

Copyright © 2018 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
Voennyi Sbornik
Has been issued since 1858.
E-ISSN: 2409-1707
2018, 6(2): 68-82

DOI: 10.13187/vs.2018.2.68

www.ejournal6.com

The Last Naval Battle in European Waters

Yuri F. Katorin ^{a, *}

^aState university of the sea and river fleet of the name of the Admiral S.O. Makarov,
Russian Federation

Abstract

This article will tell you about the last sea battle in European waters during the Second world war – the battle of the North Cape, between the German Battleship «Scharhorst» and the British Squadron, led by the battleship «Duke of York», described the progress of the battle, provides a balance of power and the loss of the parties, as well as the specifications of all vehicles, participants of the battle, analyzed errors of the German naval command, which led to the destruction of the German ship, the estimated impact of this event on the general situation in the Northern Theater of operations.

Keywords: the second world war, the Navy, battleships «Scharnhorst», «Duke of York», battle of Cape Nord Cap, Admiral Bruce Fraser, Rear-Admiral Erich Bey.

1. Введение

По словам немецкого историка: «Военное положение Германии, после разгрома под Сталинградом, к декабрю 1943 года стало очень тяжелым. Армия вынуждена была постоянно отступать, что вынуждало оставлять фронтовые укрепления и стоило немалых средств. Кроме того, во многих местах русские совершили огромные прорывы, и там их наступление шло вперед, не встречая сопротивления. Ряды потрепанной боями пехоты опасно ослабли, от прежних дивизий остались лишь костяки – группы солдат, отчаянно сражающихся на необъятных просторах России. Главное командование в ставке фюрера поняло, что требуется что-то предпринять, чтобы ослабить всеокрушающее давление на Восточном фронте. Понесшее большие потери люфтваффе было почти ни на что не способно. Успехи подводных лодок тоже резко уменьшились с февраля 1943 года. Оставалась лишь 1-я боевая группа высоко в широтах Северной Норвегии – линкор «Шарнхорст». Из других больших кораблей ни один не годился для действий против арктических конвоев. Поврежденный «Тирпиц» был на якоре в Каа-фьорде внутри Альта-фьорда после атаки одной из английских подводных лодок» ([История военно-морского искусства, 1962](#)).

Поэтому было решено, что при благоприятной возможности линкор «Шарнхорст» и несколько эсминцев сопровождения совершат нападение на следующий идущий северным маршрутом конвой из Галифакса в СССР ([Руте, 1999: 428](#)).

* Corresponding author

E-mail addresses: katorin@mail.ru (Y.F. Katorin)

2. Материалы и методы

Материалами для исследования послужила российская и зарубежная специализированная историография и справочная литература.

Методологической основой работы послужили основополагающие методы объективности, системности и диалектической взаимосвязи явлений, методы историзма, сравнительного анализа и синтеза, способствующие критически-аналитическому осмыслению событий и фактов далекого прошлого, критическое отношение к источникам, вынесение суждений в результате анализа совокупности фактов, а также показ явлений в развитии и контексте исторической обстановки.

Обоснованность и достоверность исследования базируется на основе анализа большого количества архивных материалов и литературных источников и обеспечивается научной методологией, комплексным характером исследования, системным подходом и подтверждается строгой логикой выводов в соответствии с поставленными целями и задачами.

Результаты исследования могут быть использованы в образовательном процессе высших учебных заведений, а также в качестве справочно-аналитического материала специалистами.

3. Обсуждение

Корабль был построен в Вильгельмсхафене, Германия, заложен 15 июня 1935, спущен на воду 3 октября 1936, вступил в строй 7 января 1939 года.

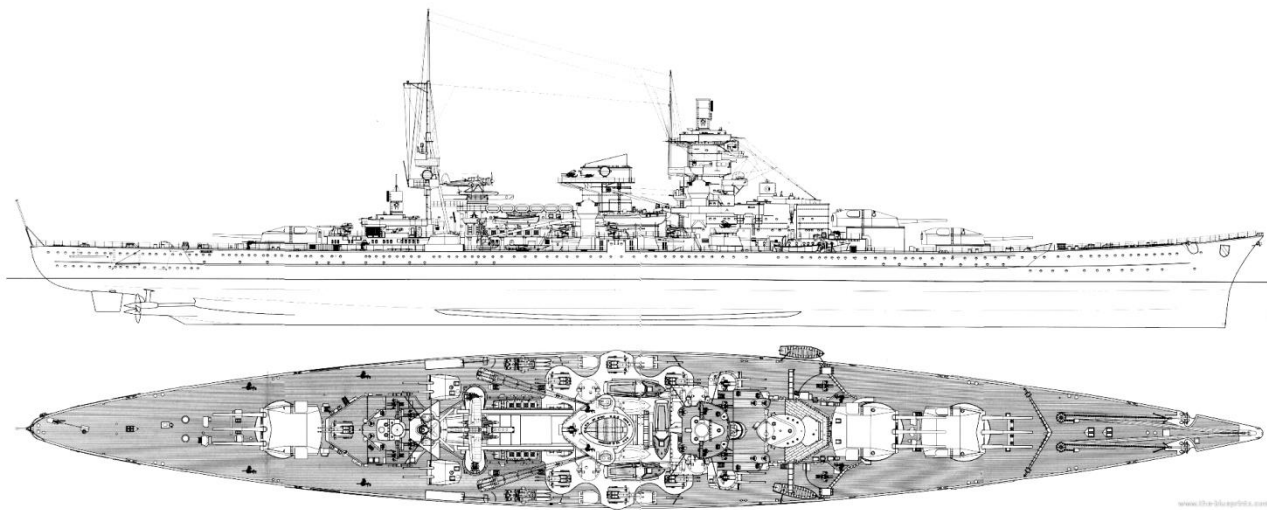


Рис.1. Схема общего расположения линкора «Шарнхорст»

Линкор «Шарнхорст». Водоизмещение 31 552 т (стандартное), 38 900 т (полное), основные размерения 235,4×30,0×9,91 м, мощность 161 164 л. с. (119 МВт), скорость хода 31 узел (57,4 км/ч), экипаж 1968 человек (60 офицеров, 1908 матросов). Бронирование: главный броневой пояс высотой 4,5 м и длиной около 148 м имел толщину 350 мм, утоньшаясь к нижней кромке до 170 мм, в нос и корму от барбетов концевых башен он заканчивался соответственно 150-мм и 200-мм траверсами, к оконечностям от главного пояса шел тонкий противоосколочный пояс такой же высоты, но толщиной 70 мм в носу и 90 мм в корме; башни ГК, барбетов и боевые рубки — до 360 мм; палуба — 95 мм. Вооружение: 3×3 — 283-мм, 4×2 + 4×1 — 150-мм орудия, 14×105-мм, 16×37-мм, 10×20-мм зениток, 2 трехтрубных 533-мм торпедных аппарата, 3 самолета «Arado» Ar-196 A-3, 1 катапульта. Во время проектных работ Гитлер отклонил предложение адмирала Редера увеличить калибр орудий до 380 мм. Но после подписания англо-германского морского соглашения и начала строительства новых французских линкоров с 380-мм главным калибром фюрер одобрил такую замену; ее планировали произвести зимой 1940/41 гг., но с началом Второй мировой войны от перевооружения отказались (Conway's, 1996: 38).

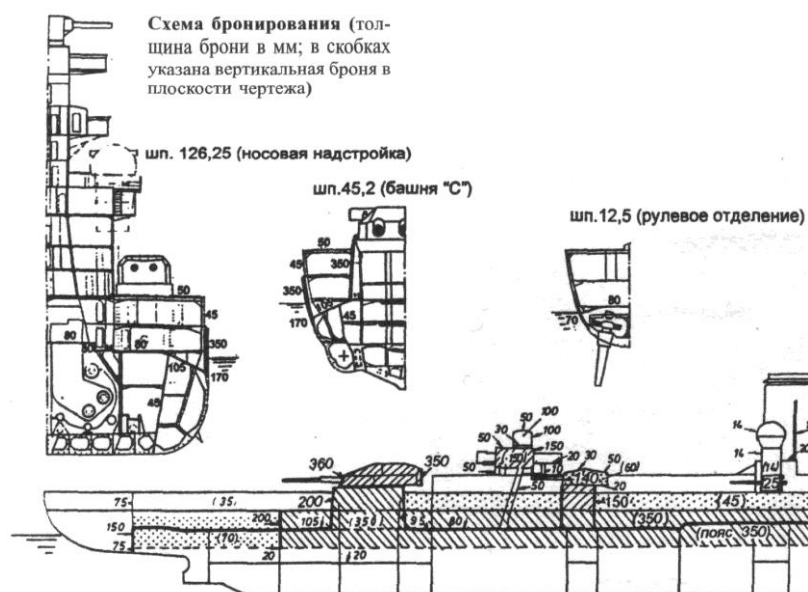


Рис. 2. Схема бронирования линкора «Шарнхорст»



Рис. 3. Контр-адмирал Эрих Бей

24 декабря 1943 года в канун Рождества главное командование военно-морских сил получило сообщение, что в море находится долгожданный конвой JW-55B в Мурманск. Трасса JW пролегла по так называемому северному маршруту мимо Гренландии, Исландии, Шпицбергена и вокруг мыса Нордкап в Мурманск. Прикрывал караван британский военно-морской флот. Небольшие суда – фрегаты, корветы, эсминцы и патрульные корабли – служили прикрытием от атак подводных лодок. Крупные корабли соединения 1 (тяжелый крейсер «Норфолк» и легкие крейсеры «Шеффилд» и «Белфаст»), под командой вице-адмирала Роберта Л. Барнетта (Sir Robert Leslie Burnett; 1887–1959), ветерана арктических конвоев, шли вне ордера, параллельно транспортам и несколько южнее, то есть в направлении, с которого ожидался противник. Они прикрывали конвой от нападений надводных кораблей, и хотя шли отдельно от соединения, но были готовы в любой момент при необходимости вступить в бой. Дальнее прикрытие, на случай появления в этом районе немецких линкоров, осуществляло соединение 2 (линкор «Дюк оф Йорк», крейсер «Ямайка» и 4 эсминца) ими командовал адмирал Брюс Остин Фрэйзер (Bruce Austin Fraser, 1-st Baron Fraser of North Cape; 1888–1981) (Роскилл, 1967: 488).

Немецкому главному командованию было крайне сложно принять окончательное решение. Однако исполняющий обязанности командующего 1-й боевой группы контр-адмирал Эрих Бей (Erich Bey; 1898–1943) был достаточно уверен в своих силах, и это склонило гросс-адмирала Карла Денница (Karl Dönitz; 1891–1980) в пользу проведения операции. На его решение повлияли и доклады воздушной разведки и подводных лодок, которые не смогли обнаружить линкор и сообщали, что конвой прикрыт лишь несколькими крейсерами. 25 декабря 1943 года был получен приказ о выходе в море эскадры в составе линкора «Шарнхорст» и пять эсминцев. Операции присвоили громкое название «Остфронт», как бы подчеркивая ее важность для немецких сухопутных армий на Восточном фронте. В 19.00 «Шарнхорст» снялся с якоря и вышел из Альта-фьорда. Его сопровождала 4-я флотилия эсминцев (Z-29, Z-30, Z-33, Z-34 и Z-38) (Мировая война, 1957: 318).

Эсминцы были оснащены радиолокационной станцией (РЛС) FuMO 24/25, установленной на ходовом мостике. РЛС имела антенную решетку «матрасного» типа размерами 6×2 м, рабочую частоту 368 МГц (длина волны 81,5 см) и дальность действия 15–18 км. Следует отметить, что немецкие РЛС серьезно уступали радарам союзников. Пеленг определялся с точностью до 3°, ошибка по дальности достигала 70 м, две близкорасположенные цели сливались на экране в одну отметку, что исключало ведение «слепой» стрельбы. К тому же FuMO оказались весьма сложными в обслуживании и часто выходили из строя (Пуге, 1999: 456).

Однако планы немцев для англичан очень скоро перестали быть тайной. О выходе германского соединения сообщил по радиации норвежский подпольщик Б. Рорхольт, затем британской разведке удалось перехватить и расшифровать шедшие из Берлина приказы... Ибо в полночь на 26 декабря немецкие корабли нарушили режим радиомолчания, доложив командованию, что из-за тяжелых погодных условий боевые действия эскадренных миноносцев практически невозможны – в ответ ему в 3.19 было передано разрешение вести боевую операцию силами одного линкора. Эти радиограммы были перехвачены и расшифрованы. Поэтому, когда Бей читал новый приказ, британские адмиралы Бернет и Фрэйзер уже держали в руках его английский перевод (Роскилл, 1967: 492).



Рис. 4. Германский эскадренный миноносец Z-30

Эскадренные миноносцы Z-29, Z-30 относились к типу 1936А, все были построены в 1941 г. верфью «Дешимаг» в Бремене. Водоизмещение 2603 т (стандартное), 3597 т (полное), основные размеры 121,9×12×3,7 м, ГЭУ 2 ТЗА, 6 ПК, мощность 70 000 л.с., скорость 36–37 узлов, экипаж 332 (11) человека. Вооружение: четыре 150-мм/48 орудия, 2×2 – 37-мм/83 и 5×1 – 20-мм/65 зениток, 2×4 – 533-мм ТА. Остальные относились к типу 1936А(Моб) не имели отличий в отношении энергетической установки и размеров, но были заказаны по мобилизационной программе и отличались упрощенной технологией постройки, а вооружение ГК предусматривало носовую двухорудийную башню (всего 1×2, 3×1 – 150-мм/48 орудий). Z-33, Z-34 построены верфью «Дешимаг» в Бремене в 1942 г., Z-38 – на заводе «Germaniawerft» в Киле в 1943-м. (Conway's, 1996: 364).

В 7.03 26 декабря немецкое соединение, находясь в 40 милях к юго-западу от о. Медвежий, повернуло к точке, где в утренних сумерках – около 10 часов – по расчетам, должна была состояться встреча с конвоем. Эсминцы вели поиск в 10 милях к юго-западу от «Шарнхорста», экипажи с 03.00 находились в состоянии полной боевой готовности. В штормовом море эсминцам приходилось тяжело, и их скорость пришлось уменьшить до 10 узлов, поэтому они начали отставать. Вице-адмирал Бернет расположил свое соединение между конвоем и возможным направлением появления «Шарнхорста». «Шарнхорст» пока не подозревал о присутствии британских кораблей, поскольку для большей скрытности не включал свой радар. В непогоду, не имея правильной информации, «Шарнхорст» вышел прямо на крейсерскую группу англичан («Норфолк», «Шеффилд» и «Белфаст») (Каторин, 2008: 232).

В 8.40 на борту «Белфаста» – флагмана вице-адмирала Р. Барнетта – прозвучал сигнал тревоги. Один из операторов радарной установки типа 273, предназначенной для дальнего обнаружения надводных целей по курсу, засек четкий сигнал, отраженный от объекта на дистанции 32 км – иначе говоря, между крейсерами и конвоем. Три крейсера Барнетта со скоростью 24 узла продолжали движение на северо-запад, «Белфаст» впереди, а за ним, последовательно, «Шеффилд» и «Норфолк». В 9.21 впередсмотрящий на борту

«Шеффилда» в бинокль увидел на юго-западе серый силуэт «Шарнхорста», который шел противоположным курсом (Роскилл, 1967: 493).



Рис. 5. Легкий крейсер «Белфаст» корабль-музей (HMS Belfast; С-35)

Легкие крейсеры «Белфаст» (HMS Belfast) и **«Шеффилд»** (HMS Sheffield). Водоизмещение 10550 т (стандартное), основные размерения 190,17×19,32×6,32 м, мощность 82 500 л.с. (60 МВт), скорость хода 32,5 узла, экипаж 730 человек. Бронирование: пояс – 114/102 мм, палуба – 50-76 мм, траверз (носовой/кормовой) – 63/63 мм, барбетты – 50-25 мм, башни ГК (лоб/бок/тыл/крыша) – 102/50/50/50 мм. Вооружение: 4×3 – 152-мм/50 орудий в башенных установках, 6×2 – 102-мм/45 и 2×8 – 40-мм зениток, два трехтрубных 533-мм торпедных аппарата TR-4, 1 катапульта, 2 гидросамолета. «Белфаст» введен в эксплуатацию 5 августа 1939 года, «Норфолк» – 25 августа 1937-го. (Conway's, 1996: 216).



Рис. 6. Тяжелый крейсер «Норфолк»

Тяжелый крейсер «Норфолк» (HMS Norfolk) построен верфью ВМС в городе Портсмут, вошел в строй 30 апреля 1930 года. Водоизмещение стандартное 10 087 т, основные размерения 192,9×20,1×6,3 м, мощность 80 000 л.с., скорость хода 32,25 узла, экипаж 784 человека. Бронирование: пояс – 25 мм; траверзы – 25 мм; палуба – 35...37 мм; погреба – до 111 мм; башни – 25 мм; барбетты – 25 мм. Вооружение: 4×2 – 203-мм/50 орудий в башенных установках, 4×2 – 102-мм/45 и 2×8 – 40-мм/40 зенитки, 2×4 – 533-мм торпедных аппарата, 1 катапульта, 1 гидросамолет. (Conway's, 1985: 186).

4. Результаты

В 9.29 началось последнее морское сражение в европейских водах, известное как бой у мыса Норд-Кап. Высоко в небе разорвался первый осветительный снаряд, выпущенный «Белфастом»; факел горел, образуя яркое зеленовато-желтое пламя и озаряя бушующий

океан. Британский тяжелый крейсер «Норфолк» открыл огонь из своих 203-мм орудий. Немецкий линкор немедленно ответил залпами артиллерии главного калибра, попытался уклониться от боя и изменил курс. «Норфолк» произвел шесть полных бортовых залпов. Однако ни «Белфаст», ни «Шеффилд» не могли точно наводить орудия, потому что «Норфолк» занимал позицию между ними и целью. Кроме того, в штормовом море британские крейсера не могли давать больше 24 узлов (Роскилл, 1967: 494).



Рис.7. Бой «Шарнхорста» с английскими крейсерами

В течение 20-минутной перестрелки в «Шарнхорст» попало три 203-мм снаряда. Первый ударил в верхнюю палубу с левого борта между палубной 150-мм установкой и торпедным аппаратом, оказался в столовой машинного отделения, но не взорвался; возникший пожар был вскоре потушен. Другой снаряд попал в носовые дальнометры. Была уничтожена антенна носового радара. Третий снаряд попал в полубак и взорвался в кубрике. Выход из строя носового радиолокатора, новейшей станции «Seetakt», повлиял на судьбу линкора самым роковым образом – полярная ночь и штормовая погода делали лишенный радара корабль полностью ослепшим. Последней надеждой немцев оставался кормовой локатор, но тот имел значительную мертвую зону в носовых углах и не мог дать более или менее полную картину обстановки и имел дальность действия всего 8–10 км. Тем не менее, «Шарнхорст» смог оторваться от британских крейсеров и, имея преимущество в 4–6 узлов, быстро увеличивал дистанцию от преследователей. В дальнейшем он снова предпринял атаку на конвой. Ибо, в 10.02, на «Шарнхорсте» было получено сообщение об обнаружении конвоя. Обер-лейтенант Роберт Любсен, командир U-277 (Тип VII C), заметил скопление судов, которые из-за шторма и опасности столкновения шли с включенными ходовыми огнями. К 12 часам линкор вышел на перехват к северо-востоку от него (Каторин, 2008: 162).

В это время радиолокатор «Белфаста» вновь засек «Шарнхорст». Все три британских крейсера пошли в атаку. На «Шарнхорсте» их заметили и в очередной раз изменили курс. Этот поворот не дал сопровождавшему крейсерам дивизиону эсминцев выйти в атаку на немецкий рейдер. Вскоре крейсера открыли огонь. «Шарнхорст» немедленно ответил. Англичане развили высокую плотность огня: за первые три минуты дуэли «Белфаст» сделал

9 полных залпов, «Шеффилд» — 5. В бой вступила даже артиллерия эсминцев, ринувшихся в торпедную атаку, но вынужденных отойти под ураганным огнем немецкого линкора (Нимиц, Поттер, 1999: 218).

В этом бою крейсер «Норфолк» получил прямое попадание в кормовую башню. Персонал был срочно эвакуирован и артиллерийский погреб залит водой. Второй снаряд попал в середину «Норфолка». В итоге все радиолокационное оборудование крейсера было выведено из строя. Погибли один офицер и шесть матросов, еще пять человек были ранены. В это же время залп из 283-миллиметровых орудий накрыл «Шеффилд», и на палубу посыпались осколки. Крейсер был поврежден в разных местах. Эта фаза боя была крайне опасна для англичан: если бы Бей поставил цель расправиться с крейсерами Бэрнетта, он при своем превосходстве в скорости смог бы это сделать без особого труда — все-таки «Шарнхорст» был гораздо сильнее всех трех крейсеров. Однако адмирал Бей видел главной своей задачей разгром конвоя и рассматривал бой с крейсерами как досадную помеху на пути к цели. Поэтому он, пытаясь уйти, приказал увеличить ход до 30 узлов. Крейсера в сильный шторм по сравнению с гигантом-линкором имели значительно худшую мореходность: против волны они могли идти со скоростью не более 24 узлов (Руге, 1999: 457).

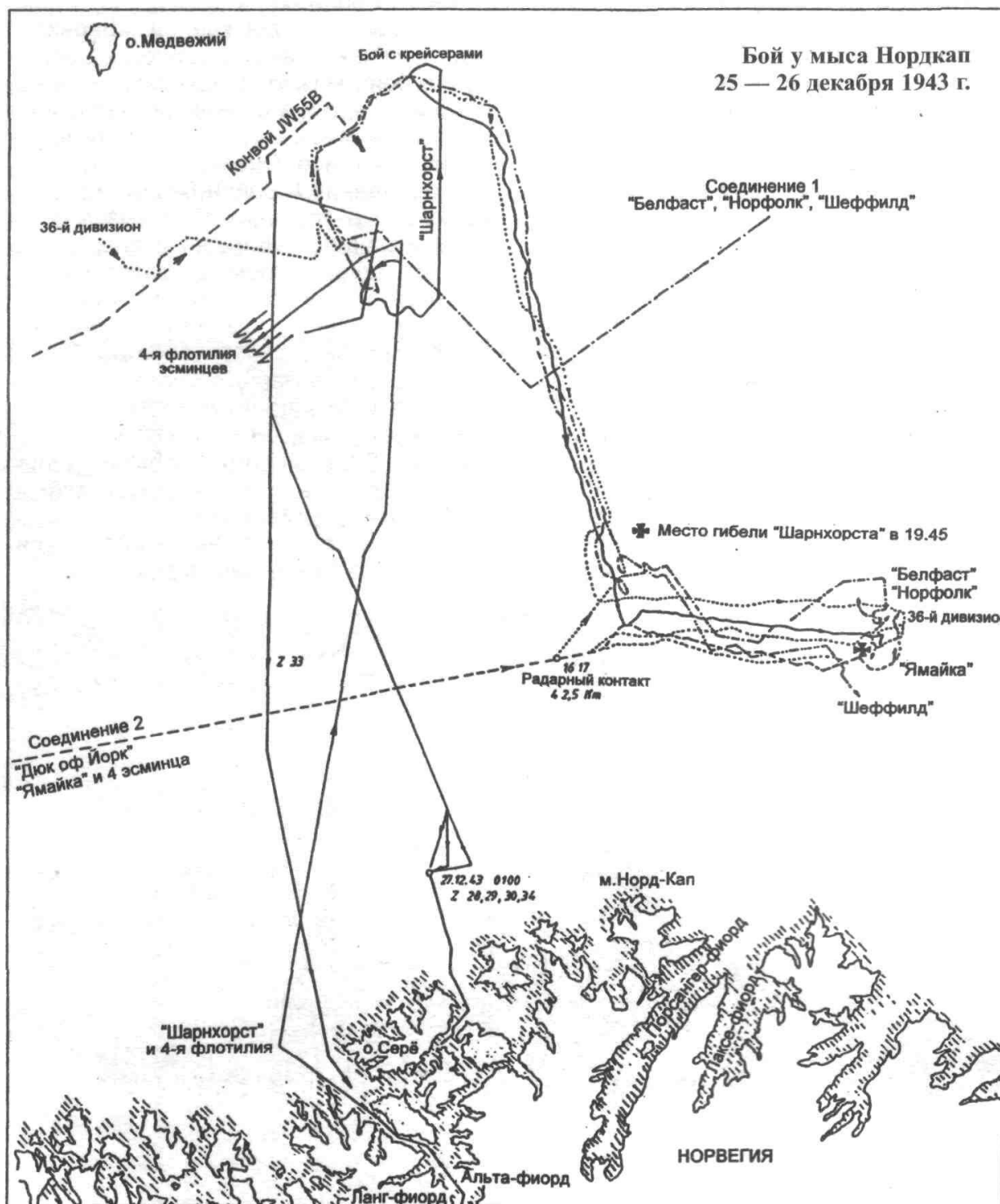


Рис.8. Сема боя у мыса Нордкап



Рис. 9. «Шарнхорт» ведет огонь главным калибром

С немецких эсминцев видели осветительные снаряды, которые английские крейсера выпускали в утреннем бою, но они находились далеко от «Шарнхорста». Адмирал Бей приказал им идти на северо-восток на соединение с флагманом, но в 11.58 снова послал их на запад для поиска конвоя. После этого уже никакого тактического взаимодействия между «Шарнхорстом» и немецкими эсминцами не было. Около 13 часов эсминцы, сами того не зная, прошли всего в 15 000 м к югу от конвоя. Наконец, в 13.43 адмирал Бей приказал им прекратить поиск и возвращаться в базу. На следующий день около 10.00 они вернулись в Каа-фиорд ([Мировая война, 1957: 218](#)).

Пользуясь преимуществом в скорости, «Шарнхорт» снова вышел из боя, но разорвать радиолокационный контакт с англичанами не смог. На крейсерах знали, что соединение 2 адмирала Фрэйзера уже рядом и немецкий линкор мчится прямо на него, поэтому приложили все усилия, чтобы его не потерять. Около 13.15 адмирал Бей решил возвращаться в базу, не ожидая больше каких-либо стычек. Экипаж корабля, не евший с самого утра, приступил к обеду, но боевая готовность сохранялась. Кормовой радар выключили, чтобы не обнаруживать себя его работой. С уничтоженным носовым радаром и выключенным кормовым, к тому же не способным производить поиск прямо по курсу, «Шарнхорт» шел прямо в ловушку, из которой не было выхода ([Каторин, Коршунов, 2001: 128](#)).

Что самое интересное – при правильном взаимодействии флота с авиацией, ловушки можно было бы избежать. Во время патрулирования морской акватории самолет люфтваффе (кригсмарине никогда не имела собственных самолетов из-за позиции Г. Геринга) обнаруживает группу кораблей, о чем и сообщает в свой разведотдел: «Пять кораблей, **один предположительно крупный**, северо-западнее мыса Нордкап». Один из основополагающих принципов разведки гласит: первоначальную обработку и анализ информации должно осуществлять одно и то же лицо, имеющее полный доступ к внутренней информации конечного получателя разведанных. Однако схема передачи люфтваффе информации, подлежавшей использованию морским командованием, являлась грубым нарушением этого принципа. Офицер разведки люфтваффе, руководствуясь

правилом, что информация должна содержать факты, а не предположения, вычеркивает из сообщения слова «один предположительно крупный». А офицер разведки кригсмарине на основании урезанного сообщения «пять кораблей северо-западнее мыса Нордкап» ошибочно идентифицирует **фактически обнаруженный «Дюк оф Йорк»** с кораблями сопровождения как пять немецких эсминцев, отделившихся от «Шарнхорста», и оставляет маршрут следования линкора без изменений... (Каторин, Коршунов, 2001: 130).



Рис. 10. «Шарнхорст» на полном ходу



Рис. 11. Британский линкор «Дюк оф Йорк»

«Дюк оф Йорк» (HMS Duke of York – «Герцог Йоркский») линкор типа «Кинг Джордж V», построен на верфи компании «Джон Браун» (John Brown) в Клайдбэнке, вступил в строй 4 ноября 1941 года. Водоизмещение 42 500 т, основные размерения 227×31,4×10,5 м, мощность 125 000 л. с. (92 МВт), скорость хода 28 узлов (51,86 км/ч), экипаж 1556 человек. Бронирование: главные пояс – 374 мм, нижний пояс – 137 мм, палуба – 136 мм, башни ГК – 324 мм, барбетты – 324 мм. Вооружение: 10×356-мм (14" Mk VII) и

16×133,4-мм (5.25" Mk. I) орудий, 64×40-мм QF 2, 8×40-мм «Bofors», 16×20-мм «Oerlikon» Mk. V, 39×20-мм «Oerlikon» Mk. IIIA зениток, четыре самолета «Supermarine Walrus», 1 катапульта (Campbell J., 1985: 28).

В 16.17 радар британского линкора «Дюк оф Йорк» обнаружил противника на дистанции 225 кабельтовых, адмирал Фрезер начал немедленное сближение с немецким рейдером. В 16.32 уже и артиллерийский радар типа 284 нащупал цель в 147 кабельтовых (27 200 м). В 16.47 был открыт огонь осветительными снарядами, а в 16.50 все 10 орудий главного калибра линкора «Дюк оф Йорк» и 12 шестидюймовых орудий крейсера «Ямайка» встретили «Шарнхорст» залпами. Стрельба англичан с самого начала оказалась очень меткой — первый же залп с «Дюк оф Йорка» уничтожил носовую башню «Шарнхорста» и временно вывел из строя вторую. Башню заклинило с поднятыми орудиями, приводы горизонтальной и вертикальной наводки вышли из строя (Роскилл, 1967: 495).

Дуэль между «Шарнхорстом» и линкором «Дюк оф Йорк» была явно неравной — немецкие 283-мм снаряды с такой дистанции не могли пробить толстую броню, защищавшую жизненно важные части английского линкора. Кроме того, лишь несколькими залпами немцы смогли накрыть «Дюк», борт которого засыпало осколками, а прямым попаданием в фок-мачту снесло за борт одну из ее опор и временно вывело из строя артиллерийский радар типа 284. Взобравшемуся на мачту лейтенанту Бейтсу удалось починить перебитый кабель между антенной и экраном радара и англичане смогли продолжить огонь с прежней эффективностью. Остальные повреждения на «Дюке» оказались от собственного огня: снесенные вентиляционные грибки, попорченная палуба, разбитые шлюпки. То есть, «Дюк оф Йорк» отделался минимальными повреждениями. Британские же 356-мм «чемоданы» причиняли очень серьезные разрушения. Немецкий линкор повернул на север, и в 16.57 по нему открыл огонь «Белфаст», а через 3 минуты — вовремя подоспевший «Норфолк». «Шарнхорст» дал два залпа по крейсерам и повернул на восток, увеличив скорость до 30 узлов (Роскилл, 1967: 497).



Рис. 12. «Шарнхорст» под огнем линкора «Дюк-оф-Йорк»

Англичане бросились в погоню. Но теперь «на хвосте» у адмирала Бея находились не только крейсера, но и огромный, мощный современный линкор, тоже не боявшийся шторма. «Дюк» теоретически уступал «Шарнхорсту» в скорости на 1,5–2 узла, но реализовать свое преимущество немцам в сложившихся условиях было непросто. Тем более что британские снаряды вызывали все новые и новые повреждения. Лишь к 18.24 Бею удалось оторваться на 19,5 км, из-за чего англичане прекратили огонь. Одновременно Бей, теперь точно зная, что его загнали в угол, приказал отправить последнюю радиogramму Гитлеру: «Мы будем сражаться до последнего снаряда». Около 19 часов командир корабля приказал сжечь все секретные документы (Руте, 1999: 459).

Этот бой получил имя «Битвы при Нордкапе». В ходе его «Дюк оф Йорк» израсходовал 446 снарядов ГК, дав 52 залпа, из которых 31 лег накрытием, и к тому времени «Шарнхорст» получил не менее 13 прямых попаданий 356-мм снарядами. Большая часть его вспомогательной артиллерии была уничтожена, и Фрэйзер решил атаковать противника торпедами. «Шарнхорст» пытался отстреливаться из уцелевших орудий, его снаряды пробили на эсминце «Сомарец» (HMS Saumarez) директор и дальномер, осколки изрешетили борт и надстройки, а скорость упала до 10 узлов. На корабле погибли офицер и 10 матросов, 11 человек было ранено. Однако английские крейсера и эсминцы продолжили торпедную атаку, выпустив в ходе ее в общей сложности 55 торпед, из которых 11 попали в цель. Вокруг «Шарнхорста» было плотное облако дыма, поэтому с британских кораблей не видели, как он затонул. По словам выживших немцев «громадное судно будто взлетело на воздух, рассыпавшись вокруг на сотни метров фейерверком» (Роскилл, 1967: 498).



Рис. 13. Гибель линкора «Шарнхорст»

На следующий день около 10.00 немецкие эсминцы вернулись в Каа-фиорд. Многие специалисты считают, что именно их отсутствие в финальной фазе боя у мыса Норд-Кап оказалось фатальным для «Шарнхорста». Ведь при выходе из строя его носового радара эсминцы могли бы своевременно обнаружить противника, помочь флагману отражать торпедные атаки, да и сами представляли бы серьезную опасность для английских кораблей, имея 150-мм орудия и по 8 торпедных аппаратов (Каторин, 2006: 129).

5. Заключение

Таким образом, операция Кригсмарине «Остфронт», имевшая целью уничтожение конвоя JW-55B, закончилась потоплением английской эскадры под командованием адмирала Фрэйзера последнего германского действующего линкора «Шарнхорст». Его гибель положила конец исходящей от немецкого надводного флота угрозе и серьезно пошатнула положение Германии в Норвегии, а адмирал Фрэйзер сполна отомстил за гибель авианосца «Глориес», которым он ранее командовал (1936 г.), погибшего от снарядов «Шарнхорста» и его собрата «Гнейзенау» в 1940 году (Роскилл, 1967: 499).

Из экипажа, состоявшего из более 1900 человек, включая 40 кадетов, спаслось лишь 38 матросов. Из них 36 попали в английский плен (30 выловил из воды эсминец «Scorpion» и 6 — «Matchless»). Двое же сумели доплыть до берега Норвегии. И, едва они принялись

готовить пищу на спасенной с «Шарнхорста» горелке, та взорвалась, убив обоих «счастливиц». Погибли все офицеры, включая контр-адмирала Эриха Бэя и командира корабля капитана цур зее Фрица-Юлиуса Хинтце (Hintze Fritz-Julius; 1898–1943). После боя адмирал Брюс Фрэзер, собрав офицеров на борту «Дюк оф Йорк», сказал: «Джентльмены, битва с «Шарнхорстом» закончилась для нас победой. Я надеюсь, что любой из вас, кому когда-либо придется вести свой корабль в бой с намного сильнеешим противником, будет командовать своим кораблем так же доблестно, как сегодня командовали «Шарнхорстом». За победу адмирал Фрэзер стал Рыцарем-командором Большого креста ордена «Британской империи» и ему присвоили титул «Лорд мыса Нордкап». Советское правительство наградило адмирала Фрэзера и вице-адмирала Барнетта орденами Суворова I и III степеней, соответственно (Роскилл, 1967: 499).



Рис. 14. Адмирал Брюс Фрэзер



Рис. 15. Капитан цур зее Фриц-Юлиус Хинтце

10 сентября 2000 года остов «Шарнхорста» был найден норвежской экспедицией с борта научно-исследовательского судна MS «H. U. Sverdrup» на глубине 290 м. Корабль лежит вверх килем, носовая часть до самого мостика уничтожена взрывом погребов боезапаса. Оконечность кормовой части тоже отсутствует. Башен главного калибра не видно нигде – ни на корпусе, ни вблизи. Сегодня «Белфаст» стоит на вечной стоянке в Лондоне, на реке Темза недалеко от Тауэрского моста. Вот уже двадцать пять лет он является музеем.

Литература

[История военно-морского искусства, 1962](#) – История военно-морского искусства. Военно-морское искусство периода Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): В 4 т. М.: «Воениздат», 1962. Т.4. 480 с.

[Каторин, Волковский, 2010](#) – Каторин Ю.Ф., Волковский Н.Л. История корабля. От гребного флота Древнего мира до наших дней. М.: АСТ, 2010. 686 с.

[Каторин, 2006](#) – Каторин Ю.Ф. Уникальная и парадоксальная военная техника. Том. Книга 1. СПб.: «Полигон», 2006.

[Каторин, Коршунов, 2001](#) – Каторин Ю.Ф., Коршунов Ю.Л. Парадоксы военной истории. СПб.: «Полигон», 2001. 640 с.

[Каторин, 2008](#) – Каторин Ю.Ф. Броненосцы. СПб.: «Галлея Принт», 2008. 232 с.

[Мировая война, 1957](#) – 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.

[Нимиц, Поттер, 1999](#) – Нимиц Честер Уильям, Поттер Элмер Белмонт. Война на море (1939–1945). Смоленск: Русич, 1999. 568 с.

[Роскилл, 1967](#) – Роскилл Р. Флот и война. Том 2. М.: «Воениздат», 1967. 618 с.

[Руге, 1999](#) – Руге Ф. Война на море 1939–1945. М., АСТ, 1999. 624 с.

[Campbell, 1985](#) – *Campbell J.* Naval weapons of World War Two. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1985. 468 p.

[Conway's, 1985](#) – Conway's. All the World's Fighting Ships 1906–1921. Conway Maritime Press, 1985.

[Conway's, 1996](#) – Conway's All the World's Fighting Ships, 1922–1946. Annapolis, Maryland, U.S.A.: Naval Institute Press, 1996. 628 p.

[Jane's, 1938](#) – Jane's Fighting Ships 1938 – Jane's Information Group Limited, 1938.

[Komarov, 2015](#) – *Komarov I.E.* Staking Everything at the North Cape // *International Naval Journal*. 2015. Vol. 7. № 3. pp. 144-157.

References

[Campbell, 1985](#) – *Campbell, J.* (1985). Naval weapons of World War Two. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 468 p.

[Conway's, 1985](#) – Conway's. All the World's Fighting Ships 1906–1921. Conway Maritime Press, 1985.

[Conway's, 1996](#) – Conway's All the World's Fighting Ships, 1922–1946. Annapolis, Maryland, U.S.A.: Naval Institute Press, 1996. 628 p.

[Istoriya voenno-morskogo iskusstva, 1962](#) – *Istoriya voenno-morskogo iskusstva. Voennomorskoe iskusstvo perioda Velikoi Otechestvennoi voiny (1941–1945 gg.)* [History of Naval Art. The naval art of the period of the Great Patriotic War (1941–1945)]. V 4 t. M.: «Voenizdat», 1962. T. 4. 480 p. [in Russian]

[Jane's, 1938](#) – Jane's Fighting Ships 1938 – Jane's Information Group Limited, 1938.

[Katorin, 2006](#) – *Katorin, Yu.F.* (2006). Unikal'naya i paradoksal'naya voennaya tekhnika [Unique and paradoxical military equipment]. Tom. Kniga 1. SPb.: «Poligon». [in Russian]

[Katorin, 2008](#) – *Katorin, Yu.F.* (2008). Bronenostsy [Armados]. SPb.: «Galleya Print», 232 p. [in Russian]

[Katorin, Korshunov, 2001](#) – *Katorin, Yu.F., Korshunov, Yu.L.* (2001). Paradoksy voennoi istorii [Paradoxes of military history]. SPb.: «Poligon». 640 p. [in Russian]

[Katorin, Volkovskii, 2010](#) – *Katorin, Yu.F., Volkovskii, N.L.* (2010). Istoriya korablya. Ot grebnogo flota Drevnego mira do nashikh dnei [The history of the ship. From the rowing fleet of the Ancient world to the present day]. M.: AST. 686 p. [in Russian]

[Komarov, 2015](#) – *Komarov, I.E.* (2015). Staking Everything at the North Cape. *International Naval Journal*. Vol. 7. № 3. pp. 144-157.

[Mirovaya voina, 1957](#) – *Mirovaya voina. 1939–1945 gody* [World War. 1939-1945: a collection of articles]. Sbornik statei. Per. s nem. A.A. Vysokovskogo i A.I. D'yakonova. M.: Izd-vo inostr. lit., 1957. 538 p. [in Russian]

[Nimits, Potter, 1999](#) – *Nimits Chester Ul'yam, Potter Elmer Belmont* (1999). Voina na more (1939–1945) [The war at sea (1939-1945)]. Smolensk: Rusich, 568 p. [in Russian]

[Roskill, 1967](#) – *Roskill, R.* (1967). Flot i voina [Fleet and war]. Tom 2. M.: «Voeizdat», 618 p. [in Russian]

[Ruge, 1999](#) – *Ruge, F.* (1999). Voina na more 1939–1945 [The war at sea 1939-1945]. M., AST, 624 p. [in Russian]

Последнее морское сражение в европейских водах

Юрий Федорович Каторин ^{a, *}

^a Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Российская Федерация

Аннотация. В данной статье рассказывается о последнем морском сражении в европейских водах в ходе Второй мировой войны – битве у мыса Нордкап, между немецким

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: katorin@mail.ru (Ю.Ф. Каторин)

линкором «Шархорст» и британской эскадрой, возглавляемой линкором «Дюк оф Йорк», подробно описан ход боя, приводится соотношение сил и потери сторон, а также технические характеристики всех кораблей, участников боя, анализируются ошибки немецкого военно-морского командования, приведшие к уничтожению немецкого корабля, оценивается влияние этого события на общую обстановку на Северном театре военных действий.

Ключевые слова: Вторая-мировая война, Военно-морской флот, линкоры «Шархорст», «Дюк оф Йорк», сражение у мыса Норд-Кап, адмирал Брюс Фрэнгер, контр-адмирал Эрих Бей.