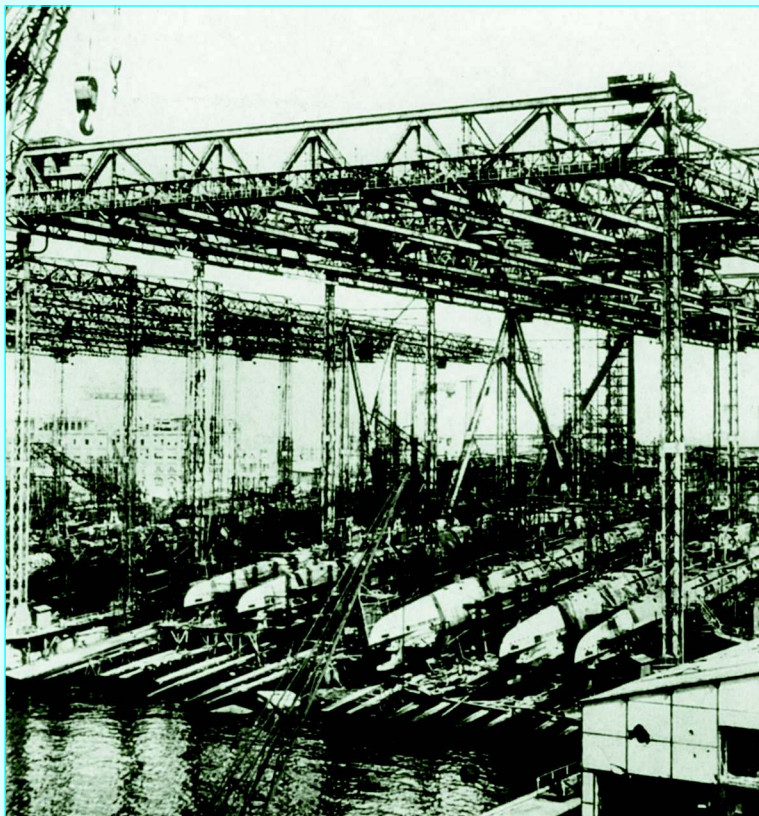
Вступление в строй кораблей и катеров ВМС Германии в 1941—1945 гг.

| Классы, типы кораблей | Находилось в строю на 22.6.1941 | II-я половина 1941 г. | Вступило в строй ВМС | | | | ИТОГО |
|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------|----------------------|---------|---------|---------|-------|
| | | | 1942 г. | 1943 г. | 1944 г. | 1945 г. | |
| ЛК | 3 | — | — | — | — | — | — |
| КРТ | 4 | — | — | — | — | — | — |
| КРЛ | 4 | — | — | — | — | — | — |
| ЭМ | 15 | 3 | 3 | 5 | 2 | — | 13 |
| в т.ч. типа 34 | 9 | — | — | — | — | — | — |
| типа 36 | 1 | — | — | — | — | — | — |
| типа 36А | 5 | 3 | — | — | — | — | 3 |
| типа 36А(Mob) | — | — | 3 | 4 | — | — | 7 |
| типа 36В | — | — | — | 1 | 2 | — | 3 |
| ММ | 19 | 6 | 6 | 5 | 6 | — | 23 |
| в т.ч. типа 23/24 | 7 | — | — | — | — | — | — |
| типа 35/37 | 12 | 6 | 2 | — | — | — | 8 |
| типа 39 | — | — | 4 | 5 | 6 | — | 15 |
| КЛ | — | 1 | 11 | 53 | 72 | 3 | 140 |
| в т.ч. типа К-1 | — | 1 | 2 | — | — | — | 3 |
| типа К-4 | — | — | — | 1 | — | — | 1 |
| типа АF | — | — | 9 | 52 | 72 | 3 | 136 |
| СКР | 9 | — | — | — | — | — | — |
| в т.ч. типа F | 9 | — | — | — | — | — | — |
| БО | — | — | — | 8 | 11 | — | 19 |
| в т.ч. типа КУJ | — | — | — | 8 | 11 | — | 19 |
| ТЩ | 149 | 44 | 96 | 112 | 98 | 34 | 384 |
| в т.ч. типа 16 | 33 | — | — | — | — | — | — |
| типа 35 | 39 | 12 | 14 | — | — | — | 24 |
| типа 40 | — | 5 | 33 | 69 | 20 | 1 | 128 |
| типа 43 | — | — | — | — | 4 | 13 | 17 |
| типа R-17 | 77 | 27 | 49 | 28 | 18 | 1 | 123 |
| типа R-218 | — | — | — | 9 | 38 | 8 | 55 |
| типа R-301 | — | — | — | 6 | 6 | — | 12 |
| типа R-401 | — | — | — | — | 12 | 11 | 23 |
| ДК | 1 | 72 | 308 | 208 | 182 | 31 | 801 |
| в т.ч. типа MFP серии А | 1 | 72 | 188 | — | — | — | 260 |
| типа MFP серии В | — | — | 28 | 2 | — | — | 30 |
| типа MFP серии С | — | — | 91 | 159 | — | — | 250 |
| типа MFP серии D | — | — | 1 | 47 | 182 | 31 | 261 |
| ПЛ | 155 | 121 | 235 | 290 | 230 | 90 | 966 |
| в т.ч. типа II | 40 | — | — | — | — | — | — |
| типа VII | 83 | 87 | 179 | 220 | 110 | 2 | 598 |
| типа IX | 23 | 29 | 51 | 57 | 23 | 1 | 161 |
| типа X | — | 3 | 2 | 2 | 1 | — | 8 |
| типа XIV | — | 2 | 2 | 2 | 1 | — | 7 |
| типа XXI | — | — | — | — | 64 | 56 | 120 |
| типа XXIII | — | — | — | — | 31 | 31 | 62 |
| других типов | 9 | — | 1 | 9 | — | — | 10 |
| ТКА | 53 | 15 | 34 | 38 | 65 | 12 | 164 |
| в т.ч. типа S-1 | 19 | — | — | — | — | — | — |
| типа S-26 | 20 | 15 | 34 | 24 | 1 | — | 74 |
| типа S-30 | 14 | — | — | — | — | — | — |
| типа S-100 | — | — | — | 14 | 57 | 10 | 81 |
| типа S-701 | — | — | — | — | 7 | 2 | 9 |

«мобилизационные» закладки значительного числа легких боевых кораблей и подводных лодок. Одновременно было принято решение закончить достройку крупных надводных кораблей, находившихся в высоких степенях готовности. С конца 1940 г. было начато широкомасштабное строительство десантных барж и паромов, отсутствие которых осенью 1940 г. явилось одним из факторов, повлиявших на отказ Гитлера от высадки в Англии. В дальнейшем военное кораблестроение Германии осуществлялось в соответствии с ежегодными планами, которые каждый раз специально составлялись в зависимости от выделяемых лимитов стали и других материалов. В 1939—1941 гг. общий лимит стали, выделяемый для военного кораблестроения ежемесячно составлял 160—177 тыс. тонн. При этом необходимо отметить, что общий объем военного кораблестроения в 1939—1941 гг. был в состоянии покрывать потери (за исключением потерь в крупных надводных кораблях), но не обеспечивал необходимого наращивания сил с запланированными темпами. В общей стоимости производимого в Германии вооружения военное кораблестроение составляло в 1940 г. 4,4%, а в 1941 г. — 11,9%.

Во второй половине 1941 г. кредитные ассигнования на строительство Кригсмарине вновь были снижены Гитлером до момента окончания реализации плана «Барбаросса». Еще более серьезное сокращение выделяемых лимитов последовало в связи с неудачами на восточном фронте в начале 1942 г. Несмотря на общее увеличение выплавки стали в Германии, ее лимит сократился с 177 тыс. т в 1941 г. до 119 тыс. т в 1942 г., а общий индекс производства судостроительной промышленности снизился в январе—феврале 1942 г. по сравнению с уровнем 1941 г. на 10%. Внутреннее распределение ресурсов и мощностей внутри судостроительной промышленности все более перемещалось в сторону строительства подводных лодок. План по их производству выполнялся на 86% (ежемесячно строилось 19,5 лодок вместо 22,5 запланированных), в то время, как строительство малых боевых кораблей сократилось на 46%.

На невыполнении планов военного кораблестроения Германии в 1941—1942 гг. отрицательно сказались также плохие личные взаимоотношения между главнокомандующим Кригсмарине Э. Редером с одной стороны и Гитлером и главкомом Люфтваффе Г. Герингом с другой стороны, а также подчинение предприятий судостроительной про-



Массовое строительство подводных лодок XXI серии на верфи «Blohm und Voss», 1944 г.

мышленности не имперскому министерству вооружений, а непосредственно командованию ВМС.

Существенные изменения в планировании военного кораблестроения произошли после вступления в должность главнокомандующего Кригсмарине в начале января 1943 г. адмирала К. Дёница. Вследствие значительных успехов подводных сил, которыми Дёниц командовал с начала Второй мировой войны, он пользовался доверием Гитлера, что дало возможность новому главкому приступить к расширению программы военного кораблестроения. 6.3.1943 Гитлер утвердил выделение флоту ежемесячно 181 тыс. т стали, однако даже эта цифра составляла всего 3,2% от общего производства продукции черной металлургии.

Немаловажным успехом К. Дёница стало заключение договора с министерством вооружений, согласно которому последнему передавались все предприятия судостроительной промышленности и оно принимало на себя ответственность за выполнение всех судостроительных заказов. Данное решение было особенно выгодным из-за больших возможностей министерства вооружения по перераспределению заказов в случае разрушения какого-либо предприятия бомбардировками союзной авиации.

Германский флот Второй мировой войны

Указанные решения позволили спланировать значительно увеличенную программу ежегодного производства морских вооружений. Она включала, помимо ежемесячного строительства 30 (впоследствии 40) подводных лодок, также значительное количество торпедных катеров, морских и моторных тральщиков, быстроходных десантных барж. Кроме того, программа предусматривала переоборудование значительного количества мобилизуемых судов в сторожевые корабли и прорыватели минных заграждений. Было возобновлено строительство миноносцев, однако планируемое строительство эсминцев не могло быть осуществлено из-за нехватки меди.

В основном строительство боевых кораблей осуществлялось по незначительно совершенствуемым проектам ранних лет. Исключение составляли новые подводные лодки XXI и XXIII серий, поставленные на секционн-блочный метод постройки с конца 1943 г.

Одновременно в германском флоте (главным образом — в подводном) был внедрен целый ряд новых технических средств, в том числе новые РЛС, устройства для работы дизелей под водой, акустические торпеды, приборы радио-электронной борьбы и т.д. Вместе с тем аналогичная техника союзников была, как правило, значительно совершенней немецкой.

В результате принятых мер объем производства германской судостроительной промышленности значительно увеличился и в 1943 г. составил 182% по сравнению с уровнем начала 1942 г., а в 1944 г. — 157%. Тем не менее, реальное поступление вооружений было меньше запланированного. Основными причинами невыполнения планов военного кораблестроения в 1943—1944 гг. необ-

ходимо считать недополучение стали, других материалов и срыв контрагентных поставок из-за нужд сухопутной армии, нехватку квалифицированных кадров, а также массированные бомбардировки центров судостроительной промышленности союзной авиацией.

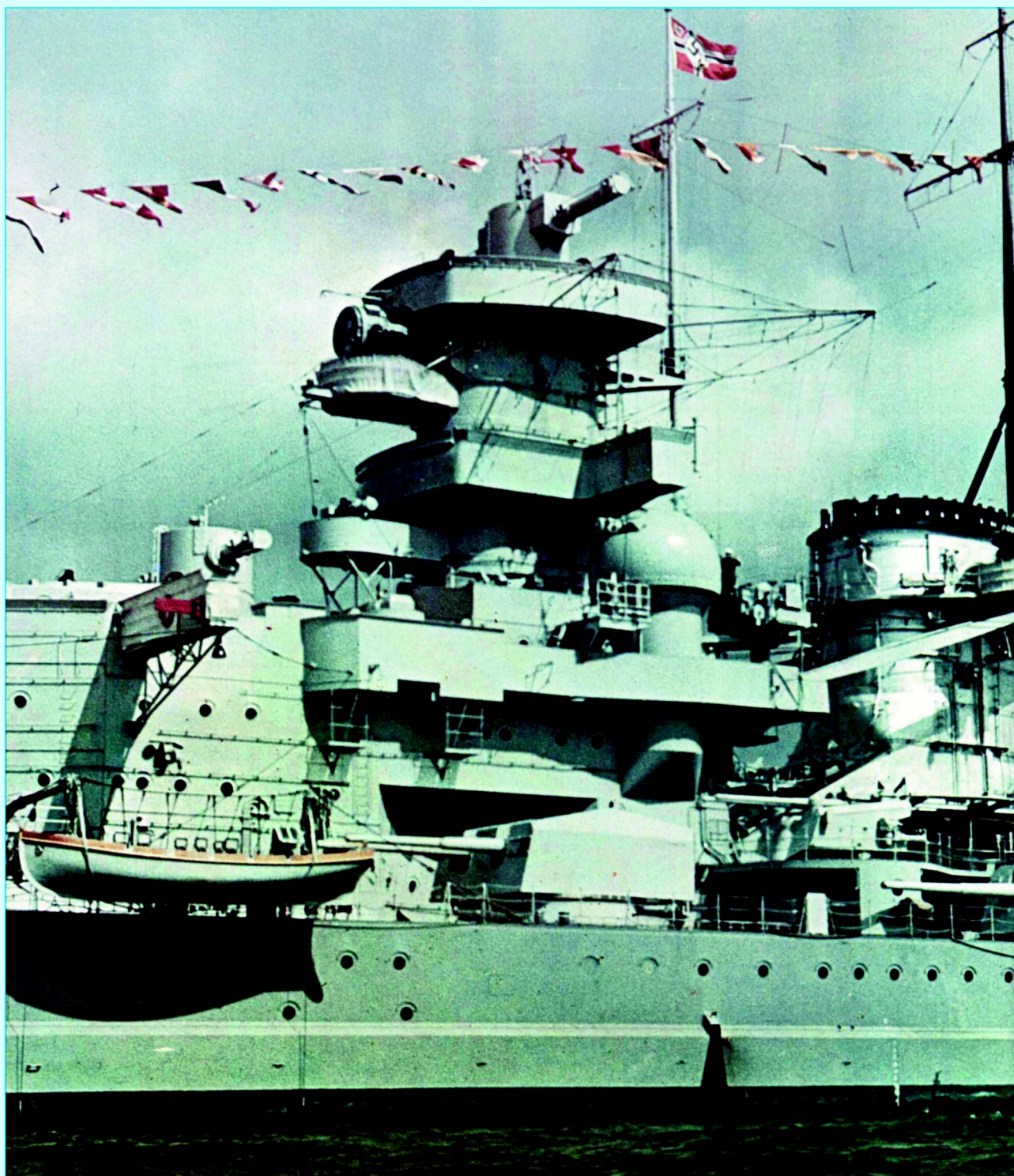
Данные затруднения отразились, в первую очередь, на производстве надводных кораблей, так как строительство подводных лодок считалось приоритетным. В результате в 1944 г. к выполнению заказов по строительству подводного флота было привлечено до двух третей мощностей судостроительной промышленности. Вместе с тем, ввод в строй новых подводных лодок затруднялся в связи с нехваткой личного состава.

В 1945 г., несмотря на вступление союзных войск на территорию Германии, ее судостроительная промышленность продолжала функционировать фактически до самого конца войны. Так в январе 1945 г. общая стоимость производства судостроительной промышленности составила 164% от уровня начала 1942 г., в феврале — 143%, а в марте — 109%.

Из представленного материала со всей очевидностью вытекает, что несмотря на значительные трудности военного кораблестроения в Германии в 1941—1945 гг. общие темпы строительства боевых кораблей оставались относительно высоким. При этом основное внимание было сосредоточено на производстве подводных лодок и боевых кораблей прибрежного действия. В то же время целый ряд мероприятий по качественному и количественному совершенствованию корабельного состава германского флота, предпринятый начиная с 1943 г. новым главнокомандующим Кригсмарине гросс-адмиралом Дёницем, был осуществлен с явным запозданием.



Символ трагического финала — тяжелый крейсер «Admiral Scheer», затонувший у причала в Киле



Линейные корабли

Линейные корабли типа «Scharnhorst»



«Scharnhorst», весна 1939 г.

| | | | | | |
|---------------|----------------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------|
| «Scharnhorst» | Верфь ВМС, Вильгельмсхафен | 15.6.1935 | 3.10.1936 | 7.1.1939 | Погиб 26.12.1943 |
| «Gneisenau» | «Deutsche Werke», Киль | 6.5.1935 | 8.12.1938 | 21.5.1938 | Затоплен 27.3.1945 |

Строительство броненосцев «D» («Ersatz Elsass») и «E» («Ersatz Hessen»)* — 4-го и 5-го кораблей типа «Deutschland» — было санкционировано в 1933 г., но в начале 1934 г. было принято решение об установке на них третьей башни ГК и увеличении водоизмещения до 26 000 т. От увеличения калибра артиллерии отказались по политическим мотивам. По сути «Scharnhorst» и «Gneisenau» являлись линейными крейсерами с хорошей защитой, высокой скоростью и умеренной огневой мощью.

Корпус имел традиционную конструкцию — гладкопалубный, с наружным вертикальным броневым поясом, защищавшим цитадель от носовой до кормовой башни ГК. Набор осуществлялся по продольной схеме, со значительным использованием электросварки. Корпус делился на 21 отсек, двойное дно простиралось на 79 % длины.

Пояс имел толщину 350 мм, утончаясь к нижней кромке до 170 мм, и замыкался 150-мм траверсами. Далее к оконечностям его толщина уменьшалась до 70 мм при неизменной высоте. Выше находился 45-мм верхний пояс, доходив-

ший до верхней палубы. Броневых палуб было две: 50-мм верхняя и 80-мм (95-мм над погребами) главная со 105-мм скосами, не доходившими до нижней кромки пояса; в районе котельных отделений имелся 80-мм гласис. Бронирование башен ГК: лоб — 360 мм, стенки — 220—180 мм, наклонные плиты — 120—150 мм, крыша — 100 мм. Толщина барбетов уменьшалась с 350 мм по бортам до 200 мм у диаметральной плоскости. ПТЗ имела глубину до 5,4 м и отделялась от жизненно важных частей корабля 45-мм переборкой. Общий вес бронирования составлял 14 245 т или 44 % водоизмещения.

283-мм орудия главного калибра модели С/34 являлись улучшенной версией устанавливавшихся на типе «Deutschland» и стреляли более тяжелыми снарядами (бронепробивный — 330 кг, фугасный — 315 кг), дальность стрельбы превысила 40 км, но конструкция башен осталась прежней. В 1935 г. возникло предложение о замене трехорудийных 283-мм башен на двухорудийные 380-мм, но во избежание задержки готовности кораблей от нее отказались. Аналогичную замену планировалось осуществить на «Gneisenau» в 1942—1944 гг., но работы начаты не были.

Состав противоминной артиллерии диктовался наличием одинарных установок, изготовленных

* По существовавшей в Германии традиции, корабль при закладке получал литерное обозначение (при этом в каждом классе велась своя «буквенная» линия) и, в ряде случаев, наименование корабля, на замену которому он строился (например, «Ersatz Niobe», т.е. «Замещающий Ниобе»), а официальное имя ему присваивалось при спуске на воду.