

МИРОСЛАВ МОРОЗОВ, СЕРГЕЙ ПАТЯНИН, МИХАИЛ БАРАБАНОВ

Атакуют «ШНЕЛЛЬБОТЫ»

ГЕРМАНСКИЕ ТОРПЕДНЫЕ КАТЕРА
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



**МИРОСЛАВ МОРОЗОВ,
СЕРГЕЙ ПАТЯНИН, МИХАИЛ БАРАБАНОВ**

Атакуют «ШНЕЛЛЬБОТЫ»

**ГЕРМАНСКИЕ ТОРПЕДНЫЕ КАТЕРА
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2007

ББК 68.54
М80

АРСЕНАЛ
КОЛЛЕКЦИЯ

Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Морозов М.Э., Патянин С.В., Барабанов М.С.

М80 Атакуют «Шнельботы»! Германские торпедные катера Второй мировой войны. — М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2007. — 112 с.: ил.

ISBN 978-5-699-15335-0

В годы Второй мировой войны немецкие торпедные катера — «шнельботы» — стали одними из самых результативных кораблей Кригсмарине. Их дерзкие рейды в Ла-Манше и у берегов Англии представляли серьезную угрозу флоту «владычицы морей». Кроме того, катера активно действовали на Средиземном, Балтийском и Черном морях. На их боевом счету — 11 потопленных эсминцев стран антигитлеровской коалиции, более ста транспортов и несколько десятков кораблей и судов других классов. Все это заставляло говорить о «шнельботах» как о грозном противнике; и не удивительно, что опыт их боевого применения вызывает интерес и по сей день...

ББК 68.54

© М.Э.Морозов, 2006
© С.В.Патянин, 2006
© М.С.Барабанов, 2006
© ООО «Коллекция», 2007
© ООО «Издательство «Яуза», 2007
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2007

ISBN 978-5-699-15335-0

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	5
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	14
Корпус	14
Энергетическая установка	23
Вооружение	26
Средства связи и навигации	32
Технические средства обнаружения	32
Окраска и символика	33
«ШНЕЛЛЬБОТЫ» В БОЮ	35
Испанский дебют	35
Ла-Манш и Северное море	37
Балтика	79
В северных широтах: «шнельботы» в Норвегии 1941—1944 гг. ...	85
Черное море	87
Итог боевой деятельности торпедных катеров	94
Послевоенная судьба катеров	96
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	102
СПИСОК ГЕРМАНСКИХ БОЛЬШИХ ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ 1930—1945 гг.	103
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ	110





ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

История германских торпедных катеров берет свое начало в годы Первой мировой войны. Действия британских мониторов против приморского фланга кайзеровской армии во Фландрии заставили искать средства борьбы с ними. Очевидным выходом могло стать создание небольшого быстроходного катера с торпедным вооружением. Первый образец такого катера был построен 1 апреля 1917 г. на частной верфи Фридриха Люрсена в Вегезаке. Он имел деревянный корпус длиной 11,2 м и приводился в движение двумя 240-сильными карбюраторными двигателями от дирижаблей. На испытаниях была зафиксирована максимальная скорость 34,3 уз., однако уже на 24 узлах возникало сильное брызгообразование, полностью закрывавшее обзор по сторонам, а при движении со скоростью менее 17 уз. двигатели быстро перегревались. Вооружение состояло из одного 350-мм торпедного аппарата, расположенного в носу, из-за чего выстрел мог производиться на скорости не более 24 узлов, иначе катер таранил свою торпеду, не успевавшую набрать ход. Несмотря на целый букет недостатков, испытания были признаны обнадеживающими, и вскоре был выдан заказ на шесть серийных катеров типа LM, а летом того же года — еще на семнадцать. Строительство велось на верфях «Люрсен» в Вегезаке (LM-1, 2, 7—10, 21—23), «Нагло» в Берлине (LM-3, 4, 11—13), «Макс Орц» в Гамбурге (LM-5, 6, 14—16) и «Роланд» в Хемелинге (LM-17—20).^{*} В начале 1918 г. еще 10 катеров (LM-24—33) Люрсену заказал австро-венгерский флот.

Все катера имели деревянные корпуса с круглоскулыми обводами, водоизмещение от 6 до 7,5 т, длину 14,57—17 м и оснащались тремя шестицилиндровыми карбюраторными двигателями «Майбах» мощностью 210—240 л.с., обеспечивавшими скорость до 30 узлов на 3-балльном волнении. Вооружение состояло из носового 450-мм торпедного аппарата и пулемета винтовочного калибра (кроме четырех первых катеров, получивших 37-мм пушку); экипаж — 7 человек. К моменту заключения перемирия в строю кайзеровского флота находился 21 торпедный катер.

После окончания Первой мировой войны в разработках торпедных катеров о всем мире произошел резкий спад. Тому были свои основания. Наибольший опыт применения этого вида вооружения имели страны, обладавшие превосходством в силах над своими противниками (Великобритания и Италия).

В обоих случаях торпедные катера создавались как ответ на пассивность вражеского флота, ярко выраженное наступательное оружие для действий у чужого побережья, «выковыривания» неприятеля из его убежищ. С окончанием войны потребность в таком специфическом оружии отпала. Дело усугублялось и техническими причинами: даже знаменитые британские 55-футовые катера Торникрофта в отношении надежности и пожаро-взрывобезопасности характеризовались далеко не в лучшую сторону. Поэтому в 1920-е годы большинство стран (за исключением, разве что, СССР и Италии) либо прекратили разработки в данной области морских вооружений, либо вообще их не начинали.

По-инному обстояло дело в постверсальской Германии. Перемещение в разряд второстепенных морских держав и жесткие ограничения на число и характеристики боевых кораблей заставляло искать нетрадиционные пути борьбы с превосходящими силами противника. Относительно класса торпедных катеров в тексте Версальского договора ничего не говорилось — они не были ни запрещены, ни разрешены. Создание mosquito флота вполне соответствовало бы оборонительной направленности германской военно-морской доктрины того времени, видевшей главным противником Францию и союзную с ней Польшу. Тем не менее, адмиралы Веймарской республики решили действовать осторожно.

Первыми шагами стали приобретение в 1923 г. трех старых торпедных катеров (LM-20, LM-22, LM-23) и организация так называемых «Ганзейской школы яхтсменов» и «Германского спортивного общества открытого моря». Под этими ширмами, финансировавшимися из «черных фондов» Рейхсвера, скрывались курсы технических специалистов, а спустя год при них создали небольшое конструкторское бюро «Травемюнде Яхтверфен» (Trauag). К 1926 г. «школа яхтсменов» имела в строю восемь катеров (все старой постройки),** личный состав которых посвящал много времени отработке тактики ночных торпедных ударов, хотя сами аппараты в то время на катерах отсутствовали. Одновременно проводились эксперименты по поиску оптимальной системы пуска торпед и размещения торпедных аппаратов. Со стороны флота работами руководил капитан-цур-зее Вальтер Ломан и оберлейтенант Фридрих Руге. В начале 1927 г. для сохранения скрытности все катера получи-

Слева сверху: торпедные катера 1-й флотилии у борта плавбазы «Циндао», 1934 г.

Слева направо: S-8, S-6, S-4, S-3, S-5 и S-1.

Слева внизу: торпедные катера S-11 и S-9.

^{*} Первоначально номера начинались с литеры L, но поскольку так обозначались флотские цеппелины, в декабре 1917 г. обозначение катеров было изменено на LM (Luftschiffmotorenboote, т.е. катера с дирижабельными двигателями).

^{**} «Макс» (бывший LM-16), «Альма» (LM-20), «Зигфрид» (LM-21), «Руге» (LM-22), «Мориц» (LM-23), «Лотте» (LM-27), «Урсула» (LM-28) и «Лизель» (бывший экспериментальный катер Люрсена «Люси-1»).

ли вместо имен тактические номера, начинавшиеся с аббревиатуры UZ(S) — Uboote-Zerstörer (Schnell), что в переводе означало «быстроходный охотник за подводными лодками».

После проведенных летом 1927 г. на Балтике масштабных испытаний Минно-торпедная инспекция выработала основные тактико-технические требования к проектам новых катеров. Основными из них являлись носовое расположение двух трубных торпедных аппаратов, 40-узловая скорость и низкий силуэт. На относительно низкие скоростные требования к немецким «москитам», по сравнению со строившимися в других странах реданными торпедными катерами, вероятно, оказала влияние германская морская доктрина. В соответствии с ее положениями основной задачей торпедных кораблей было нанесение ударов по превосходящим силам противника в темное время суток. В ночных действиях, основанных на внезапности, скорость отступала на второй план, в отличие, к примеру, от советской концепции «комбинированного удара», считавшей наиболее приоритетными именно скоростные данные, требовавшиеся для проведения дневных ударов по кораблям противника на минно-артиллерийских позициях.

Несмотря на сложное финансовое положение Германии, в 1925—1929 гг. разными фирмами было построено три экспериментальных «торпедоносца». Люрсен представил «Люр», являвшийся очередной модификацией LM-бота. Два других образца — «К» верфи «Траяг» и «Нарвал» фирмы «Абекинг унд Расмуссен» — представляли собой улучшенные проекты реданных катеров Торникрофта, только у первого пара 450-мм торпедных аппаратов располагалась в корме, а у второго — в носу. Общими для катеров были деревянная конструкция корпуса и бензиновые двигатели «Майбах», причем на «К» их было два, на остальных — три. Хотя все катера в 1930 г. были зачислены в состав флота (под номерами UZ(S)-11, UZ(S)-12 и UZ(S)-18

соответственно), ни один из них не был признан удачным. Военных не удовлетворяла то скорость, то прочность, то мореходность, то все одновременно. Был необходим кардинально новый проект.

В конце 1928 г. внимание специалистов привлекла моторная яхта «Охека II», построенная Люрсеном по заказу американского финансового магната немецкого происхождения Отто-Германа Кана. Она имела водоизмещающий корпус с круглоскулыми обводами в носовой части, переходящими в почти плоское днище. Конструкция корпуса была весьма новаторской для своего времени: набор из легких сплавов и деревянная обшивка, что позволяло существенно снизить его вес. Три бензиновых двигателя «Майбах» мощностью по 550 л.с. разгоняли яхту водоизмещением 22,5 т и длиной 22,5 м до 34 узлов, делая ее самым быстроходным судном в своем классе. С совокупностью скоростных и мореходных качеств придавала проекту значительный потенциал для военного применения.

В ноябре 1929 г. фирма «Фр. Люрсен» получила заказ на первый по-настоящему боевой катер. Взяв за основу проект «Охека», конструкторы пошли на существенное увеличение водоизмещения (почти вдвое — до 51,5 т), чтобы компенсировать момент, создаваемый высокорасположенными торпедами. Умеренные требования к скорости позволяли отказаться от целого ряда сомнительных «новаций» — таких как редан, дюралевый корпус и желобные торпедные аппараты. Катер оснащался тремя бензомоторами «Даймлер-Бенц» по 900 л.с. и одним 100-сильным мотором «Майбах» экономического хода. Хотя на испытаниях ему удалось достичь скорости всего 34,2 узла, мореходность и дальность плавания оказались вполне приемлемыми, поэтому военные согласились на компромисс. Вооружение составляли два носовых торпедных аппарата (первоначально 500-мм, затем 533-мм) с двумя запасными торпедами и зенитный пулемет, замененный вскоре на 20-мм автомати-

Прототип серийных «шнелльботов» — моторная яхта «Охека 2».



ческую пушку. Вступив в строй Рейхсмарине 7 августа 1930 г., катер с интервалом в год трижды менял свое обозначение: сначала UZ(S)-16, затем W-1 (Wachtboot — сторожевой катер) и, наконец, S-1 (Schnellboot — быстроходный катер). Последнее наименование было избрано специально, чтобы сбить с толку союзную контрольную морскую комиссию, которой было известно, что по условиям договора немцам разрешалось обзавестись 16 моторными баркасами. У моряков он получил шуточное название «Мэксхен» («Маленький Макс»). Именно S-1 суждено было стать родоначальником семейства «шнельботов».

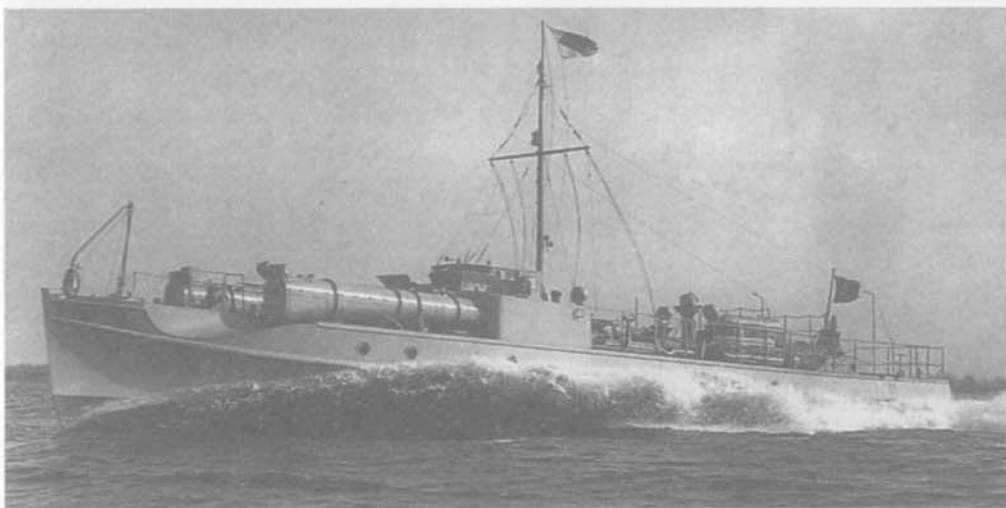
Заказанные спустя год S-2 — S-5 имели практически те же характеристики, за исключением моторов, суммарную мощность которых довели до 3300 л. с. Тем не менее, существенного увеличения скорости это не дало — последняя ограничилась 34,5 уз. На скоростях, близких к максимальной, нос катера выходил из воды, происходил зарыв бортов, и возникало сильное брызговое сопротивление. Желаемой скорости в 36,5 узла удавалось достичь лишь с использованием



мандование которой принял капитан-лейтенант Эрих Бей, до своего перехода на эсминцы успевший немало сделать для развития тактики «шнельботов» и их превращения в грозную боевую силу.

Торпедный катер S-1.

Применение бензиновых моторов на военных кораблях немцы считали крайне нежелательной мерой. Пока конструкторы «Люрсена» отработывали гидродинамику



Торпедный катер S-8, 1935 г.

так называемого «эффекта Люрсена». Он заключался в установке малых дополнительных рулей в потоках воды, движущихся от крайних винта (для центрального винта использовался главный руль, установленный в нейтральное положение). Эксперименты выявили, что оптимальным положением являлся разворот каждого из вспомогательных рулей на 15—18° в сторону борта относительно нормали. Прирост скорости в таком случае мог составлять до двух узлов, и в дальнейшем вспомогательные рули стали неотъемлемой частью конструкции «шнельботов» вплоть до конца войны.

Ввод в строй четырех новых единиц позволил в декабре 1931 г. сформировать первую полуплотилию торпедных катеров, ко-



Торпедный катер S-9, 1938 г.

корпуса, их коллеги из фирм MAN и «Даймлер-Бенц» занимались созданием легкого и компактного дизеля. 28 августа 1932 г. последовал заказ на катер S-6. Как ни старались инженеры облегчить вес конструкции, установка трех 1320-сильных двигателей MAN L7 Zu19/30 автоматически подняла полное водоизмещение катера до 85 т. Скорость, по сравнению с предыдущим проектом, снизилась и составила лишь 32 узла (без применения «эффекта Люрсена»). Разочарованные моряки уже всерьез подумывали о возвращении к бензодвигателям, и лишь личное вмешательство главкома ВМФ адмирала Редера спасло положение.

После отработки оптимальных обводов корпуса (в носовой части ему был придан большой развал шпангоутов, а брызгоотбойники продлены на всю длину борта) и формы винтов была заказана серия из семи дизельных катеров: три из них (S-7 — S-9) сохранили двигатели MAN, а четыре (S-10 — S-13) получили по три дизеля «Даймлер-Бенц» MB-502 почти такой же мощности. Все «шнелльботы» вступили в строй в 1934—1935 гг. Несмотря на это, численность боеготовых катеров практически не изменилась — «старичков» S-1 — S-5 вывели в резерв, а год спустя передали испанским мятежникам.

Пока шло строительство серии, стендовые испытания позволили выявить отличительные черты дизелей фирм-конкурентов. Рядный двухтактный MAN оказался легче и компактнее, проще запускался, но отличался капризностью. Моряков насторожили его высокие температурные параметры, вибрация, сильный шум, размеры выхлопного облака. Четырехтактный V-образный дизель «Даймлер-Бенц» не страдал этими недостатками, был проще в эксплуатации и менее придирчив к качеству топлива, однако занимал больше пространства в моторном отсеке, и оснащенные этими моторами катера были

на 6 т тяжелее (92 вместо 86), а их скорость — на 1,5 узла меньше (35 вместо 36,5).

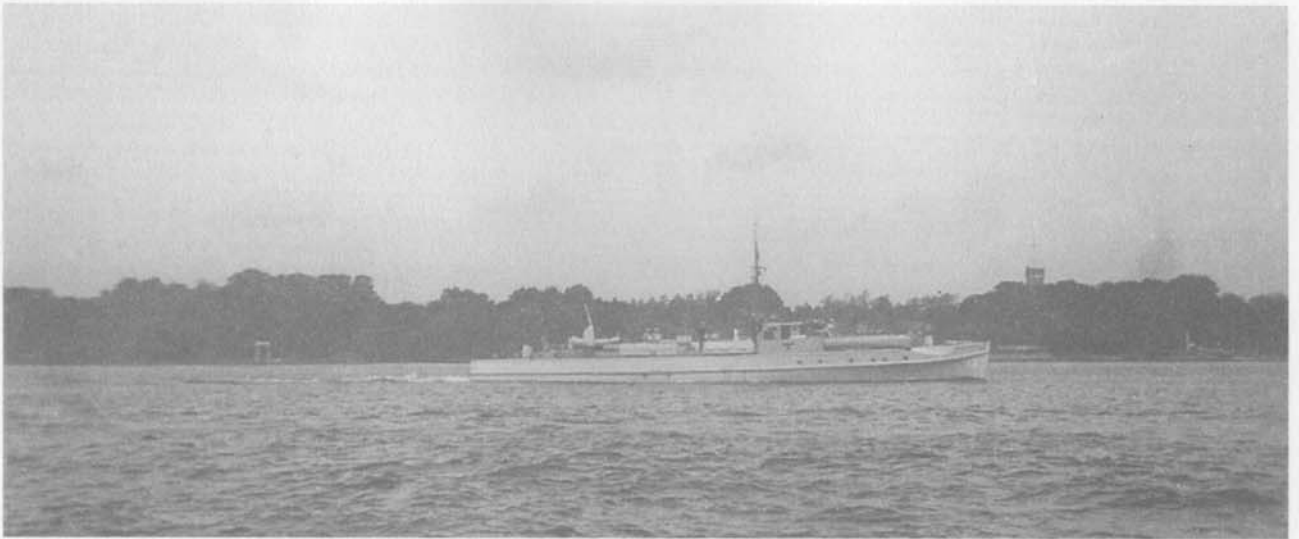
Надеясь, что фирма MAN сумеет довести свои дизели, руководство Кригсмарине заказало в 1934—1935 гг. новую серию катеров (S-14 — S-17) с тремя моторами L11 Zu19/30 мощностью по 2050 л.с. Скорость возросла до 37,7 уз., но заветная отметка в 40 узлов так и осталась недостижимой. Особенностью новых «шнелльботов» стало увеличение запасов топлива с 10,5 до 13 т, поскольку военные выдвинули требование довести дальность плавания до 900—1000 миль 20-узловым ходом. При расчете принималось во внимание, что катера должны были покрывать расстояние от базы на острове Боркум до французского порта Булонь или от Свинемюнде до Данцигской бухты. Таким образом, германское военно-морское руководство еще до войны взяло решительный курс на возвращение торпедным катерам тех функций, которые высказывал их отец-теоретик адмирал Об. Немецкие «москиты» должны были представлять угрозу для противника не только у своих берегов, но и у баз противника.

В целом серия оказалась неудачной — в ходе службы ее преследовали проблемы с двигателями, заставившие в конце концов переклассифицировать катера из торпедных в сторожевые. Тем не менее, ввод в строй четверки «шнелльботов» позволил наконец сформировать вторую полудивизию, хотя из-за нехватки подготовленных экипажей сделать это удалось лишь 1 октября 1937 г. К маю следующего года планировалось иметь в составе флота две флотилии по восемь единиц с разным типом двигателей (MAN на S-14 — S-17 и S-26 — S-29; «Даймлер-Бенц» на S-18 — S-25).

К тому времени окончательно оформились требования к классу торпедных катеров: низкий силуэт, максимальная скорость 40 и крейсерская 33—35 уз., дальность плавания 530 миль полным ходом, как можно более



Торпедные катера
1-й флотилии
у борта плавбазы
«Циндао», 1934 г.



низкий уровень шума, адекватные условия обитаемости (наличие спальных мест для одной вахты), хорошая оснащённость средствами радиосвязи, наличие дымоаппаратуры, гироскоп по возможности, дополнительное оборудование для приема мин или глубинных бомб считалось не обязательным. Существующие катера удовлетворяли моряков по мореходности, вооружению и дальности плавания, но не оправдывали надежд в отношении скорости и маневренности.

Требования военных были отражены в спецификации на следующую серию, заказанную 21 декабря 1936 г. Довести «мановские» дизели так и не удалось, поэтому был сделан окончательный выбор в пользу проекта с моторами «Даймлер-Бенц». Инженеры этой фирмы смогли разработать новый двигатель MB-501 мощностью в 2000 л.с. Вступившие в строй в июле и октябре 1938 г. S-18 и S-19, наконец-то, полностью устроили заказчиков и были рекомендованы к серийному производству. Заказ на шесть следующих «торпедоносцев» (S-20 — S-25) был выдан 29 декабря 1937 г. Чтобы не превращать фирму «Люрсен» в монопольного поставщика данного вида вооружений, один из катеров (S-25) первоначально заказали берлинской верфи «Нагло», но впоследствии все же передали в Вегезак.

Между тем, в руководстве германских ВМС не было единого мнения относительно необходимого числа торпедных катеров. Командующий флотом (Flottenchef) адмирал Карльс считал, что после ввода в строй S-37 их строительство следовало остановить, а командующий разведывательными силами вице-адмирал Бём или «начальник миноносцев» (FdT) контр-адмирал Лютьенс настаивали на необходимости иметь 18 флотилий или около 150 единиц. Последнее было явно нереальным по финансовым соображениям (средняя цена одного «шнелльбота» составляла 1,2 млн. рейхсмарок), но в принятый в



Торпедный катер S-13 в одном из портов Балтийского моря и после столкновения с опытовым кораблем «Метеор» 14 июня 1939 г. (слева).

1938 г. план «Z» начальник штаба Руководства войной на море адмирал Шнивинд включил постройку к 1945 г. 75 катеров (8 флотилий по 8 единиц, плюс резервные).

К тому времени, стараниями Люрсена, Германия стала третьим мировым экспортером торпедных катеров. В довоенный период на верфях фирмы было построено 13 катеров для зарубежных флотов: три для Китая (1937 г.), восемь для Югославии (1937—1938 гг.) и два для Болгарии (1939 г.; еще три на начало войны находились в постройке*), лицензию на постройку восьми катеров приобрела Голландия.** Все экспортные «шнелльботы» являлись не чем иным, как модификацией проекта S-2. Любопытно отметить, что китайские и юго-

* Один из них с началом войны был реквизирован и включен в состав Кригсмарине под номером S-1; в июле 1941 г. возвращен Болгарии. Два катера остались недостроенными.

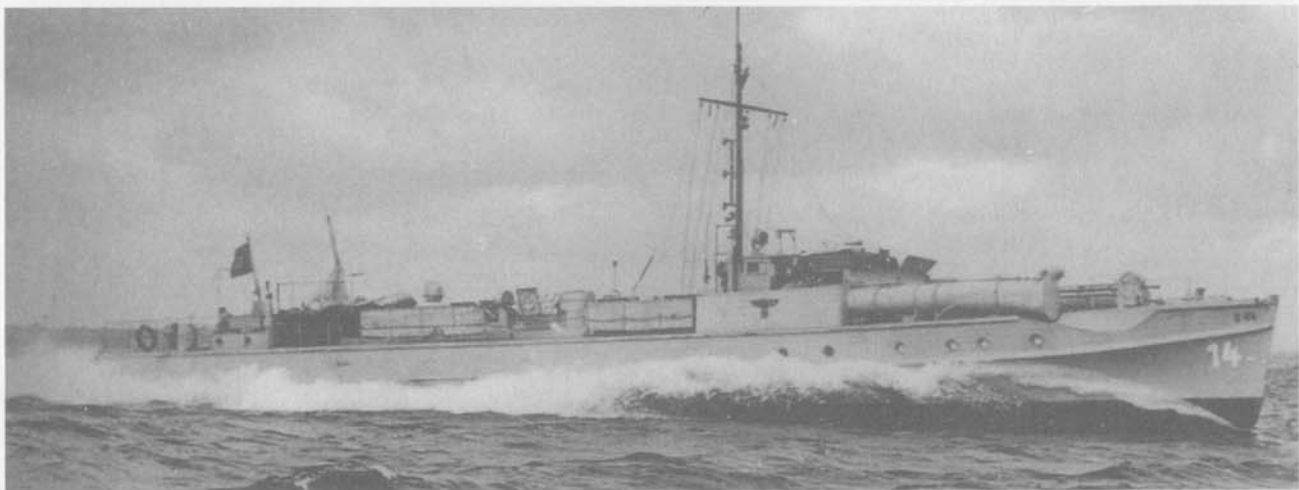
**Заложенные на верфи «Густо» в Схидаме (пригород Роттердама) TM-54 — TM-61 в июне 1940 г. были захвачены на стапелях, достроены и в 1941—1942 гг. вошли в состав Кригсмарине под номерами S-151 — S-158. По проекту катера должны были оснащаться 1100-сильными бензомоторами Роллс-Ройс «Мерлин», но при достройке получили полубак и дизели марки MB-500 — 12-цилиндровые, массой 2258 кг и мощностью 950 л.с. при 1650 об./мин. Командирский мостик располагался «на британский манер» — позади рубки, несколько возвышаясь над ней.

славские катера оснащались бензомоторами, а болгарские — дизелями. По составу вооружения от прототипа отличались лишь югославские катера — они несли 40-мм автомат «Бофорс», 15-мм пулемет и 550-мм торпедные аппараты под французские торпеды. Шесть югославских «люрсенов» в апреле 1941 г. захватили итальянцы, построив на их основе крупную серию торпедных катеров MS.

Развертывание же германского «москитного» флота, несмотря на очевидное приближение новой мировой войны, происходило крайне медленно: в течение последнего предвоенного года было заказано всего 12 единиц двух различных типов. 2 августа 1938 г. были заказаны S-26 — S-29 со стандартными дизелями MB-501, однако трудности с производством последних заставили на заказанных неделю спустя S-30 — S-37 вернуться к менее мощной модели MB-502.* Контракт на два катера (S-36 и S-37) снова получила верфь «Нагло», но вскоре его опять передали Люрсену.

* Первые 6 катеров серии S-30 были заказаны Китаем, но, по всей видимости, реально к их строительству не приступали. В августе 1939 г. под давлением Японии, присоединившейся к антикоминтерновскому пакту, контракт с Китаем был расторгнут, а катера перезаказаны для германского флота.

Торпедный катер S-16 и S-14 (внизу) на учениях в довоенные годы.



При строительстве этих серий в конструкцию «шнелльботов» были внесены последние крупные изменения. Так, появились полубак между торпедными аппаратами и рубкой. Это повышало мореходные качества катеров и предохраняло торпедные трубы от попадания воды, к тому же стало возможно разместить второе 20-мм орудие в люковой турели за форштевнем.

Из катеров, заказанных в 1937—1938 гг., к сентябрю 1939 года в строй успели вступить только четыре единицы. Основной причиной стала нехватка дизелей MB-501. Заводы фирмы «Даймлер-Бенц» были завалены заказами Люфтваффе, а выделенный для производства «морских» двигателей завод в Штутгарте не имел в достаточном количестве оборудования для изготовления длинных и сложных коленчатых валов. Постепенно производство MB-501 было все же освоено, однако до вступления в строй нового завода в пригороде Берлина (в феврале 1941 г.) оставалось на крайне низком уровне. Так, за четыре последних месяца 1939 г. было выпущено 5, а в 1940 году — всего 33 дизеля данной марки. Нетрудно догадаться, что проблема обеспечения запасными моторами стояла у немцев достаточно остро, а соображения экономии моторесурса сильно сказывались на методах ведения боевых действий — через 400 часов работы моторам следовало пройти капитальный ремонт, который занимал восемь недель.

С началом Второй мировой войны германское военно-морское руководство попыталось максимально быстро пополнить ряды своего «москитного флота». 23 сентября фирме «Люрсен» были заказаны S-38 — S-53, являвшиеся повторением удачного типа S-26, через два дня верфь «Шлихтинг» в Травермюнде получила заказ на аналогичные S-101 — S-108. Трудности с производством двигателей заставили еще раз вернуться к строительству катеров меньшего водоизмещения с более доступными моторами MB-502 — во-



Один из трех торпедных катеров, построенных фирмой «Люрсен» для Болгарии, 1939 г.

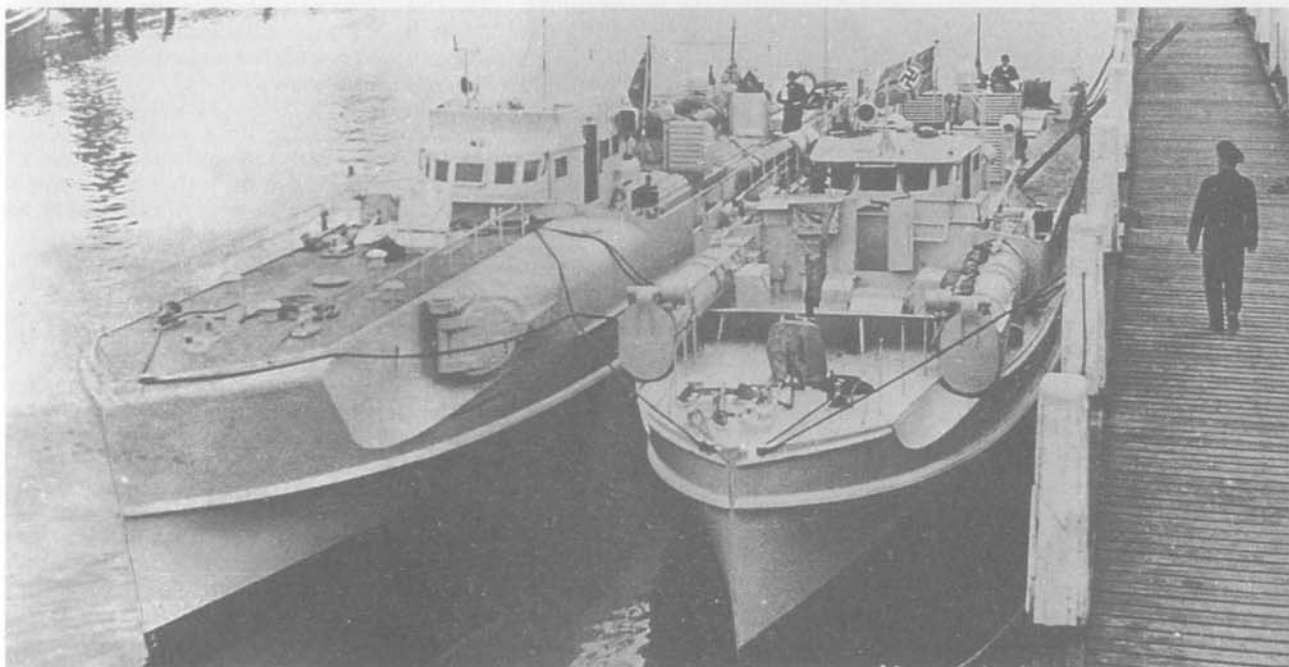
семь единиц (S-54 — S-61) заказали Люрсену 14 ноября.

Следующие заказы последовали только летом 1940 г.: 4 июня — 17 катеров (S-62 — S-69 и S-109 — S-117), 26 августа — 4 (S-70 — S-73). На рубеже 1940—1941 гг. к ним добавилось 24 новых (S-74 — S-89, S-118 — S-125), а 18 сентября 1941 г. — еще столько же (S-90 — S-100, S-126 — S-138). Несмотря на то обстоятельство, что в отношении малых боевых кораблей подобные темпы трудно назвать впечатляющими, незначительные потери позволили начать формирование нескольких новых катерных флотилий. Тем временем положение с производством дизелей не улучшалось. В своем докладе, сделанном в декабре 1941 г., «начальник миноносцев» капитан-цур-зее Бютов докладывал начальству, что из-за отсутствия моторов 4 «шнелльбота» не могут выйти из ремонта с

июня. Справиться с ситуацией удалось лишь к концу 1942 г., когда темпы выпуска двигателей достигли 18 единиц в месяц. Между тем, 24 февраля 1942 г. было заказано еще 34 катера (S-139 — S-150, S-159 — S-170), причем восемь единиц (S-159 — S-166) планировалось построить за голландской верфи «Густо» в Схидаме, уже имевшей опыт лицензионного строительства «шнелльботов».

Резкая эскалация строительства катеров началась после смены руководства Кригсмарине в январе 1943 г. Новый главком ВМФ гросс-адмирал Дёниц пришел к справедливому выводу, что «шнелльботы» являются единственным классом надводных кораблей Кригсмарине, продолжающим вести активную борьбу с врагами Рейха на море. Принятая в 1943 г. программа строительства флота на ближайшие пять лет предусматривала ввод в строй девяти торпедных катеров ежемесяч-

Снимок, наглядно демонстрирующий различия между «шнелльботами» ранних серий с открыто установленными торпедными аппаратами (S-25, справа) и усовершенствованным вариантом с полубаком (S-26, слева).





Спуск на воду катера серии S-30, февраль 1940 г.

Катера серии S-30 в Вильгельмсхафене, февраль 1939 г.



но, или 108 единиц в год. Уже 15 января был выдан заказ на 24 «шнелльбота» (S-171 — S-194), 7 мая — еще на 35 (S-195 — S-230), а сделанные 4 декабря заказы на следующий год представляли собой поистине фантастическую цифру — 279 «торпедоносцев» (S-231 — S-260, S-301 — S-425, S-701 — S-825), правда, заказ на 114 из них позже был аннулирован. В помощь фирмам «Люрсен» и «Шлихтинг» с конца 1943 г. придавался так называемый «Вагоностроительный завод» в Данциге, которому предстояло в кратчайшее время освоить производство катеров с двигателями MB-518. Показателя «девять в месяц» удалось добиться лишь единожды — в августе 1944 г. Вместе с тем, выпуск «шнелльботов» значительно превышал потери, и до лета 1944-го их количество росло.

Из торпедных катеров последнего заказа реально вступило в строй всего 16 единиц. Недовыполнение плана объяснялось не только бомбардировками заводов союзной авиацией. Этому способствовал и сам Дёниц, не выделявший достаточного количества людей для укомплектования москитного флота — основную часть пополнений поглощал флот подводный. Нехватка обученных экипажей заставляла с середины 1943 г. держать значительное число исправных катеров в учебных подразделениях и в резерве. На 1 ноября того же года количество «шнелльботов» вне боевых флотилий составляло 22 единицы при общей списочной численности в 91, а на 1 июня 1944 г. — 45 из 111. Определенным выходом в этой ситуации стала продажа части катеров союзникам. Согласно принятому в середине 1944 г. решению, по четыре «шнелльбота» должны были влиться в состав флотов Финляндии и Румынии, но почти одновременная капитуляция обоих гитлеровских спутников перечеркнула планы. В годы войны лишь Испании удалось получить шесть «люрсенов», проданных ей летом 1943-го.

Подводя черту под сказанным, приведем еще несколько цифр. До сентября 1939 г. для германского флота было построено 23 «шнелльбота». С учетом того, что 5 из них к тому времени успели продать в Испанию, во Вторую мировую войну Кригсмарине вступили с 18 торпедными катерами. До конца 1939 г. в строй вошли еще четыре; за 1940, 1941, 1942 и 1943 годы было построено соответственно 20, 31, 41 и 38 «торпедоносцев». На 1944 год приходится пик их производства — 65 единиц; еще 14 немцы успели изготовить за четыре месяца 1945-го. Если прибавить к этому 14 катеров, поставленных Германией на экспорт, то получится, что за 1933—1945 гг. было изготовлено ровно 250 «шнелльботов». Львиная их доля (182 единицы) была создана на верфях фирмы «Люрсен»; на долю верфи «Шлихтинг» пришлось 51 единица, «Данцигский вагоностроительный завод» и голландская верфь «Густо» построили 9 и 8 катеров соответственно.



Торпедный катер
S-22 во время
смотрa Кригсмарине,
май 1939 г.

**Динамика изменения численности германских торпедных катеров
в годы Второй мировой войны (вступило в строй/потеряно/в строю)**

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
январь		-/-/21	1/-/31	2/-/60	2/1/90	5/1/107	4/5/105
февраль		-/-/21	4/-/35	2/1/61	4/3/91	4/2/109	4/3/104
март		2/-/23	3/-/38	4/1 ^c /61	3/4/90	6/2/113	3/6/101
апрель		1/-/24	2/-/40	3/- ^d /62	3/-/93	4/2/115	3/3/101
май		2/-/26	2/-/42	3 ^e /2/63	4/-/97	5/2/118	-/9/92
июнь		1/2/25	3/2/43	6/-/69	2/- ^f /93	5/19/104	
июль		2/1/26	3/-/46	4/-/73	3/5/91	8/2/110	
август	-/-/18	2/-/28	3/-/49	2/-/75	4/1/94	9/20/99	
сентябрь	1/1 ^a /18	3/- ^b /25	3/-/52	6/1/80	3/1/96	5/7/97	
октябрь	-/-/18	-/1/24	2/-/54	3/-/83	4/2/98	7/2/102	
ноябрь	1/-/19	5/1/28	1/1/54	3/-/86	1/1/98	1/-/103	
декабрь	2/-/21	2/-/30	4/-/58	3/-/89	5/-/103	6/3/106	

^{a)} S-17, исключенный из состава флота из-за штормовых повреждений.

^{b)} Шесть ТКА переклассифицированы в быстроходные охотники за ПЛ.

^{c)} Кроме того, два ТКА переклассифицированы в СКР и один в быстроходный буксир.

^{d)} Кроме того, два ТКА переклассифицированы в СКР.

^{e)} Включая S-21, затонувший в июне 1940 г. и повторно введенный в строй.

^{f)} Шесть ТКА проданы Испании.



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус

Необходимость снизить водоизмещение «шнельботов» вынудило германских конструкторов всерьез заняться экспериментами с судостроительными материалами. В результате было установлено, что древесина — оптимальный материал для быстроходных катеров водоизмещением до 100 т. В отличие от стального корпуса повреждения деревянного при одинаковом воздействии имели гораздо меньшие размеры и легче устранялись. В то же время нагрузки, неизбежно возникающие в корпусе быстроходного катера водоизмещением более 50 т, требовали металлического набора. Эти обстоятельства и определили конструкцию корпуса.

Киль катера изготавливался из толстого дубового бруса с дополнительным усилением на участке с 10-го по 58-й шпангоут (в германском флоте их нумерация велась от кормы в нос).^{*} Продольные связи — также деревянные (сечение бруса 80x45 и 120x45 мм) — выполнялись из так называемой оregonской сосны, но в районе фундаментов двигателей

она заменялась дубом. Шпангоуты выполнялись из алюминийно-магниевого сплава в виде уголка сечением 50x50 мм и толщиной 5 мм и устанавливались с интервалом в 575 мм. Продольные деревянные стрингеры крепились к шпангоутам болтами. После того, как S-17 в сентябре 1939 г. получил тяжелые штормовые повреждения, приведшие к его списанию, в конструкцию «шнельботов» были введены продольные диагональные связи из легкого сплава (Al-Cu-Mg), крепившиеся к шпангоутам заклепками.

Расстояние от киля до верхней палубы составляло 2,9 м. На отсеки корпус делился семью переборками, попутно служившими для защиты экипажа от пуль и осколков. Переборки, стоявшие на 18-м, 27-м и 38-м шпангоутах, выполнялись из стального листа. Его толщина от киля до высоты 30 см над ватерлинией составляла 3 мм, а выше увеличивалась на 1 мм. На 6-м, 11-м и 15-м шпангоутах стояли переборки из 4-мм сплава Al-Cu-Mg. Таранная переборка на 57-м шпангоуте изготавливалась из 3-мм оцинкованной стали. Все переборки имели алюминиевые подкрепления. Фундаменты дизелей делались из судостроительной стали марки St52.

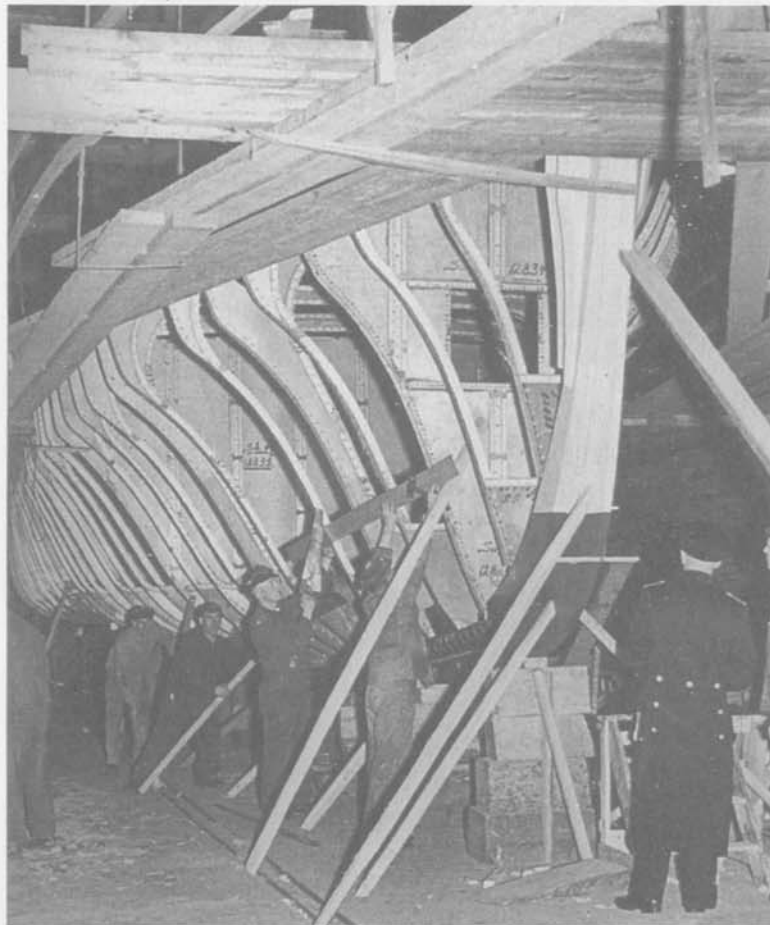
Палубные бимсы из дубового бруса сечением 40x35 мм располагались с 20-см интервалами и соединялись алюминиевыми продольными связями, болтами, крепившимися к шпангоутам. Палуба набиралась из 23-мм планок из оregonской сосны или пихты и покрывалась парусиной с водоотталкивающей пропиткой на основе синтетической резины. Над отсеками машинных отделений палубные листы выполнялись съемными для обеспечения демонтажа двигателей.

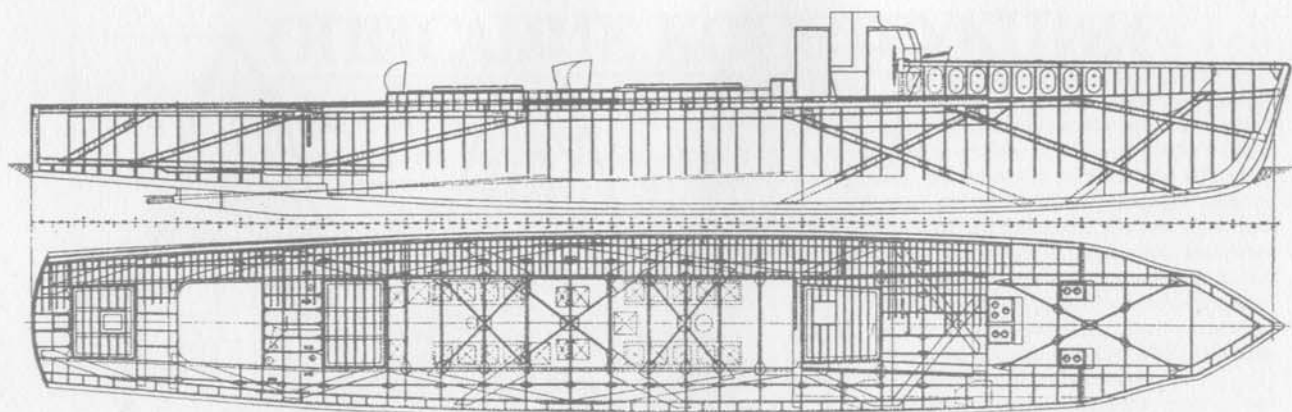
Обшивка катеров была диагональной, двухслойной: внутренний слой — из 10-мм древесины белого кедра или лиственницы; внешний — толщиной 18 мм — из красного дерева. На серии S-26 толщину слоев увеличили до 12 и 21 мм соответственно. Межслойное пространство прокладывалось марлей. Увеличение к концу войны веса корпуса и стальной защиты заставило германских конструкторов, начиная с катера S-205 (август 1944 г.), ввести дополнительный, третий слой обшивки.

Корпус делился на восемь отсеков, нумерованных со стороны кормы: I — рулевое устройство и две топливные цистерны по 2000 л; II — матросский кубрик на 14 человек, камбуз и погреб боеприпасов к стрелково-артиллерийскому вооружению; III — две топливные цистерны по 3150 л и одна на 1490 л; IV — дизель центрального вала и два дизель-генератора, а также пост ручного управления рулем; V — дизеля крайних валов;

^{*}Описание внутреннего устройства дается для наиболее массового типа S-26.

Сборка корпуса «шнельбота» на верфи «Люрсен».





Композитный набор корпуса торпедного катера S-26.

VI — две топливные цистерны по 3000 л, радиопост и каюта командира; VII — каюта боцмана, пятиместный кубрик унтер-офицеров, умывальник и галюн; VIII отсек перед таранной переборкой имел малые размеры и не использовался.

Полубак выполнялся в виде легкой надстройки и не участвовал в обеспечении общей прочности. Его основой служил каркас из алюминиево-магниевого сплава, зажатый между торпедными аппаратами. Из такого же сплава делались закругленные листы обшивки над самими торпедными аппаратами и характерные вырезы сложной формы в их передней части. Сверху на каркас накладывалась деревянная палуба.

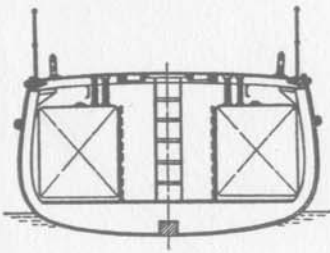
«Шнельботы» ранних серий имели по 12 иллюминаторов в носовой части корпуса, от

которых отказались на катерах с полубаком, начиная с S-26 (на серии S-30 иллюминаторы сохранились), а серия S-100 лишилась и последнего элемента естественного освещения нижних помещений — световых люков машинных отделений.

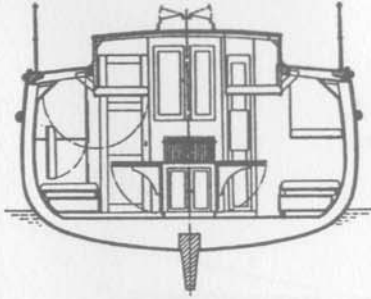
Рубка изготавливалась из легкого сплава толщиной 2,5 мм. За годы строительства «шнельботов» ее конструкция претерпела ряд существенных изменений. На ранних катерах (до S-25 включительно) и серии S-30 командирская позиция располагалась за ветрозащитным щитом перед рубкой, страдая от забрызгивания и плохого обзора, особенно в кормовых секторах. Начиная с серии S-26, центр управления катером перенесли в среднюю часть рубки, приподняв его над уровнем палубы. Таким образом, сама рубка

Корпус «шнельбота» на стапеле верфи «Люрсен».

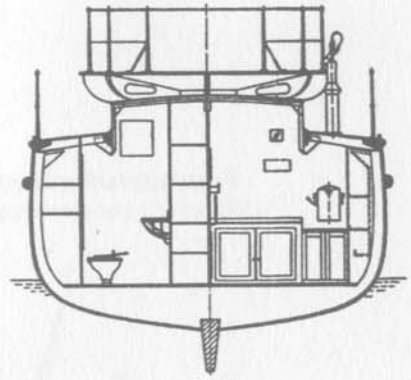




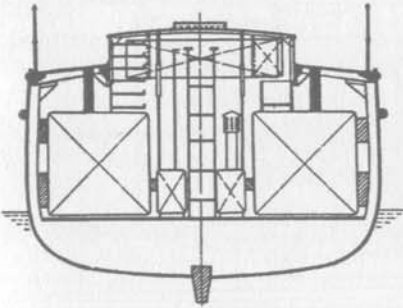
Spt. 4



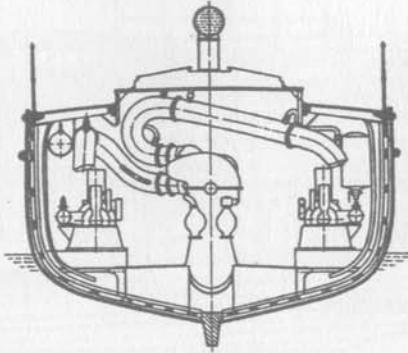
Spt. 10



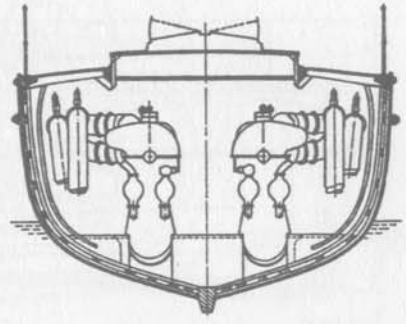
Spt. 14



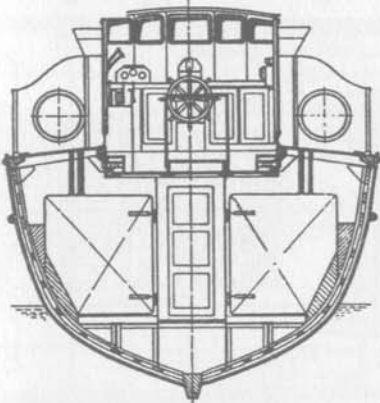
Spt. 18



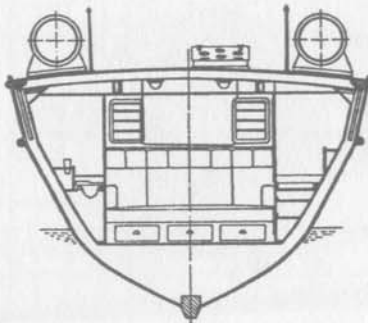
Spt. 22



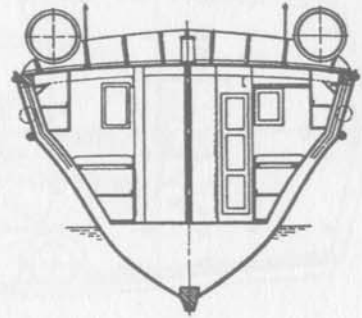
Spt. 30



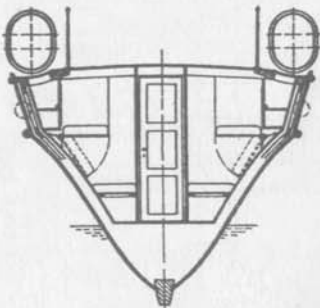
Spt. 36



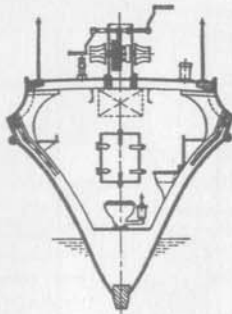
Spt. 41



Spt. 45



Spt. 48



Spt. 51

Поперечные сечения
торпедного катера S-7.
Копия подлинного чертежа

**Рубка
«шнелльбота»
на верфи «Люрсен».**



оказалась разделенной на три части: спереди находились путевой компас, штурвал, машинный телеграф и УКВ-радиостанция; в центре — мостик с прибором торпедной стрельбы и переговорными трубами; в кормовой части — штурманская рубка и тамбур.

S-67, вступивший в строй в марте 1942 г., получил опытную рубку конической формы из плексигласа с углами наклона боковых листов

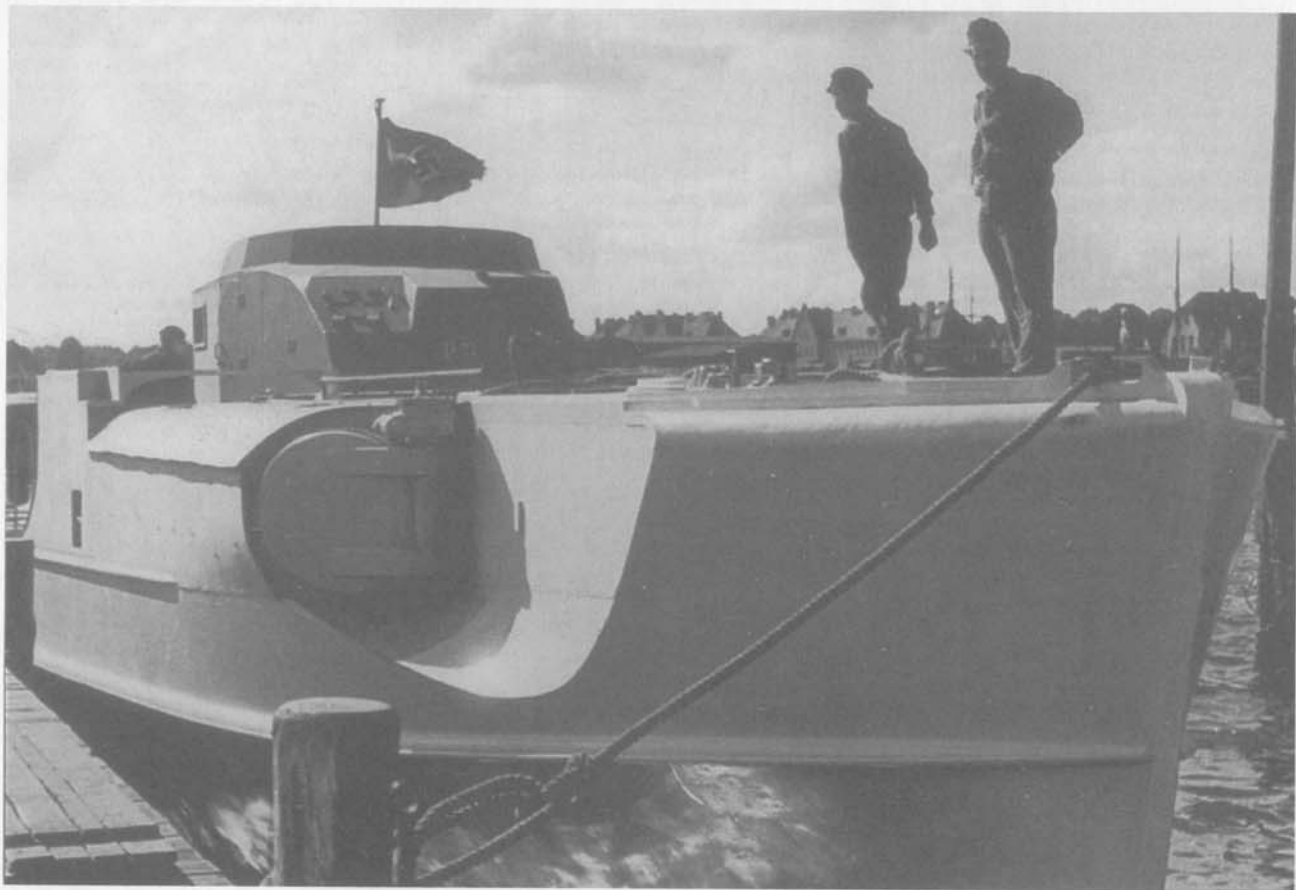
30—40°. Это позволило заметно снизить визуальную заметность катера, но сам материал был признан непрактичным, поэтому на S-68 (июнь 1942 г.) плексиглас заменили на алюминиево-магниевого сплав, а ветрозащитный козырек и верхние наклонные листы изготовили из 10—12-мм броневой «вотановской» стали. На S-100 (май 1943 г.) бронированной выполнялась уже вся рубка: толщина брони в верхней части составляла 10—12 мм, в лобовой — 10 мм, с бортов — 8 мм. Ее недостатком был лишь значительный вес, снижавший максимальную скорость катера примерно на 3 узла.

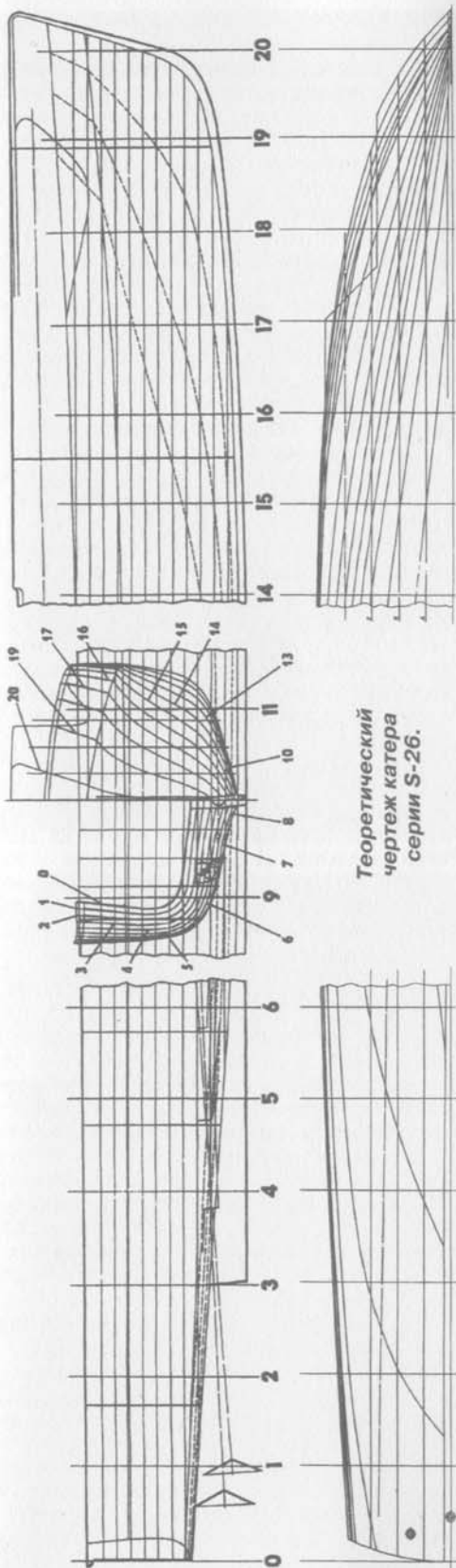
У немецких моряков закрытая рубка получила название «Kalottenbrücke» или просто «Kalotte» (при желании, на русский язык это можно перевести как «ермолка»). Ее конструкция оказалась очень удачной, но сложной в изготовлении, поэтому длительное время катера с обычной и конической рубками выпускались параллельно — например, S-142, вступивший в строй в сентябре 1943 г., закрытой рубки не имел. Зато часть катеров раннего выпуска оснастили «Kalotte» в ходе восстановительных ремонтов или модернизаций.

Энергетическая установка

Все германские большие торпедные катера Второй мировой войны имели трехвальную дизельную силовую установку.

**Торпедный катер
с экспериментальной
бронированной
рубкой, 1944 г.**





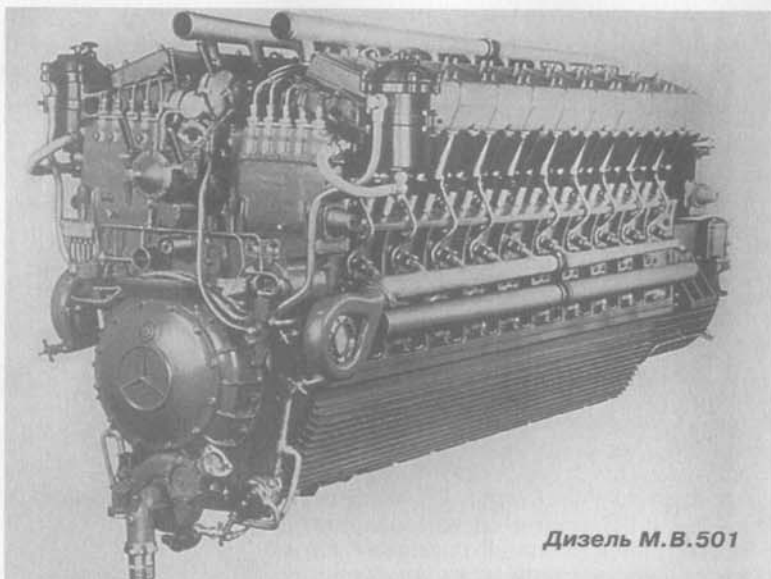
Хронологически первыми на «шнельботах» появились дизели фирмы MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg). На катерах S-6 — S-9 устанавливались моторы L7 Zu 19/30 — семицилиндровые, рядные, двухтактные, нереверсивные, двойного действия, максимальной мощностью 1200—1320 л.с. при 1000—1050 об./мин. Они были созданы на основе применявшихся на крейсерах типа «К» дизель-генераторов. Следующей разработкой фирмы стал L9 Zu 19/301 с увеличенным до девяти числом цилиндров и мощностью 1700 л.с. Этим мотором планировалось заменить предыдущую модель на указанных катерах, однако это оказалось невозможным из-за недостатка места. Наконец, для серии S-14 — S-17 фирма поставила 11-цилиндровые 2050-сильные дизели L11 Zu 19/30.

Опыт эксплуатации катеров, оснащенных «мановскими» двигателями, дал последним однозначно негативную оценку. Например, S-14 отправился на полную переборку моторов всего через 4 месяца после вступления в строй. Корнем всех проблем являлась рядная конструкция. Из-за вызванного ею высокого расположения центра тяжести двигателя при резких маневрах в нем возникали высокие напряжения. Впоследствии дизели MAN нашли широкое применение на моторных тральщиках («раумботах»), но для торпедных катеров были признаны непригодными.

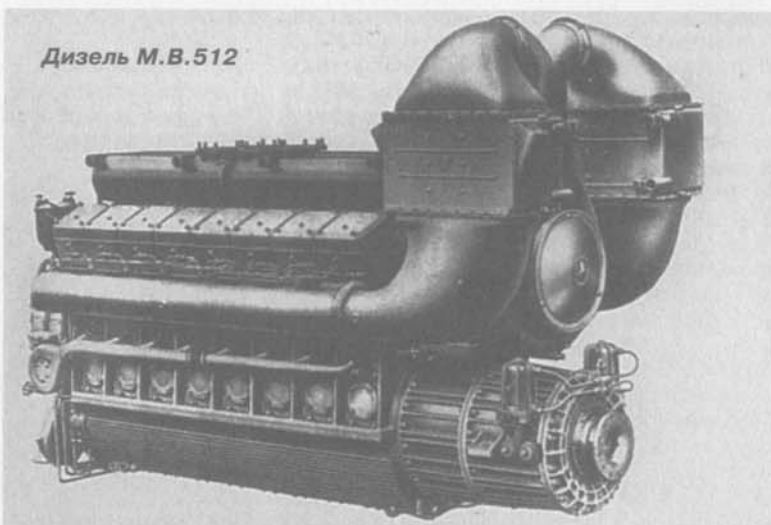
Таким образом, монопольным поставщиком двигателей для «шнельботов» стала фирма «Даймлер-Бенц». Ее четырехтактные V-образные реверсивные дизели показали себя вполне надежными. Более старым из них был 16-цилиндровый MB-502. При 1550—1650 об./мин его мощность составляла 1200—1320 л.с. Впервые дизели этой модификации устанавливались на катерах серии S-10. Их недостаточная скорость заставила продолжить работы по созданию более мощных дизелей. Ими стали 20-цилиндровые MB-501, мощность которых при том же числе оборотов возросла до 2000 л.с. Оснащенные этими моторами S-18 — S-25 показали на испытаниях 39,5—39,8 узла.

В конце 1941 г. появились новые модели дизелей — MB-511 и MB-512 вместо старых MB-501 и MB-502 соответственно.* Оснащенные автоматизированными устройствами наддува, они давали мощность на 25% большую, чем раньше, в результате максимальная скорость катеров типа S-26 увеличилась до 41—42 узлов (крейсерская до 35), а у S-30 — до 36,6 уз. Вес 20-цилиндрового дизеля при этом вырос с 4220 до 4720 кг. Предпринимались меры по увеличению моторесурса, в результате чего на экспериментальном S-25 его удалось довести до 500 часов

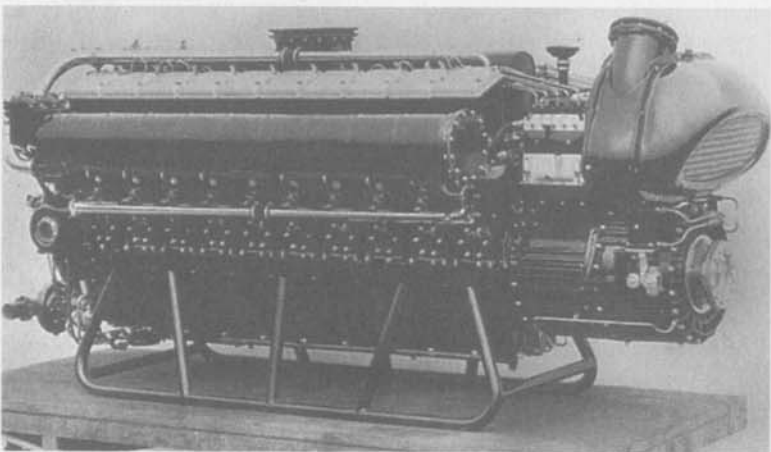
* Первые образцы MB-511 проходили испытания на S-25, серийные моторы впервые были установлены на S-69 и S-111 (декабрь 1941 г.), но следующими их получили S-84 и S-85 только осенью 1942 года. Первым катером с дизелями MB-512 стал S-56.



Дизель М.В.501



Дизель М.В.512



Дизель М.В.518

(для серийных катеров пределом считались 420 часов).

Следующий шаг в совершенствовании силовой установки был сделан в феврале 1944 г. когда на испытания вышел S-170 с моторами MB-518. Мощность нового дизеля за счет улучшенной системы наддува была доведена до 3000 л.с. при 1720 об/мин, хотя масса по сравнению с предыдущим возросла всего на 90 кг. На испытаниях 21 марта 1944 г. S-170 развил скорость в 44,268 уз. и поддерживал ее в течение получаса. Правда, новый дизель обладал целым букетом «детских болезней», и его доводка несколько задержала ввод в строй катеров серии S-301, а серию S-701 пришлось оснастить проверенными MB-511. К тому же близился конец войны, и кроме экспериментальных S-170 и S-228 Кригсмарине в 1945 г. получили лишь семь катеров с дизелями MB-518.

Электроэнергией катера ранних серий снабжались от двух динамо-машин мощностью по 10 кВт, приводившихся в действие, как ни странно, бензиновыми двигателями, лишь на серии S-30 стоял один 7,5-кВт генератор. Начиная с S-26, все «шнельботы» получили по два дизель-генератора суммарной мощностью 15 кВт (на серии S-151 — 12 кВт). Напряжение бортовой сети — 110 В постоянного тока. Основной потребитель электроэнергии — рулевые устройства, которых, как уже указывалось, на каждом катере было три (одно главное и два вспомогательных).

В движении катера приводились трехлопастными винтами. На S-6 — S-25 их диаметр составлял 123 см, на следующих — 108 или 110 см (первоначально на центральный и крайние валы ставились винты разного диаметра), на меньших по размерам катерах голландской постройки — 88 см.

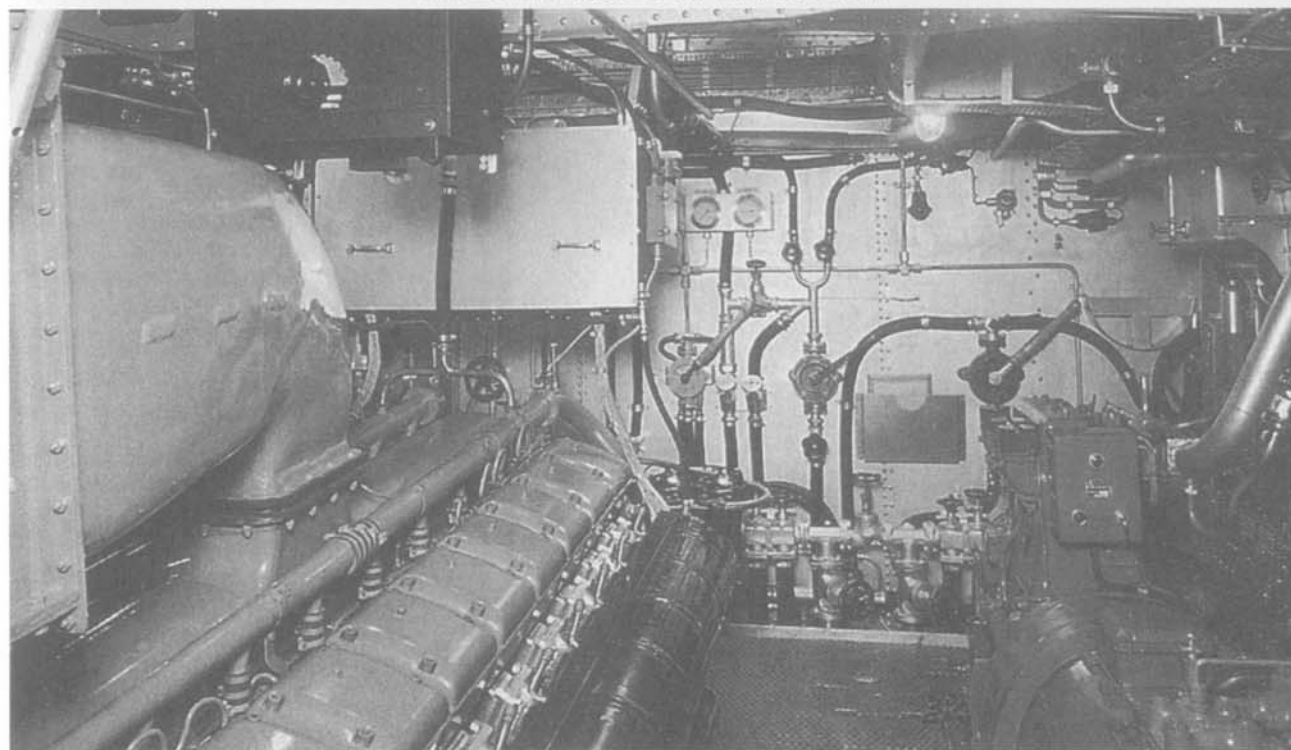
Вооружение

Главным оружием «шнельботов» являлись торпеды (Aal — «угри», как их называли немецкие моряки). Подавляющее большинство катеров имело два торпедных аппарата. Еще две торпеды могли приниматься в качестве запасных (перезарядка занимала 7—10 минут), но широко это практиковалось только в первую половину войны. На последних сериях, начиная с S-701 (июль 1944 г.), дополнительно появились еще два аппарата, способные стрелять торпедами в корму — для противодействия преследующим эсминцам.

В основном «шнельботами» применялись парогазовые прямоходные торпеды G7a (7 — длина торпеды в метрах) с обычным контактным взрывателем, находившиеся на вооружении и катеров, и надводных кораблей, и подводных лодок. Поскольку катера производили атаки с дистанций, как правило, не превышавших 3000 м, торпеды настраивались на режим наибольшей скорости. Электроторпеды марки G7e «шнельботами» практически не применялись из-за их медлительности,

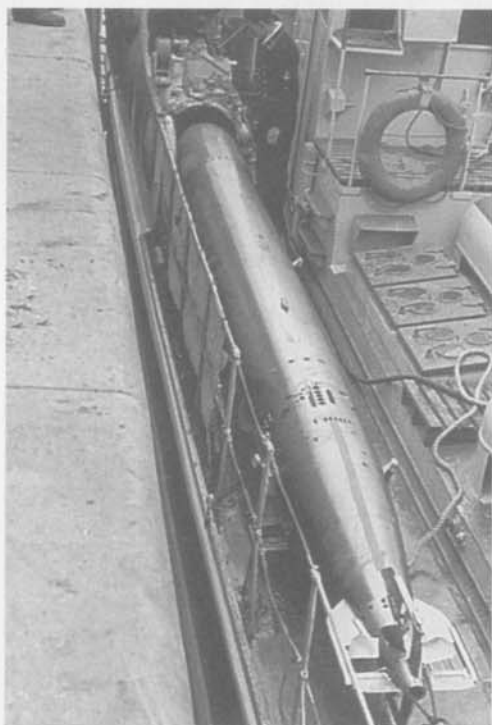


В машинном отделении «шнельбота».





Погрузка торпеды G7a на борт «шнельбота» 2-й флотилии, Остенде, сентябрь 1940 г.

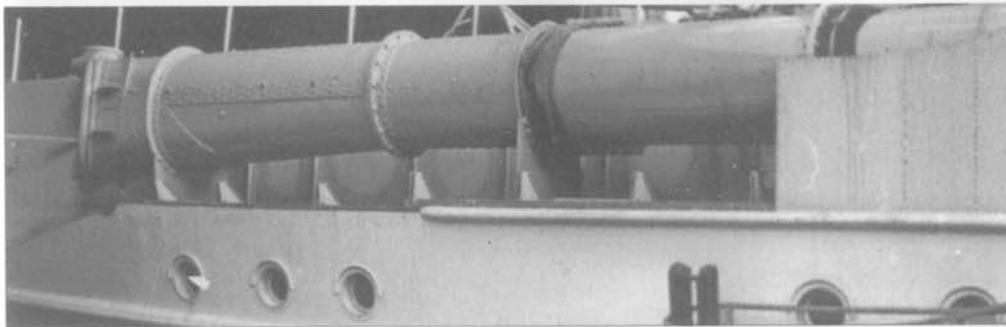


Загрузка торпеды G7a в торпедный аппарат «шнельбота».

усугубленной, к тому же, увеличенной массой. В конце 30-х годов специально для торпедных катеров разрабатывалась торпеда G6a (длина 6,422 м, вес 1528 кг) с увеличенной до 50 уз. скоростью, но добиться удовлетворительной надежности конструкторам не удалось, и работы были свернуты.

Неконтактные взрыватели появились в «москитном флоте» лишь в конце 1942 г. и применялись в крайне ограниченных количествах. Это было очевидным недостатком торпедного вооружения «шнельботов»: опыт войны показал, что попадание контактной торпеды G7a часто приводило лишь к отрыву оконечностей атакуемого судна, в то время как неконтактный взрыв, как правило, приводил к его гибели.

«Умные» торпеды применялись достаточно редко. В период боев в бухте Сен-Июль-август 1944 г.) имелся единичный и малорезультативный опыт использования акустических торпед T5a «Цаункёниг» и тихоходных маневрирующих торпед T3d «Дакель». Более эффективной оказалась стрельба торпедами G7a с прибором маневрирования FAT. Известен случай, когда три катера, выпустив шесть торпед этого типа, добились пяти попаданий, потопив одно и повредив четыре судна типа «Либерти». Отсутствие необходимости в точ-



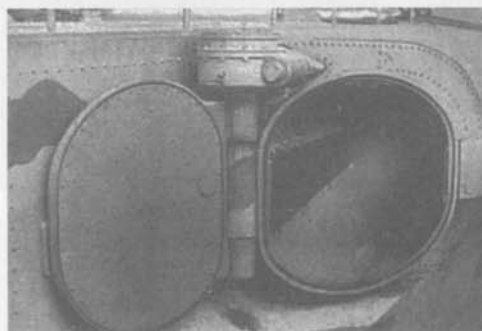
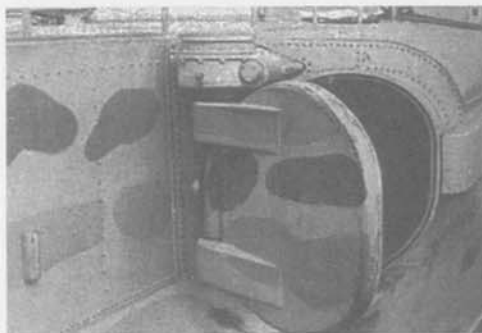
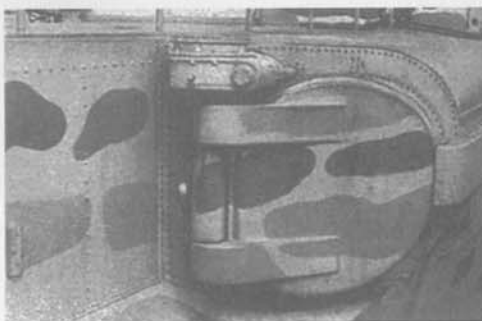
Торпедный аппарат катера серии S-14.

ном прицеливании увеличивало дистанцию пуска и, соответственно, уменьшало риск пострадать от действий противника.

Управление торпедной стрельбой осуществлялось при помощи установленного на мостике торпедного прицела. На первых катерах (до S-29 включительно) он был модели RZA-3, не позволявшей производить расчет установки прибора Обри. Начиная с S-30, все «шнельботы» получили более совершенную модель RZA-5, снабженную механическим аналоговым вычислителем. Пеленг на цель вводился с бинокулярного прицела, а дистанция и скорость — при помощи ручек. После ввода данных в прибор, он вырабатывал параметры установки угла поворота прибора Обри, которые посредством выдвижных шпинделей с сервоприводами вводились в находящиеся в аппаратах торпеды.

Артиллерийское вооружение катеров к сентябрю 1939 года состояло из одного 20-мм автомата «Рейнметалл» С/30 (боезапас 3000 выстрелов) в установке L/30, монтировавшейся на кормовой площадке, и двух переносных 7,92-мм пулеметов «Маузер» MG 34.* На крупных катерах, начиная с S-38, появилось второе орудие в локовой турели (Drehkranzlafette) на полубаке. Катера серии S-30 получили пушку на полубак только в конце 1941-го. В дальнейшем из-за ограниченных размеров и без того невысокой скорости вооружение катеров этого типа не модернизировалось. Относительно низкие скорострельность (боевая — всего 120 выстр./мин) и надежность 20-миллиметровок вызывали частые нарекания моряков, в результате чего в 1941–1942 годах на большинстве катеров их заменили на более совершенную модель С/38 (220 выстр./мин).

* На части катеров пулеметы устанавливались в спаренном лафете Zwillingsockel-36 на позиции позади рубки.



Крышка торпедного аппарата катера серии S-30 в закрытом, промежуточном и открытом положениях.

ТТХ торпедного оружия катеров

Марка	Калибр, мм	Длина, м	Вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность хода, м/уз.
G7a (T1)	533	7,186	1528	320	6000/44, 7800/40 14□000/30
T3d «Dackel»	533	11	2216	281	57□000/9
T5a «Zaunkönig»	533	7,186	1497	274	5700/24



Кормовой 20-мм автомат «шнельбота» 2-й флотилии. Остенде, сентябрь 1940 г.



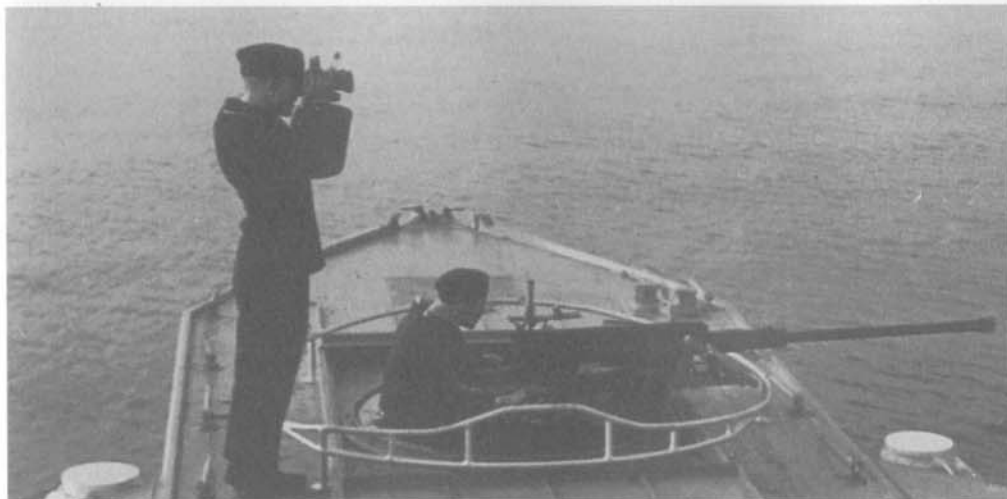
20-мм автомат «Рейнметалл» С/30.

Участившиеся стычки с британскими артиллерийскими катерами (MGB) заставили принять кардинальные меры по усилению вооружения «шнельботов». Стандартная морская 37-мм полуавтоматическая пушка С/30 не годилась для этой цели из-за слишком низкой скорострельности (порядка 40 выстр./мин). Единственной альтернативой были шведские 40-мм автоматы «Бофорс» (Flak 28).* К октябрю 1942 г. по три катера в 1-й, 2-й и 4-й флотилиях и по два в 5-й и 6-й

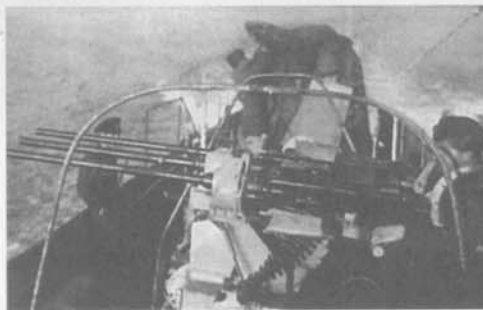
*«Бофорсы» для германского флота производил арсенал Консберга (в оккупированной Норвегии) по купленной еще до войны лицензии, однако первая группа катеров получила автоматы из числа захваченных немцами в Польше.

получили вместо 20-миллиметровки на юте по одному «бофорсу» с боекомплектом 2000 выстрелов. В общей сложности перевооружено было 14 «шнельботов»: S-29, S-39, S-42, S-44 — S-46, S-51, S-81 — S-83, S-98, S-99, S-112, S-117. Невысокая скорострельность и отсутствие бронебойных снарядов заставили командование Кригсмарине воздержаться от более широкого распространения «бофорсов» на катерах.

Другого пригодного для установки на торпедные катера вооружения у немцев просто не было. Перспективная 50-мм пушка Flak 41 весила более 3 тонн, специальный катерный вариант 30-мм авиационной пушки МК-103 на-



**Носовая турель
с 20-мм пушкой
С/30.**



**Носовая турель
с 20-мм пушкой
Flak C/38
на катере S-152
(с л е в а).**

**Трехствольный
15-мм пулемет
MG 151/15
на одном
из «шнельботов».**

ходился пока в стадии разработки. Поэтому командирам катеров часто приходилось импровизировать. В результате кормовую огневую точку чаще всего оснащали спаренным 20-мм автоматом, изредка (например, на S-65) заменяемым счетверенным — так называемым «фирлингом». Дополнительно оборудовалась огневая точка за рубкой, куда мог ставиться одноствольный или спаренный 20-мм автомат, спаренный или строенный 15-мм пулемет MG-151/15. Есть свидетельства применения на «шнельботах» авиационных 20-мм пушек MG FF в импровизированных установках. Число пулеметов винтовочного калибра могло достигать восьми.

В начале 1944 года на вооружение наконец-то поступили 30-мм автоматы (в ос-

новном на новые катера, начиная с S-170), а позади рубки практически на всех сохранившихся «шнельботах» установили спаренные C/38. В конце 1944-го кормовая точка стала оборудоваться одноствольной 37-мм (модифицированной армейской Flak 36 или ее морским аналогом M42) либо 40-мм пушкой. Планировавшееся перевооружение всех установок на полубаке на 30-мм орудие МК-103 удалось осуществить лишь частично. Спаренную 30-мм установку так и не разработали, вместо нее новые катера получали две одноорудийные установки с МК-103 либо орудия старых типов.

В 1944 году часть катеров вооружили 86-мм системой залпового огня RAG M42 (Raketen Abschuss Gerdte) для стрельбы

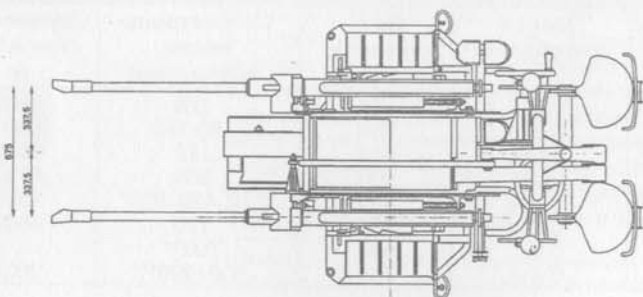
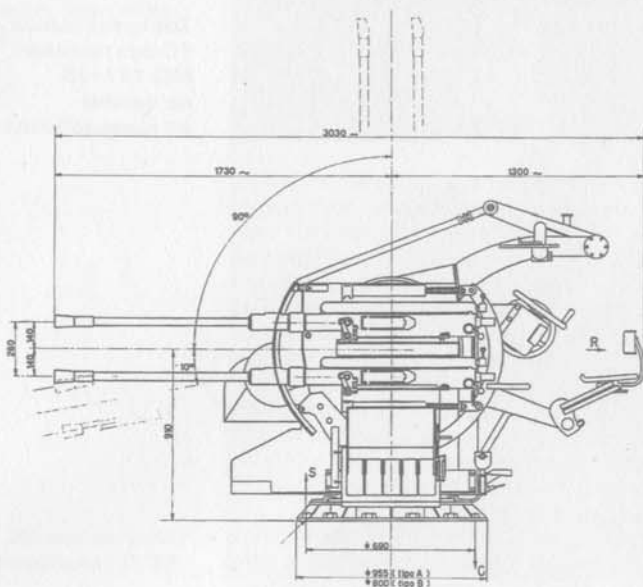
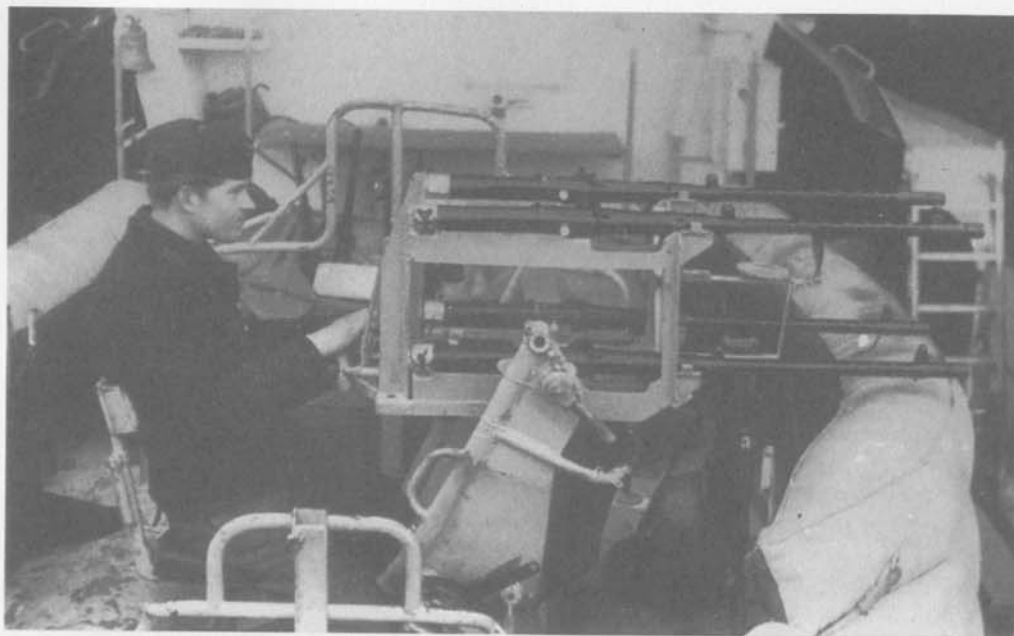
Характеристики артиллерийских систем, находившихся на вооружении торпедных катеров

Марка	Калибр/ длина ствола	Масса установки, кг	Масса снаряда, кг	Нач. скорость, м/с	Скорострель- ность, выстр./мин	Дальность стрельбы, м
Flak 28 (Bofors)	40/56	879	0,955	854	128	9600
M42	37/69	1350	0,625	850	160-180	6600
Flak 36	37/57	1552	0,625	820	120	6500
МК 103	30/53	619	0,330	900	250	5730
C/38	20/65	416,560, 2150*	0,134	835	220, 420, 800*	4800
C/30	20/65	420	0,134	835	120	4800
MG 151/15	15/83,6	.	0,057	950	700**	.
MG 34	7,92/79	.	0,011	755	800-900**	2000

* Для одно-, двух- и четырехствольных установок соответственно.

** Темп стрельбы.

Счетверенная установка 7,92-мм пулеметов MG-34 на катере S-105.



зенитными ракетами (боекомплект — 30 осколочных и 60 осветительных ракет). Всего «начальник торпедных катеров» капитан-цурзее Рудольф Петерсен распорядился установить 20 подобных комплектов.

Все «шнельботы» оборудовались двумя кормовыми бомбосбрасывателями с боекомплектом в шесть глубинных бомб WBF (масса — 139 кг). Помимо основной — противолодочной — функции, бомбы играли роль средства защиты от преследователей — для этого их сбрасывали в кильватерную струю. Столь же важным являлось наличие канистр с дымообразующим средством (Nebelkannen) — первоначально двух, впоследствии же их число достигало восьми, причем наряду с немецкими использовались французского производства. Время работы одной канистры — 20 мин.

В отличие от глубинных бомб, мины не входили в штатное вооружение катеров. Опыты по их применению начались еще до войны, но нашли продолжение лишь в марте 1940 года (на учебных катерах S-14, S-15 и S-16), а первая боевая минная постановка состоялась в ночь на 11 июля 1940 г. в британских водах. Впоследствии минное оружие широко использовались торпедными катерами, а к концу войны по результативности даже вышло на первое место.

Мины принимались на борт вместо запасных торпед: по шесть донных типов TMA, TMB, TMC, LMA, LMB или по четыре якорных типов EMC, UMB, EMF, LMF (два последних типа — неконтактные). Их число соответственно снижалось до двух или четырех,

20-мм счетверенный «фирлинг», устанавливавшийся на «шнельботах» последних серий.



**40-мм «Бюфорс»
на катере
серии S-38,
конец 1942 г.**

в случае, если катер имел 40-мм или 37-мм орудие в корме. Еще две мины могли приниматься вместо глубинных бомб, что, впрочем, делалось редко. В 1940–1942 годах немцы не пренебрегали использованием русских мин образца 1908 года, большой запас которых был захвачен ими в Польше. В исключительных случаях «шнельботы» могли принимать мины типов ТМА и ТМВ в торпедные аппараты. Прием якорных мин, осо-

бенно тяжелых ЕМС, считался крайне рискованным из соображений остойчивости.

Средства связи и навигации

Основной радиопост, располагавшийся под полубаком, оборудовался приемопередатчиком типа FuG/VaU (аналогичные устанавливались на летающих лодках Do-18). Приемный и передающий блоки радиостанции размещались в отдельных корпусах. Станция работала в телеграфном и телефонном режимах в диапазоне длинных и коротких волн и использовалась для связи с береговыми радиостанциями и авиацией, получения циркулярных радиogramм и т.д. Главный пост обслуживался, как правило, двумя радистами. Третий радист находился в ходовой рубке и обслуживал УКВ-радиостанцию Lo-1-UK-35 тактической сети. Она имела небольшую мощность и использовалась для связи между катерами внутри флотилии или группы. При необходимости, пользоваться радиотелефоном мог командир катера — через специальные люк, связывающий мостик с рубкой. В качестве позывных катеров чаще всего употреблялись прозвища их командиров, впрочем, союзники поступали аналогичным образом.

Для сигнализации на ближних расстояниях применялись обычные сигнальные лампы и флажной семафор. Катера ранних серий оборудовались механическим семафором и сигнальными огнями на мачте. Однако в годы войны для снижения визуальной и радиолокационной заметности мачта в обязательном порядке демонтировалась, а начиная с S-38 ее перестали устанавливать вовсе.

Также в набор стандартного оборудования «шнельботов» входил радиопеленгатор, кольцевая антенна которого устанавливалась на рубке позади мостика. Пеленгатор использовался для определения позиции катера по береговым радиомаякам, поиска судов



**Кормовые
бомбосбрасыватели
«шнельботов»
с глубинными
бомбами, 1941 г.**



Интерьер радиорубки одного из «шнелльботов».

противника по перехваченным радиопереговорам, а также при наведении на цель в помощи авиации.

Набор штурманского оборудования катеров был довольно примитивным — набор карт, секстанты и компас. «Шнелльботы» несли несколько магнитных компасов: на нактоузе в средней части корпуса (главный), в ходовой рубке (путевой), на мостике, в штурманской рубке, плюс несколько небольших резервных. Многие катера оборудовались эхолотом для облегчения плавания в мелководных районах.

Технические средства обнаружения

Германские торпедные катера вступили во Вторую мировую войну, подобно катерам других флотов, не имея на вооружении сложных технических средств обнаружения противника, но если у союзников катерные радары появились уже в конце 1941 года, то немцы оказались в отступающих. Летом 1942 г. энергичный капитан-цур-зее Петерсен добился получения пяти комплектов авиационной РЛС FuG-202 «Лихтенштейн», и в августе первый образец катерного радара, получившего обозначение FuMO-71, был установлен на S-112. Он представлял собой неподвижную многовибраторную антенну размером 1,6x1,3 м и позволял сканировать пространство в секторе около 35° по курсу.

Следом аналогичным образом оснастили S-86, S-87 и по одному катеру в 6-й и 3-й (средиземноморской) флотилиях. Малая мощность и низкое расположение приемных антенн (на рубке) позволяли обнаруживать цели типа эсминец лишь на дистанции около 2000 м, крупный транспорт — 6000 м. Вариант радара FuMO-72 с вращающейся антенной, размещенной над рубкой, прозванный немецкими катерниками «гранатоловитель», не был принят из-за стремления сохранить низкий силуэт.

В марте 1944 г. на вооружение поступила радиолокационная станция FuMO-62 «Хохентвилль-S», являвшаяся морской версией одноименного авиационного радара FuG-200. Дальность обнаружения увеличилась до 10 км при существенно лучшей точности, хотя размер антенны по-прежнему был значительным (1,2x1,2 м). К концу войны данную станцию имели шесть катеров: S-76, S-130, S-135, S-195, S-211 и S-212. Последним вариантом РЛС, которую пытались установить на «шнелльботах», стала FuMO-81 «Берлин», являвшаяся не чем иным, как попыткой воссоздать 9-сантиметровый радар союзников. При мощности излучателя 18—20 кВт эффективная дальность действия составляла порядка 30 км. Хотя в германских документах зафиксировано, как минимум, три случая установки данных устройств на торпедные катера (S-122, S-127 и S-302), в массовом количестве на вооружение они не поступали — сказались производственные трудности.

Другая, не менее важная техническая система обнаружения — станции радиотехнической разведки (обычно называемые радиолокационными детекторами), фиксировавшие излучение неприятельских радаров. Впервые они появились на катерах в конце 1942 года (прибор FuMB-1 «Метокс», установленный на S-70), однако были крайне немногочисленны, поскольку основным их потребителем являлся подводный флот. Ко второй половине 1943 года этими приборами оснастили 2—3 катера на флотилию, что позволило в значительной мере снизить показатель потерь от внезапных атак противника.

В начале 1944 г. на вооружение поступила станция радиотехнической разведки FuMB-29 «Бали», которая могла использоваться с приемниками FuMB-4 «Самос» (90—470 МГц), FuMB-9 «Киперн-II» (146—264 МГц) или FuMB-10 «Боркум» (100—400 МГц), сигнал с которых поступал на блок индикации FuMZ-1. Специально для «шнелльботов» был разработан детектор FuMB-32 «Флорес» (110—300 МГц), отличавшийся компактной вращающейся антенной, располагавшейся на невысоком штоке. Для обнаружения излучения 9-см радаров союзников была создана станция FuMB-24 «Куба-1а», также идеально подходящая для размещения на торпедных катерах. Как правило, антенны двух последних станций устанавливались на

общем штоке над штурманской рубкой и синхронно вращались находившимся там оператором. В середине 1944 года «шнелльботы» стали оснащаться детекторами сантиметрового диапазона «Наксос» (варианты FuMB-23 и FuMB-28), отличавшимися высокой чувствительностью. Их антенна ZA-290M размещалась под плексигласовым колпаком.

Действовавшие на Средиземном море катера типов S-30 и S-151 оснащались приборами FuMB-26 «Тунис», совмещавшими прямоугольную сеточную антенну «Ливия» (длина волны принимаемого излучения 2—20 см) и миниатюрный приемник 9-см излучения FuMB-33 «Лилипут».

Применялись немцами и другие средства радиоэлектронной борьбы — постановщики помех, создававшие ложные засветки на экранах вражеских радаров: буи «Тетис» и надувные баллоны «Афродита». Также имели место попытки создания специальных материалов, поглощающих или искажающих излучение вражеских радаров, — некий прообраз технологии «стэлс». Например, на S-147 в конце 1943 г. испытывалось покрытие «Netzhamd», представлявшее собой металлическую сетку, покрывавшую катер от ватерлинии до крыши рубки. Оно показало работоспособность на определенных длинах волн, но так и не было доведено до практического применения. Не вышли за стадию экспериментальных и разрабатывавшиеся приборы опознавания «свой-чужой» (FuKG).

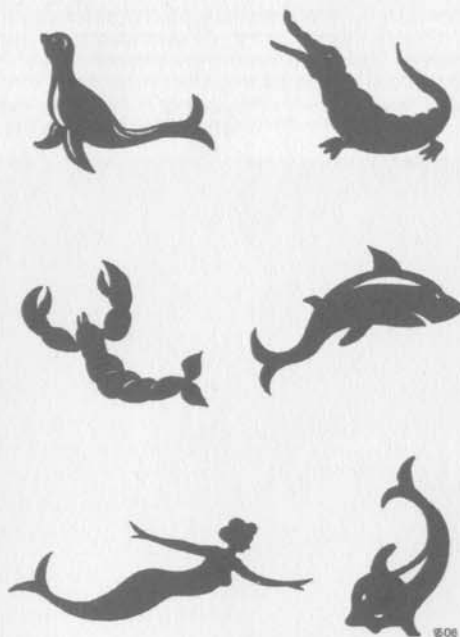
Окраска и символика

Первые «шнелльботы» окрашивались в традиционный для германского флота светло-серый цвет (Hellgrau 4). Методичные предвоенные эксперименты позволили установить, что в темное время более светлая окраска обладает преимуществом перед темной, сливаясь с горизонтом. Эти выводы казались парадоксальными и шли в разрез с практикой начала века, когда немецкие миноносцы красились в матово-черный цвет, тем не менее, к началу войны общепринятой для вертикальных поверхностей торпедных катеров стала бледно-серая, почти белая окраска — так называемая «Schnellbootweiss». Подводная часть окрашивалась предотвращающим обрастание составом черного цвета (Schiffsbodenfarbe Grau 1), позже стал широко применяться кирпично-красный (Schiffsbodenfarbe Rot 5). Горизонтальные поверхности красились в черный, различные оттенки серого или, реже, зеленого цвета, хотя на Средиземном море наиболее распространенной была светло-зеленая (Hellgrün 35.1) или оливковая (Dunkelgrün 35.3) окраска палуб. Для опознавания с воздуха на палубу или крышу рубки иногда наносились круги со свастикой, а на Средиземном и Черном морях практиковалась итальянская схема: диагональные красно-белые полосы на полубаке. Внутренние помещения

имели темную окраску, чтобы глаза моряков легче привыкали к ночной темноте.

Во время войны ряд катеров получил окраску для действий в светлое время суток. В период Норвежской кампании, участвовавшие в ней «шнелльботы» целиком перекрашивались в темно-серый цвет. Первые случаи применения камуфляжа приходится на лето 1941 г. — на катерах, действовавших в финских шхерах. По одной из схем, поверх обычной «Schnellbootweiss» наносились небольшие продолговатые пятна различных оттенков серого и светло-коричневого (Hellbraun 36.1) цветов; по другой — более крупные темно-серые (Dunkelgrau 2) пятна разделялись волнообразными полосами синего цвета (Dunkelblau 33.3) — так называемые «тигровые полосы». Похожим образом, но более контрастно, окрашивались катера, действовавшие в фьордах Северной Норвегии. «Шнелльботы» с бронированными рубками камуфляжа, как правило, не несли — единственный достоверно известный случай имел место летом 1944 г., когда действовавшие в Финском заливе катера 6-й флотилии камуфлировались большими неровными пятнами и полосами «Dunkelgrau».

В военное время «шнелльботы» не несли бортовых номеров, зато, как и в подводных силах, их непременным атрибутом была развитая символика. Чаще всего на фальшборт наносились эмблемы флотилий, но во 2-й и 3-й флотилиях практиковались индивидуальные эмблемы катеров, а в 4-й и 8-й «гербы» соединений дублировались личными знаками командиров катеров. И лишь «шнелльботы» из состава учебных флотилий получали цифровое или буквенное обозначение.



Эмблемы торпедных катеров 3-й флотилии во время ее действий на Средиземном море, 1942—1943 гг.

Тактико-технические данные германских торпедных катеров довоенной постройки

	S-1	S-2-S-5	S-6	S-7-S-9	S-10-S-13	S-14-S-17	S-18-S-25
Год вступления в строй	1930	1932	1933	1934 – 1935	1935	1937–1939	1938–1939
Водоизмещение, т: стандартное/полное	40,4/51,6	47,2/57,6	60,4/95	75,8/86	75,8/92	92,5/105,4	92,5/105,4
Длина, м: наибольшая/по ватерлинии	27,03/26,6	28,04/27,7	32,36/31,91	32,36/31,91	32,36/31,91	34,62/34,04	34,62/34,04
Ширина, м	4,22	4,3	5,06	5,06	5,06	5,26	5,26
Осадка, м*	1,4/1,47	1,4/1,5	1,23/1,66	1,2/1,36	1,22/1,42	1,42/1,67	1,42/1,67
Высота корпуса на миделе, м	2,4	2,44	2,88	2,88	2,8	2,9	2,9
Силовая установка: число и тип двигателей марка суммарная мощность, л.с.	3 бенз. DB BFz** 2700	3 бенз. DB BFz** 3000	3 диз. MAN L7Zu19/30 3960	3 диз. MAN L7Zu19/30 3960	3 диз. DB MB-502 3960	3 диз. MAN L11Zu19/30 6150	3 диз. DB MB-501 6000
Скорость, уз. максимальная без использования «эффекта Люрсена»	34,2 30	33,8 30	35,5 30	36,5 30	35 30	37,7 35,5	39,8 35
Запас топлива, т	6,6	7,9	10,3	10,5	10,5	...	13,3
Дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	350(30) 582(22)	...	600(30) 758(22)	600(30) 758(22)	600(30) 758(22)	500(32)	700(35)
Генераторы: число и тип суммарная мощность, кВт	1 бенз. 10	2 бенз. 20	2 бенз. 20	2 бенз. 20	2 бенз. 20	2 бенз. 20	2 бенз. 20
Вооружение (проектное), число — калибр: торпедное (число торпед) артиллерийское (запас снарядов)	2-533-мм(2) 1-20-мм (2000)	2-533-мм(2) 1-20-мм (3000)	2-533-мм(2) 1-20-мм (3000)	2-533-мм(2) 1-20-мм (3000)	2-533-мм(2) 1-20-мм (3000)	2-533-мм(2) 1-20-мм (3000)	2-533-мм(2) 1-20-мм (3000)
Экипаж, чел. (в т.ч. офицеров)	12 (1)	12-14 (1)	12 (1)	18-23 (1)	18-23 (1)	18-23 (1)	20-23 (1)

* Осадка указана по корпусу на миделе/по наиболее выступающей части. ** Кроме того, 1 бенз. мотор экономичного хода Maybach S5 мощностью 100 л.с. на среднем валу.

Тактико-технические данные германских торпедных катеров военной постройки

	S-26 – S-29, S-38 – S-53, S-62 – S-99, S-101 – S-135, S-137, S-138	S-30 – S-37, S-54 – S-61	S-100, S-136, S-139 – S-150, S-167 – S-169, S-171 – S-227	S-151 – S-158	S-170, S-228, S-301 – S-307	S-701 – S-709
Год вступления в строй	1939–1943	1940–1943	1943–1945	1941–1942	1944–1945	1944–1945
Водоизмещение, т: стандартное/полное	92,5 ¹ /112 ¹	80,2 ² /100 ²	100/117	54/66	99/124	99/124
Длина, м: наибольшая/по ватерлинии	34,94/34,05	32,76/31,92	34,94/34,05	28,25/27,7	34,94/34,05	34,94/34,05
Ширина, м	5,28	5,06	5,28	4,46	5,28	5,28
Осадка, м*	1,42/1,67	1,23/1,47	1,42/1,8	1,25/1,51	1,42/1,8	1,47/1,8
Высота корпуса на миделе, м	2,9	2,8	2,9	2,44	2,9	2,9
Силовая установка: число и тип двигателей марка суммарная мощность, л.с.	3 диз. DB MB-501 6000 ³	3 диз. DB MB-502 3960 ⁴	3 диз. DB MB-511 7500	3 диз. DB MB-500 2850	3 диз. DB MB-518 9000	3 диз. DB MB-511 7500
Скорость, уз. максимальная без использования «эффекта Люрсена»	39 ³ 37,5 ³	36 ⁴ ...	41 39	32,3 ...	43,6 39	41 39
Запас топлива, т	13,5	13,3	13,5	5,9	15,7	15,7
Дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	700 (35)	800 (30)	700 (35)	350 (30) 936 (10)	780 (35)	780 (35)
Генераторы: число и тип суммарная мощность, кВт	2 диз. 15	1 бенз. 7,5	2 диз. 15	2 диз. 12	2 диз. 15	2 диз. 15
Вооружение (проектное), число — калибр: торпедное (число торпед) артиллерийское (запас снарядов)	2-533-мм(4) 2-20-мм(6000)	2-533-мм(4) 1-20-мм(3000)	2-533-мм(4) 2-20-мм(6000) ⁵	2-533-мм(2) 1-20-мм(...)	2-533-мм(4) 2-30-мм(6000)	4-533-мм(4) 6-30-мм(18000) ⁶
Экипаж, чел. (в т.ч. офицеров)	24 (1) – 31 (2)	24–30 (1)	24 (1) – 31 (2)	24–30 (1)	24 (1) – 31 (2)	24 (1) – 31 (2)

* Осадка указана по корпусу на миделе / по наиболее выступающей части. ¹ Для катеров с моторами MB-511 и бронированной рубкой (Kalotte) — 96/115 т. ² Для катеров с моторами MB-512 — 81/102 т. ³ После замены моторов на MB-511: мощность 4800 л.с., скорость — 41/39 уз. соответственно. ⁴ После замены моторов на MB-511: мощность 4800 л.с., скорость — 36,6 уз. ⁵ На катерах, вступавших в строй в 1944–1945 гг., устанавливалось 1–37-мм или 40-мм (2000) и 3–20-мм (9000). ⁶ Проектное вооружение, реально ни на один из катеров не устанавливавшееся. Типичное вооружение при вступлении в строй состояло из 2–30-мм (4000) и 2–20-мм (6000).

«ШНЕЛЛЬБОТЫ» В БОЮ

Испанский дебют

Нацистская Германия оказывала значительную военную помощь испанским националистам буквально с первых же дней июльского восстания 1936 г. Содействие повстанцам на море нашло свою кульминацию в операции «Урсула» — прямых действиях подводных лодок U-33 и U-34 против республиканского флота. Одним из направлений этого содействия стала передача испанцам пяти первых «шнелльботов» с S-1 по S-5.* Первоначально переговоры об их приобретении вел Китай (заказавший три новых катера того же типа с бензиновых двигателями), однако в конечном счете немцы предпочли уступить их своим новым союзникам на Пиренеях.

Первыми германскими торпедными катерами, полученными испанцами, стали S-2 и S-4, доставленные германским судном из Килия в Кадис и переданные там новым владельцам 16 ноября 1936 г. В состав национального флота они вошли под названиями «Фаланге» и «Рекете». В течение примерно 2,5 месяцев проходило обучение экипажей и все это время на борту катеров оставались несколько немецких моряков. При этом с начала января 1937 г. катера стали совершать «учебно-боевые» выходы на патрулирование Гибралтарского пролива. В ночь на 19 января они вышли из Сеуты на перехват республиканского линкора «Хаиме I», однако никого в море не встретили.

4 февраля «Фаланге» и «Рекете» были, наконец, сочтены достигшими боеготовности

* Справочник Гренера (и вслед за ним немалая часть других авторов) ошибочно числит переданным испанским националистам также торпедный катер S-6. На самом деле он продолжал нести службу в составе германского флота, благополучно пережил Вторую мировую войну и в 1945 году был передан по репарациям Великобритании.

и переданы в непосредственное подчинение командующего национальным флотом адмирала Серверы для обеспечения блокады Малаги. В ночь на 6 апреля катера совершили первый выход на постановку активного минного заграждения у Альмерии, где с 10 февраля базировался линкор «Хаиме I». Республиканцам эта минная банка никакого ущерба не нанесла, но, по всей видимости, именно на ней 13 мая подорвался британский эсминец «Хантер». Поскольку впечатление, произведенное его повреждениями в СССР, хорошо известно, то можно с некоторой долей иронии сказать, что минная постановка пары испанских «шнелльботов» оказалась едва ли не самой результативной в мировой истории, косвенно «поразив» 24 строящихся советских эсминца проекта 7 и «уничтожив» на стапелях шесть из них.

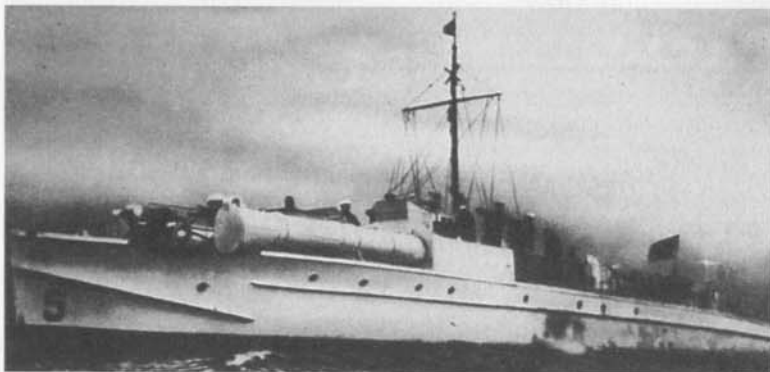
В марте 1937 года из Германии в Кадис были доставлены S-1 и S-3, вошедшие в состав флота националистов как «Бадахос» и «Овьедо». В начале апреля они перешли из Кадиса в Малагу и присоединились к собранным в этом порту «москитным силам».*

24 апреля республиканский флот принял крупную акцию против занятого националистами побережья — линкор «Хаиме I» и легкие крейсера «Либертад» и «Мендес Нуньес» под прикрытием эскадренных миноносцев «Гравина» и «Альмиранте Миранда» подвергли бомбардировке участок между Мотрилем и Торрохом; одновременно эскадренные миноносцы «Лепанто» и «Санчес Баркастеги» обстреляли непосредственно Малагу. Для атаки последних немедленно вышли все четыре «шнелльбота». Звено «Фа-

* Помимо «шнелльботов», национальные ВМС располагали четырьмя экс-итальянскими катерами: «Наполес» (бывший MAS-100), «Сицилия» (MAS-223), «Кандидо Перес» (MAS-435) и «Хавьер Квируга» (MAS-436).



Торпедный катер S-1 — будущий испанский «Бадахос».



**Торпедный
катер S-5,
получивший
в испанском флоте
наименование
«Толедо».**

ланге» и «Рекете» с самого начала преследовали неудачи — почти сразу на первом произошла авария двигателя, и он был вынужден вернуться, а второй не смог атаковать противника. Тем не менее, обнаружение неприятельских торпедных катеров вынудило республиканские эсминцы прервать обстрел и начать отход. «Бадахос» и «Овьедо» около 15.00 24 апреля смогли настичь отходящие на восток «Лепанто» и «Санчес» у Нерья, однако, как и следовало ожидать, дневная атака на быстроходные боевые корабли оказалась заведомо безрезультатной и была с легкостью отражена огнем артиллерии эсминцев, которые даже не позволили торпедным катерам приблизиться на сколько-нибудь близкую дистанцию для прицельного пуска торпед. В результате «Овьедо» выпустил обе свои торпеды по эсминцам с 2800 м, а «Бадахос» — примерно с 2000 м, без всякого шанса на успех. После атаки катера стали отходить на полном ходу, прикрывшись дымовыми завесами и отчаянно зигзагируя, при этом «Бадахос» потерял лопасть одного из своих гребных винтов.

После событий 24 апреля число торпедных катеров в Малаге временно сократилось до двух исправных единиц — «Рекете» и «Овьедо» — которые 1 мая совершили безуспешный выход на перехват республиканского транспорта «Кабо Санто Томе» (на котором, кстати, доставлялись первые два предназначенных республиканцам советских торпедных катера типа Г-5), но так и не смогли его обнаружить. А 17 мая на стоявшем в Малаге «Рекете» произошел пожар, выведший катер из строя на несколько недель.

Тем временем командование ВМС националистов приняло решение сосредоточить свои «шнельботы» в Пальме на острове Мальорка с тем, чтобы, используя значительные дальность плавания и автономность этих катеров, вести оттуда операции практически против всего средиземноморского побережья республиканской зоны, в первую очередь против судоходства в Валенсии. 7 июня в Пальму прибыли «Бадахос» и «Овьедо», в начале июля к ним присоединился «Рекете», но собраться на Балеарских островах всем «шнельботам» было не суждено. 18 июня на стоявшем в Малаге «Фаланге» вспыхнул по-

жар. Опасаясь дальнейшего распространения огня и взрыва торпед, командир принял решение затопить катер у стенки, в результате чего он был полностью потерян, пять членов экипажа получили тяжелые ожоги и трое из них впоследствии скончались.

В середине июля 1937 г. «Рекете», «Бадахос» и «Овьедо» перешли в Солсер на северо-западном побережье Мальорки, где была создана временная база торпедных катеров, сведенных во флотилию, которую возглавил капитан ди корбета Педро Перес Гусман. Тем не менее, в течение почти полугода испанским «шнельботам» так и не удалось предпринять ни одной наступательной акции. Основной проблемой была весьма невысокая надежность бензиновых двигателей (усугубленная значительной степенью износа моторов к моменту получения катеров франкистами), парализовавшая всякую их деятельность. 7 сентября «Овьедо» был поставлен в Пальме на переборку моторов, продолжавшуюся до 3 декабря.

5 октября «Бадахос» открыл боевой счет торпедных катеров националистов, арестовав в бухте Польенса остановленный франкистским гидросамолетом французский пароход «Касидань». Однако состоявшийся 16 октября выход «Бадахоса» (под брейд-вымпелом командира флотилии) и «Рекете» из Ивисы с целью ночного поиска судов противника у республиканского побережья был сорван произошедшей вскоре после начала операции поломкой среднего двигателя второго катера. Только в ночь на 5 ноября это звено смогло впервые достичь побережья республиканской зоны, произведя успешную постановку 6 якорных мин у Валенсии на расстоянии всего одной мили от входных огней порта. Переход осуществлялся вместе с тяжелым крейсером «Канариас» и недавно полученными от итальянцев эскадренными миноносцами «Мелилья» и «Сеута». 11 ноября оба этих катера успешно выполнили аналогичную постановку шести мин у Кастельона. Конкретная результативность обеих этих заграждений остается, впрочем, неизвестной до сих пор. Наиболее вероятно, что именно на их минах 22 ноября 1937 г. у Кастельона погибло республиканское парусное судно «Кала Энгосаура» (425 брт).

После двух этих походов «Бадахос» был также поставлен в Пальме на ремонт двигателей, в силу чего деятельность единственного оставшегося в строю «Рекете» вынужденно свелась лишь к учебным выходам.

С началом 1938 года, с возвращением в строй «Овьедо», флотилия смогла возобновить активную деятельность. В течение двух месяцев «Рекете» и «Овьедо» совершили восемь ночных походов с Балеарских островов на поиск противника у республиканского побережья (12, 16 и 24 января и 1, 7, 18, 22 и 24 февраля). Вылазки продолжались в среднем по 12 часов, ни одном случае противник обнаружен

не был. Еще три выхода пришлось прервать из-за неполадок в двигателях катеров. Столь интенсивная эксплуатация немедленно отразилась на техническом состоянии «шнелльботов»: 6 марта на «Рекете» произошла авария двигателя, выведшая катер из строя до середины апреля, вслед за этим и «Овьедо» сочли за благо поставить в очередной ремонт. Флотилия вновь осталась с одним катером — «Бадахос», совершившим 9 марта первый выход для послеремонтного опробования моторов.

В апреле 1938 г. националисты в ходе удачного наступления на суше смогли расчлнить республиканскую зону надвое и выйти к Средиземному морю в полосе от Эбро до Сагунто. Уже 23 апреля все три «шнелльбота» были переброшены в Винарос с целью воспрепятствования сообщению морским путем между разделенными частями республиканской территории. В следующие месяцы они вели активную деятельность, участвуя как в патрулировании вдоль занятого побережья, так и периодически привлекаясь к эскортированию действующих в этом районе крупных кораблей национального флота. Тем не менее ни одной встречи с противником не произошло. Лишь в ночь на 27 июля «Бадахос» обнаружил силуэт неизвестного судна, принятого за республиканский транспорт «Трамонтана», и выпустил по нему две торпеды, не попавшие в цель — к счастью, поскольку впоследствии выяснилось, что это был английский пароход «Сомерсби».

1 сентября «Рекете» и «Овьедо» находились в Винаросе, будучи ошвартованными у борта использовавшегося в качестве плавбазы парусно-моторного судна «Кала Милья», когда порт подвергся налету республиканской авиации. Плавбаза получила попадание бомбы, загорелась и в итоге затонула, при этом на «Рекете» осколками были выведены из строя один из двигателей, радиостанция и поврежден корпус, а на «Овьедо» имелось двое легкораненых. Во избежание повторных бомбардировок оба катера на следующий день перешли в Беникарло в нескольких милях южнее Винароса.

17 ноября 1938 г. все три «шнелльбота» были сосредоточены в Ивисе для осуществления набега на небольшие острова Колумбретес, лежащие между Балеарами и материком, однако эта операция так и не состоялась из-за плохих погодных условий. В результате в течение декабря и января деятельность катеров свелась к сопровождению кораблей и судов, входящих или выходящих из Пальмы. 9 февраля 1939 г. после капитуляции республиканского гарнизона острова Менорка катера участвовали в переброске войск с Мальорки на Менорку. «Шнелльботы» вместе со вспомогательным крейсером «Мар Негро» и тремя транспортными осуществили высадку 105-й пехотной дивизии националистов в порту Сьюдадела, а затем совершали челночные рейсы между островами, доставляя дополнительные силы. Только «Рекете» за сутки совершил семь переходов на Менорку и обратно.

21 февраля все три торпедных катера приняли участие в известном военно-морском параде в Салоу, устроенном националистами в честь победы в Каталонии. При этом «Рекете» выпала честь принять на борт самого генералиссимуса Франко. После парада катера перешли в Барселону, а 2 марта вернулись в Ивису. Очевидное к тому времени разложение Республики оставило их в бездеятельности вплоть до окончательного прекращения войны. Тем временем в феврале 1939 г. из Германии в Кадис был доставлен торпедный катер S-5, вошедший в состав национального флота под названием «Толедо», но так и не успевший принять участие в боевых действиях.

Вскоре после окончательной победы Франко, 19 апреля 1939 г., флотилия торпедных катеров прибыла в Кадис, избранный местом её постоянного базирования. Всем «шнелльботам» были присвоены вместо названий буквенно-цифровые индексы: LT-11 («Рекете», бывший S-4), LT-12 («Бадахос», бывший S-1), LT-13 («Овьедо», бывший S-3) и LT-14 («Толедо», бывший S-5). Впрочем, на службе в испанском флоте они оставались не очень долго и были списаны в 1940—1946 гг.

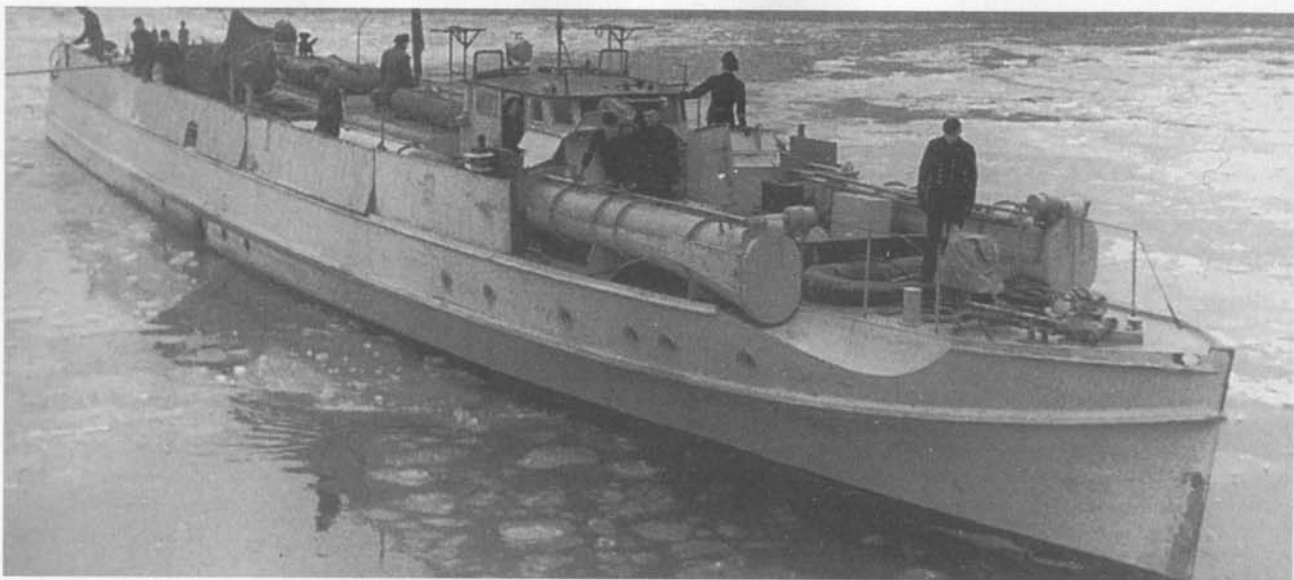
Ла-Манш и Северное море

К началу Второй мировой войны класс торпедных катеров в Германии находился по сути дела в стадии становления. Из 18 имевшихся в строю единиц, лишь шесть (S-18 — S-23) были оснащены надежными дизелями фирмы «Даймлер-Бенц» и могли привлекаться к активным действиям вдали от баз. Все они входили в состав 1-й флотилии (командир — капитан-лейтенант Курт Штурм). 2-я флотилия (S-10 — S-17; корветтен-капитан Рудольф Петерсен) могла считаться боеспособным подразделением лишь на бумаге. Половину ее составляли катера с ненадежными дизелями фирмы MAN. Четыре еще более старых катера с такими же двигателями использовались в учебных целях. Четырнадцать «шнелльботов» («S-ботов») находились в различных стадиях постройки. По всем расчетам данного количества могло хватить лишь на замену старых катеров в боевых флотилиях и покрытие потерь. Таким образом, как и в случае, с подводным флотом, в первый, наиболее легкий год войны «утраченные победы» немецких катерников стали прямым следствием недальновидной политики строительства Кригсмарине в предвоенный период.

Несколько слов относительно организации катерных сил. Согласно немецкой структуре подразделения «шнелльботов» находились в ведении «начальника миноносцев» (FdT = Führer der Torpedoboote; до ноября 1939 г. им был погребший впоследствии на «Бисмарке» контр-адмирал Гюнтер Лютьенс), отвечавшего за боевую подготовку и материально-техни-



Контр-адмирал
Ганс Бютов.



**Торпедный катер
серии S-14 в Киле,
зима 1939 г.**



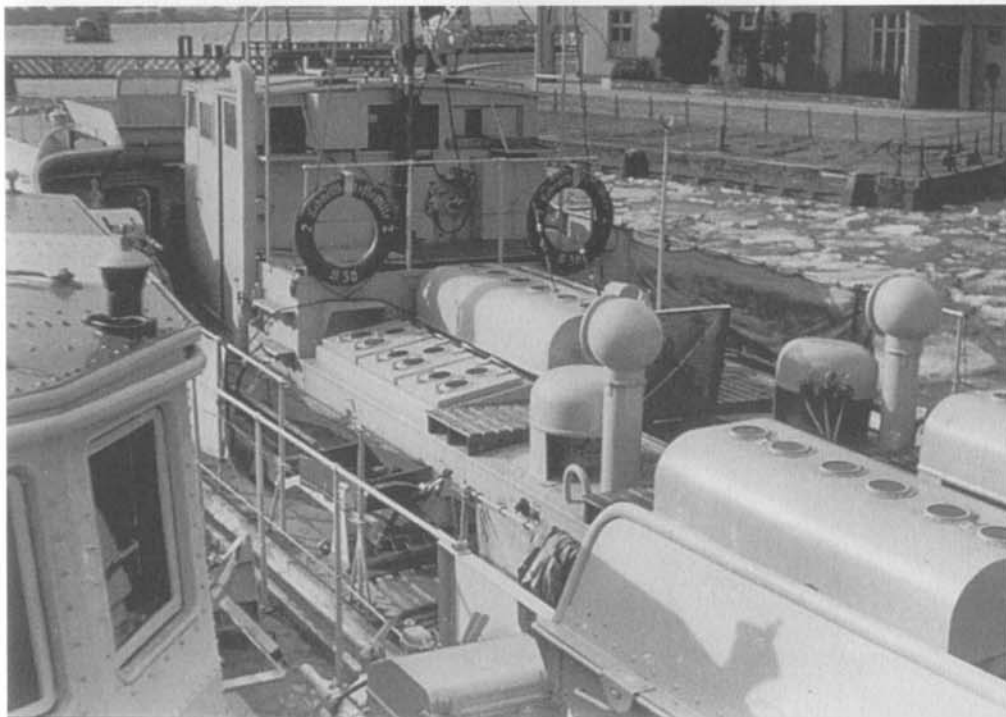
**Вмерзший
в лед катер
серии S-14
в Киле,
декабрь 1939 г.**

ческое обеспечение вверенных сил. Руководство же боевым применением осуществляли штабы военно-морских групп. В ноябре 1939 г. должность FdT занял капитан-цур-зее Ганс Бютов, командовавший ранее немецкой Дунайской флотилией. Он сыграл в становлении и развитии класса германских торпедных катеров роль, во многом схожую с той, которую сыграл Дёниц в подводном флоте. Он считал, что торпедные катера, подобно тяжелым кораблям и субмаринам, должны взять на себя функции борьбы на коммуникациях — естественно, не на океанских, а на прибрежных. Действия же против флота противника у приморского фланга армии отодвигались им на второй план.

Поставленные в один ряд с эсминцами и миноносцами, торпедные катера изначально едва ли были готовы к ведению активных

боевых действий. Участие 1-й флотилии в кампании против Польши продолжалось всего трое суток. Поскольку все корабли и суда этой страны поспешили покинуть отечественные гавани задолго до нападения, патрулирование Данцигской бухты завершилось лишь единственным малозначимым успехом. Днем 3 сентября S-23 обер-лейтенанта Христиансена остановил и потопил огнем 20-мм пушки лоцманское судно «Ллойд Быдгощский» (133 брт). Именно этому пароходике было суждено открыть список из более чем сотни судов, потопленных «шнельботами» во Второй мировой войне.

В течение последующего периода до весны 1940 г. обе флотилии попеременно базировались на о. Гельголанд, в юго-восточном углу Северного моря. Британский флот здесь так и не появился, поэтому основными про-



Торпедный катер S-30 в Вильгельмсхафене, февраль 1940 г.

тивниками катерников стали дефектные моторы и погода. По указанным причинам разрывание действий у восточного побережья Великобритании с базы на острове Боркум планировалось не раньше весны 1940 г.

Пока же «шнельботам» предлагалось опробовать себя в качестве высадочных средств. Именно такая задача была поставлена перед

флотилиями по плану операции «Везерюбунг» — захвате Норвегии. 1-я флотилия капитан-лейтенанта Бирнбахера (S-19, S-21 — S-24, плавбаза «Карл Петерс»), как состоявшая из более надежных катеров, приняла участие в захвате Бергена, а 2-я (S-7, S-8, S-14, S-16, S-30 — S-33, плавбаза «Циндао») — Кристиансанна.

Торпедные катера 2-й флотилии с десантом на борту. Норвегия, апрель 1940 г.





**Катера
2-й флотилии
во время
Норвежской
кампании,
апрель – май 1940 г.
На корме
«шnell'ботов»
видны недавно
установленные
бомбосбра-
сыватели.**





На протяжении двух последующих месяцев «шнелльботы» продолжали оставаться в Норвегии для обороны портов от возможных набегов англичан.* Дополнительной задачей для 1-й флотилии являлась поддержка приморского фланга войск продвигавшихся в северном направлении. В одной из подобных

* После Норвежской операции наиболее старые катера (S-7 — S-9, S-14 — S-16) оставались в норвежских водах, осуществляя поиск подводных лодок и сопровождение конвоев. Вскоре на них осталось только по два мотора, поскольку новые не поступали, и они были переклассифицированы в быстроходные охотники.

операций, 18 апреля пара катеров флотилии катера в Хардангер-фьорде вступила в бой со старым норвежским миноносцем «Сэль», который был тяжело поврежден огнем 20-миллиметровок и выбросился на камни. Более крупный повод отличиться представился лишь спустя три недели.

Днем 9 мая отряд из четырех немецких минных заградителей в охранении трех эсминцев и миноносца вышел для осуществления постановки в западной части пролива. По всей вероятности корабли были замечены воздушной разведкой противника, т.к. ближе

Торпедные катера серии S-14 в Южной Норвегии, 1940 г.



«Шнелльбот» в одном из норвежских фьордов. Обратите внимание на опознавательный знак — свастику на крыше рубки.

Один из «шнелльботов» в Ла-Манше, 1940 г.



Торпедный катер S-33, поврежденный таранным ударом английского эсминца «Бульдог». Вильгельмсхафен, 10 мая 1940 г.



к вечеру летающая лодка Do-18 обнаружил шедший наперерез английский отряд, состоявший из крейсера «Бирмингем» и семи эсминцев. В этой ситуации командующий группой «Вест» адмирал Заальвехтер отменил минную постановку и одновременно отдал приказ катерам 2-й флотилии осуществить перехват противника.

К тому времени «шнелльботы» (S-30 — S-33) уже находились в море, поскольку оказывали помощь миноносцу «Мёве», торпедированному вражеской субмариной. Немедленно повернув на запад, катера уже в 19.35

установили контакт с англичанами. Жаркий бой длился несколько часов подряд. Наконец, в 23.33 S-31 (обер-лейтенант Опленхоф) удалось добиться попадания торпеды. Жертвой оказался флагманский корабль 5-й флотилии британских эскадренных миноносцев «Келли». Встретив упорное сопротивление, англичане были вынуждены отказаться от продолжения рейда и лечь на обратный курс. В ходе боя эсmineц «Бульдог» таранил и нанес тяжелые повреждения S-33. Лишь отход противника спас катер, уже подготовленный к затоплению. Его ремонт занял три месяца.

Повреждения «Келли» были еще более серьезны. В результате взрыва оказались затоплены оба котельных отделения, корабль полностью лишился хода и сильно накренился. И все же англичанам удалось спасти эсmineц, который спустя 91 час буксировки достиг на Тайнской судовой верфи. Успех Опленхофа был отмечен Рыцарским крестом — первым из 23, полученных командирами торпедных катеров. Эта победа окрылила катерников и заставила приумолкнуть скептиков, не видевших перспектив применения данного рода сил. Дебют «шнелльботов» состоялся.

В те часы и минуты, когда катера 2-й флотилии храбро атаковали британское соединение, войска Вермахта вторглись на территорию Бельгии и Нидерландов. Началась Французская кампания — наиболее блистательная стратегическая операция герман-

ских вооруженных сил во Второй мировой войне.

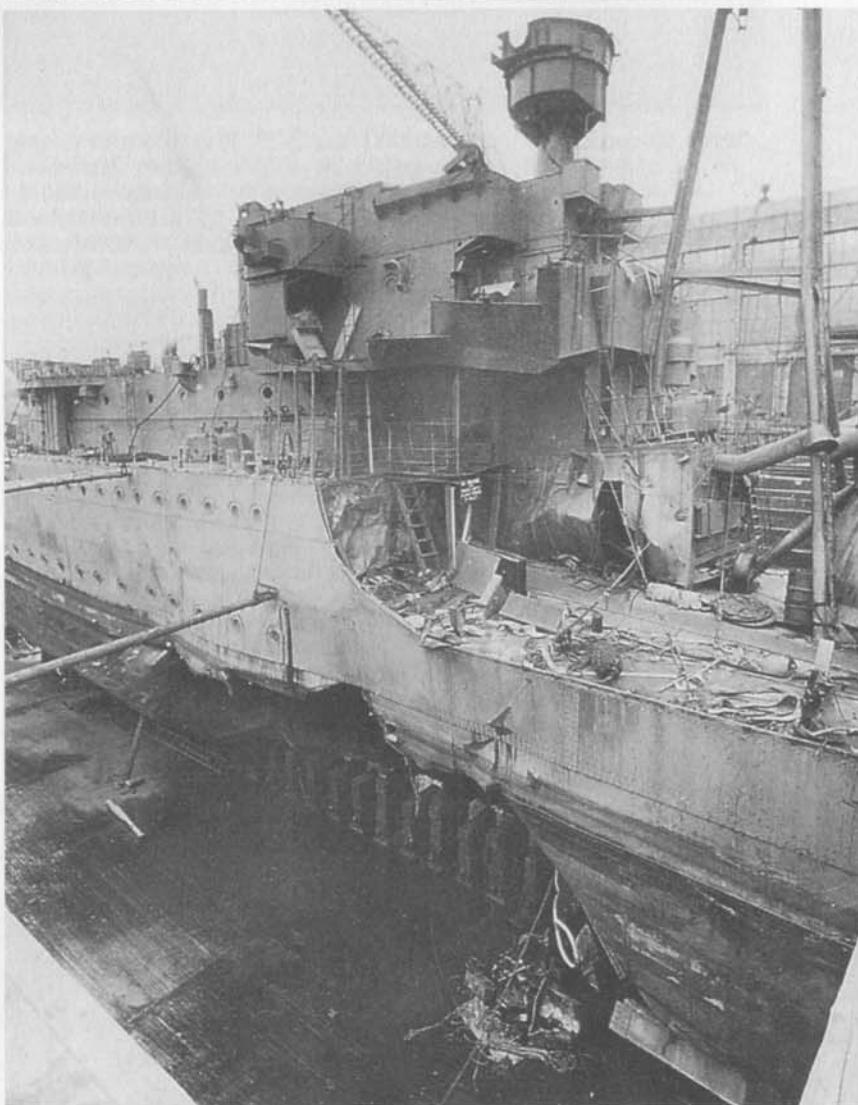
Приказ о перебазировании торпедных катеров на остров Боркум состоялся лишь 19 мая, когда в руках немцев уже находился участок побережья до устья Шельды включительно. В результате наиболее благоприятный момент для нанесения ударов по эвакуационным перевозкам противника был упущен. Первый рейд имел место в ночь на 21 мая. Достигнув района Ньюпора (восточнее Дюнкерка) девять «шнельботов» из обеих флотилий обнаружили большое количество целей и совершили за ночь несколько торпедных атак. Их жертвами, по донесениям экипажей стали вспомогательный крейсер, несколько эсминцев и сторожевиков, хотя в действительности атаки даже не были замечены союзниками.

Безуспешным оказался и следующий поход. Третья операция проводилась в ночь на 24 мая. В ней Бютов решил разделить и без того немногочисленные силы, направив 2-ю флотилию в район Дувра, а 1-ю — к Дюнкерку. Скоро выяснилось, что в условиях лунной ночи из-за большого числа патрульных кораблей находиться у британского побережья слишком рискованно, в следствии чего первому отряду пришлось вернуться в базу.

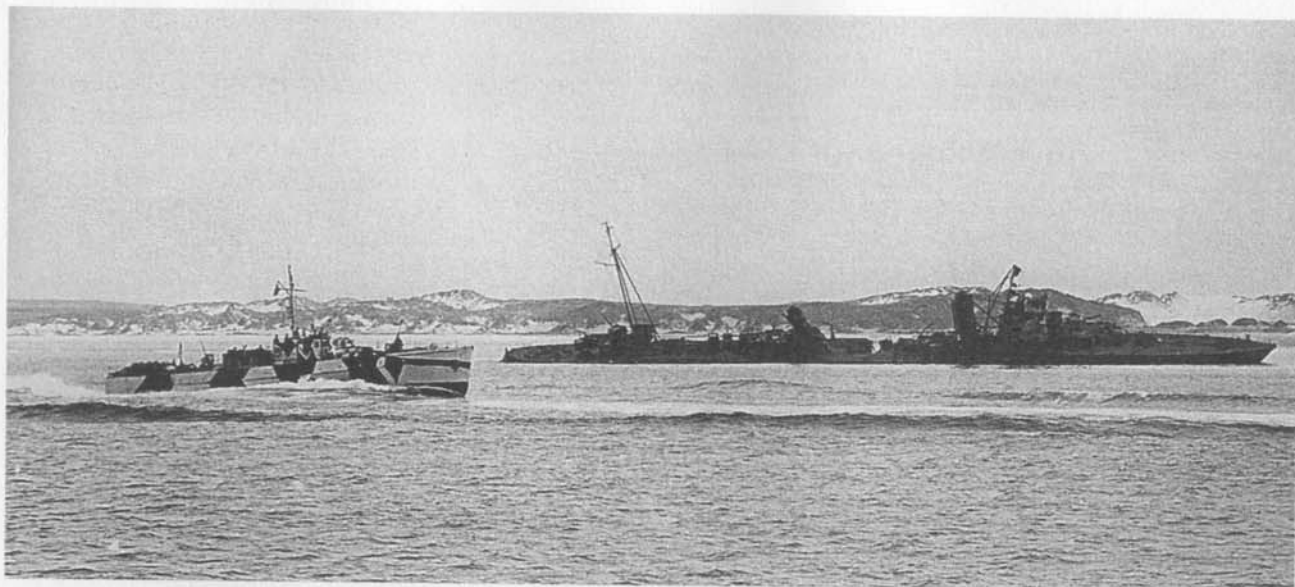
Действия 1-й флотилии прошли более удачно. При приближении к порту катера S-21 (обер-лейтенант фон Мирбах) и S-23 (обер-лейтенант Христиансен) обнаружили большой эсминец. После недолгого совещания по УКВ было принято решение о совместной атаке. В 0.30 вражеский корабль (им оказался французский лидер «Ягуар») один за другим потрясли два мощнейших взрыва. Удовлетворенные победой, «шнельботы» скрылись, а их жертва сдрейфовала на мелководье, где днем была окончательно уничтожена пилотами Люфтваффе.

Две следующие ночи рейды не проводились, из-за перебазирования флотилий в Хелдер. Поход 26—27 мая оказался богатым на донесения, но не на реальные победы. К этому времени силы обеих флотилий, действовавших без передышки с апреля сократились в сумме до четырех-пяти боеспособных катеров. Но даже они продолжали оставаться грозной силой. В ночь на 29 мая S-30 (лейтенант Циммерман) потопил у Дюнкерка старый британский эсминец «Уэйкфул», который скрылся под водой за 15 секунд, унеся на дно около 650 матросов и солдат. Этой же ночью погиб каботажный пароход «Абукир» (694 брт), уничтоженный S-34 обер-лейтенанта Обермайера — первое торговое судно, потопленное «шнельботами» у английского побережья.

С нарастанием потока эвакуируемых из Дюнкерка британских солдат германским «москитам» становилось все проще отыскивать себе новые жертвы. В ночь на 31 мая с интервалом в 40 минут в одной и той же точке



Английский эсминец «Келли», поврежденный торпедой «шнельбота» S-31. На фото вверху корабль буксируют на базу, в н и з у — эсминец в доке, май 1940 г.



Остов французско-го лидера «Ягуар» на мелководье у Дюнкерка. Корабль торпедирован катерами 1-й флотилии S-21 и S-23 23 мая 1940 г. и окончательно добит Люфтваффе на следующий день.

пролива катера S-23, S-26 (обер-лейтенант Фиммен), S-24 (обер-лейтенант Деглефсен) успешно атаквали французские эсминцы «Сирокко» и «Циклон». У первого торпеда попала в корму; с рассветом его обнаружила и потопила авиация. Поврежденный же «Циклон» пришлось отбуксировать и затопить, спустя 18 дней, при эвакуации Бреста. Следующей ночью «шнельботы» торпедировали британские противолодочные траулеры «Арджилшир» и «Стелла Дорало».

На этом участие «шнельботов» во французской кампании закончилось, и с конца мая они начали действовать на торговых путях у британского побережья. До 16 июня Бютов провел четыре групповых рейда, не имевших результатов. Особенно обескураживающие последствия имел рейд в ночь на 7-е, когда девять катеров напали на якорную стоянку у Даунса. Несмотря на многочисленные атаки, не пострадало ни одно британское судно, что, по всей вероятности, стало следствием дефектов рулей глубины и взрывателей самих торпед. В ответ англичане значительно усилили оборону в этом районе. К тому времени в распоряжении командующего миноносцами остались лишь семь катеров — S-19, S-26, S-30, S-31, S-32, S-35 и S-1, остальные истрепанные в боях «шнельботы» 1-й флотилии пришлось отправить на ремонт в Германию.

В этих походах окончательно отшлифовалась тактика торпедных катеров. Основанием для выхода обычно служили данные радиоперехвата или воздушной разведки, когда их удавалось своевременно получить. Группа «шнельботов» (в то время немцы не стремились использовать в одном рейде более 6–10 катеров) покидала порт еще засветло и на полной скорости выдвигалась на судоходный маршрут противника. Там отряд дробился на состоящие из двух катеров звенья (Rotte), командиры и экипажи которых, как правило

были хорошо спланы в ходе совместных действий. Патрулируя заданные районы малым ходом «шнельботы» могли поджидать добычу до рассвета. В случае обнаружения противника командир «торпедоносца» сообщал о нем по УКВ, а затем совместно со звеньевым организовывал атаку. Ее способы варьировались в зависимости от состава охранения и величины цели. Конвои и крупные пароходы стремились атаковать с обеих бортов, нейтрализуя, таким образом возможный маневр уклонения. Чтобы избежать демаскирующей кильватерной струи, полный ход развивали лишь после открытия огня кораблями эскорта. Пуск торпед (по одному пароходу каждый из катеров выпускал по одной торпед) осуществлялся с дистанции около 400 м, что при средних условиях ночной видимости почти наверняка гарантировало от обнаружения. В случае промаха катера отходили, перезаряжали аппараты (на это уходило 7–10 минут) и повторяли нападение. Первая внезапная атака обычно оказывалась и самой результативной. Звеньям, прибывавшим к месту разгоревшегося боя добиться успеха было уже гораздо сложнее.

Чтобы повысить эффективность катеров, Бютов решил перевести их в новую базу в Булони, географическое положение которой позволяло охватить действиями акваторию пролива Ла-Манш (Английского Канала) вплоть до острова Уайт. В первом же рейде в ночь на 20 июня на дно был отправлен пароход «Роузбёрн» (3103 брт), капитан которого, очевидно, считал, что в этом районе ему ничего не угрожает. Спустя четверо суток очередное нападение завершилось уничтожением судов «Альбуера» (3477 брт) и «Кингфишер» (276 брт). Однако потерь не удалось избежать и немцам. Первым «шнельботом», погибшим с начала войны стал S-32, подорвавшийся на донной (очевидно немецкой) mine 21 июня.

Несмотря на немногочисленность своих сил, Бютов всячески стремился расширить район действий. В основе этого стремления лежал простой расчет: заставить англичан рассредоточить немногочисленные силы охранения, и также не дать караванам возможность преодолевать те или иные участки маршрута в невыгодное для немцев время суток. Избегая удара катеров, действовавших из одной базы конвой неизбежно попадал под удар другой группы. Исходя из этих соображений катера 1-й флотилии, закончившие ремонт в Германии, 27—28 июня были направлены в Шербур, откуда под удар попадал участок прибрежной коммуникации от залива Лайм до Брайтона.

Первый сокрушающий удар по британскому судоходству в Ла-Манше был нанесен 4 июля 1940 г. Конвой ОА-178* уже преодолел половину пути из Лондона до мыса Лизард, когда подвергся последовательным ударам гитлеровских пикировщиков. За пять часов до наступления темноты «юнкерсам» удалось пустить на дно четыре и повредить

еще шесть судов каравана, насчитывавшего в общей сложности 14 тяжело груженных океанских транспортов. Не успела спуститься спасительная темнота, как остатки конвоя подверглись атаке двух звеньев 1-й флотилии. S-20 расстрелял все торпеды мимо, а S-19 был оттеснен охранением, зато S-24 и S-26 удалось, шныряя между разбредшими судами, потопить «Элмкрест» (4343 брт) и повредить еще два парохода (12 472 брт). Разгром ОА-178 произвел такое впечатление на Черчилля и лордов Адмиралтейства, что движение караванов, направляющихся в Атлантику через Ла-Манш, было прекращено до осени 1944 года. Теперь через пролив пролегал лишь маршрут прибрежных конвоев.

Две последующие декады июня катера обеих флотилий действовали самостоятельно, добившись при этом ряда успехов. Британские суда тонули одно за другим: 8 июля у Дувра — траулер «Кэйтон Уик», спустя двое суток у Брайтона теплоход «Мэллард» (352 брт). Особенно много шума наделало потопление 25 июля катером S-27 судна «Мекнес» (6127 брт), перевозившего на родину 1100 членов экипажей французских кораблей, захваченных англичанами во время операции «Катапульта». Немцы остановили это судно ночью в Ла-Манше и, после коротко-

Немецкие торпедные катера в районе Ла-Манша.

* Британские конвои имели следующую маркировку: ОА — из Темзы в океан через Ла-Манш; СW — Саутэнд — Фалмут; СЕ — Фалмут — Саутэнд; РW — Плимут — порты Бристольского залива; WР — Бристольский залив — Плимут; FN — Темза — Метил; FS — Метил — Темза.





Погрузка трофейной русской мины образца 1908 г. (вероятно, из числа захваченных в Польше) на палубу «шнельбота», 1940 г.

го опроса, без предупреждения торпедировали. Опоздание британского Адмиралтейства с предупреждением о проходе парохода стоило жизни 400 матросам бывшего союзника.

Не успела 1-я флотилия после потопления «Мекнеса» вернуться в Шербур, как был получен приказ вновь готовиться к выходу. Дело в том, что как раз в это время западнее Дувра самолеты Люфтваффе атаковали британский прибрежный конвой CW-8. К вечеру пять судов уже лежали на дне, и еще столько же находились в плачевном состоянии.

S-19, S-20 и S-27 снялись со швартовов еще засветло, но вскоре группа была обнаружена британским береговым радаром. Вышедшим на перехват «шнельботов» эсминцам «Бриллиант» и «Бореас» удавалось отражать попытки немцев приблизиться к судам на протяжении часа, пока они сами не получили серьезных повреждений в результате попадания бомб. С наступлением темноты катера атаковали, приплюсовав к успехам летчиков еще три британских парохода (2480 брт). Лишь десять из 21 судна конвоя смогли достигнуть Портленда.

Англичане приостановили движение прибрежных судов в Ла-Манше на две недели, рассчитывая за это время разработать новую тактику конвоирования и стянуть дополнительные силы охраны. Поэтому вокруг следующего караван CW-9, покинувшего лондонские доки вечером 6 августа, разыгралось решительное сражение. Конвой, шедший под сильным истребительным прикрытием, был обнаружен в Па-де-Кале береговым радаром «Фрейя» около полудня 7-го. Рассчитав, что в полночь суда достигнут района острова Уайт, Бютов выслал туда из Шербура S-20, S-21, S-25 и S-27. Атака оказалась для англичан совершенно внезапной и вскоре на дне находились пароходы «Холм Форс» (1216 брт) и «Файф Кост» (367 брт), торпедированные соответственно S-21 и S-27. Транспорт «Оуз» (1004 брт), сумев увернуться от «угря», попал под таранный удар другого судна и затонул. S-25 не сумев добиться попаданий торпед, повредил два парохода огнем 20-миллиметровок. Не известно, сколько бы еще продолжалось это избиение, если бы не прибывшие из Портсмута эсминцы «Уолпол» и «Ферни». Отогнав «шнельботы», они, однако, не смогли отразить сокрушительную атаку «юнкерсов», потопивших с рассветом два и повредивших еще семь судов.

Три противоконвойные операции, проведенные в июле — начале августа 1940 г., стали «звездным часом» «шнельботов». Отличившиеся офицеры Рудольф Петерсен (командир 2-й флотилии), обер-лейтенанты барон Гётц фон Мирбах (S-20), Курт Фиммен (S-26), Вернер Тёнигес (S-19) и Бернд Клуг (S-27, S-21) были награждены Рыцарскими крестами.



Пока катера 1-й флотилии терроризировали британские перевозки в центральной части пролива, 2-я флотилия (с начала июля базировалась на Остенде) осуществляла миннозаградительную кампанию в устье Темзы. В период с 10 июля по 7 августа ее катера совершили 11 групповых выходов, выставив на коммуникациях противника 130 мин. Уже во второй операции на британской mine погиб S-23. Неудачи продолжали преследовать подразделение и дальше. 11 августа без видимых причин взлетел на воздух береговой склад, в котором находилось 42 снаряженные торпеды и более дюжины мин. Кроме разрушения построек и гибели имущества катастрофа причинила тяжелые повреждения трем «шнельботам».

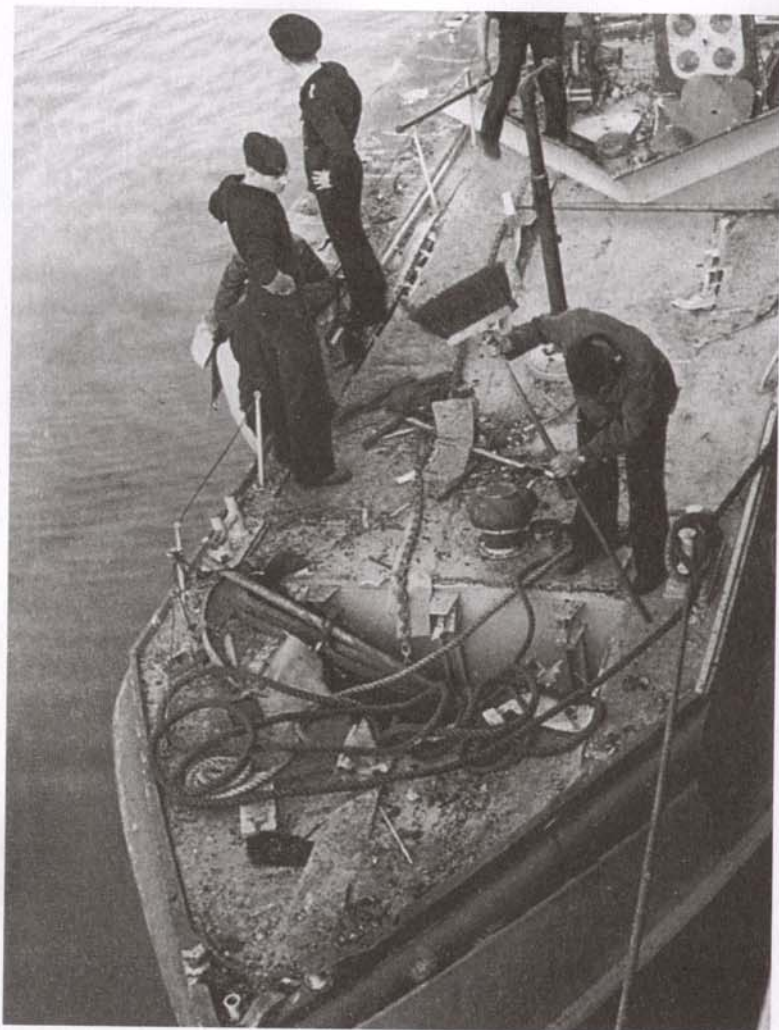
Установившееся было сотрудничество катеров и военно-воздушных сил прекратилось 13 августа, в тот самый день и час, когда Гит-

лер отдал приказ о проведении операции «День орла» — начале воздушного наступления на Англию. С этого дня резко снизилась не только активность самолетов Люфтваффе в небе Ла-Манша. После череды впечатляющих побед 1-я флотилия получила указание перейти в Роттердам, откуда ей предписывалось заниматься... спасением экипажей сбитых самолетов! Попытка разнообразить эти действия постановками мин привела лишь к подрыву и тяжелому повреждению S-19.

Вернуться к активной деятельности катерам удалось лишь в начале следующего месяца. Рейд 1-й флотилии в ночь на 5 сентября оказался, по-видимому, самой эффективной операцией «шнельботов» за всю войну. Вечером пять катеров (S-18, S-21, S-22, S-25 и S-54) направились в район банки Смит-Нолл, где по расчетам штаба Бютова проходила судоходная трасса, соединявшая Лон-

Катер серии S-18 во время патрулирования Северного моря, сентябрь 1940 г. (вверху фото).

«Шнельбот» серии S-14 в бельгийском порту Остенде, сентябрь 1940 г.



«Шнелльботы» 2-й флотилии в порту Ос-тенде после налета британской авиации, сентябрь 1940 г. Палуба катеров засыпана землей от близких разрывов авиабомб; видны многочисленные повреждения от осколков.



дон с портами северной части страны. Расчет оказался верен, и хотя из-за неполадок в дизелях на S-25 силы нападавших уменьшились, удар по обнаруженному конвою оказался внезапным и весьма результативным. Немногочисленные корабли охранения не только не смогли отеснить нападавших, но даже предотвратить повторные атаки. S-21 и S-18 потопили по два парохода каждый (в сумме 4438 брт и 2646 брт соответственно), S-22 и S-54 — по одному (1562 и 1350 брт). 2-я флотилия, усиленная в начале месяца новыми катерами, предприняла очередной рейд в этот район, однако ее успех выразился в потоплении лишь одного судна (5750 брт). На этот раз англичане были настороже и организовали преследование катеров кораблями и авиацией.

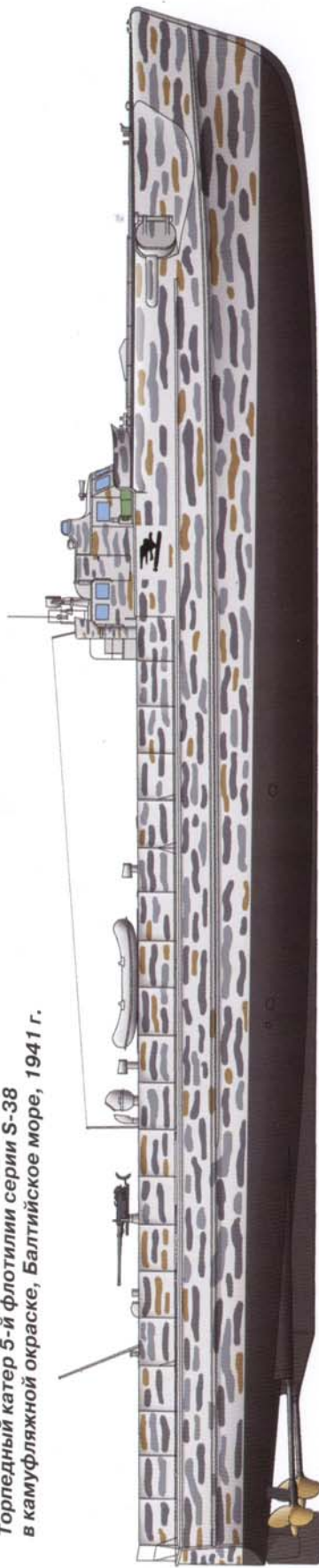
Серьезно обеспокоенное действиями противника британское командование предпринимало и другие контрмеры. Наиболее эффективными оказались воздушные удары и ночные артиллерийские обстрелы вражеских баз. Так, например, 11 сентября бомбарди-

Ночная атака «шнелльботов»

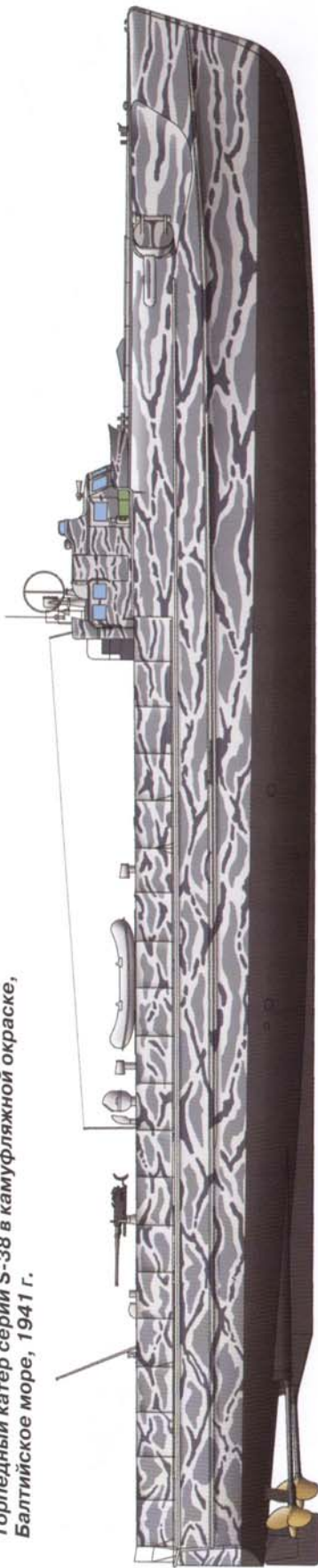
Художник А. Заикин



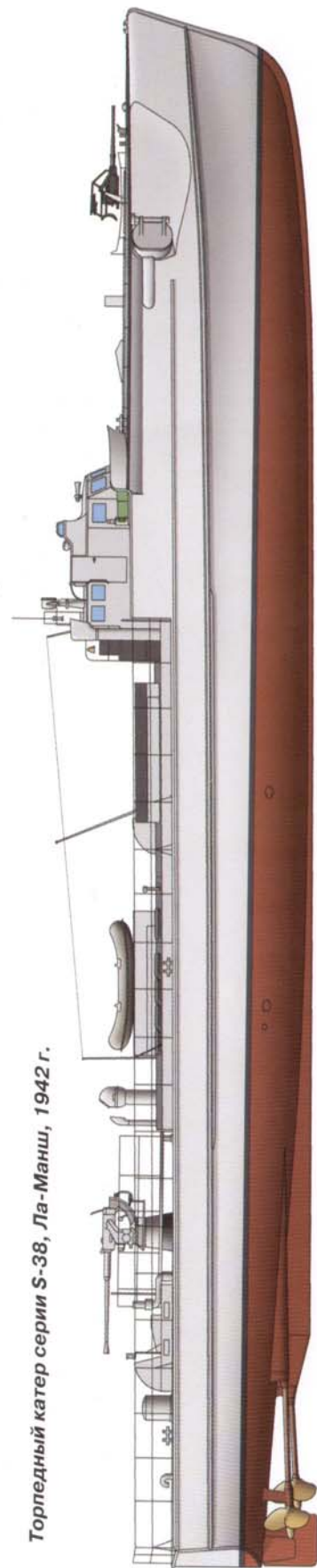
Торпедный катер 5-й флотилии серии S-38
в камуфляжной окраске, Балтийское море, 1941 г.



Торпедный катер серии S-38 в камуфляжной окраске,
Балтийское море, 1941 г.

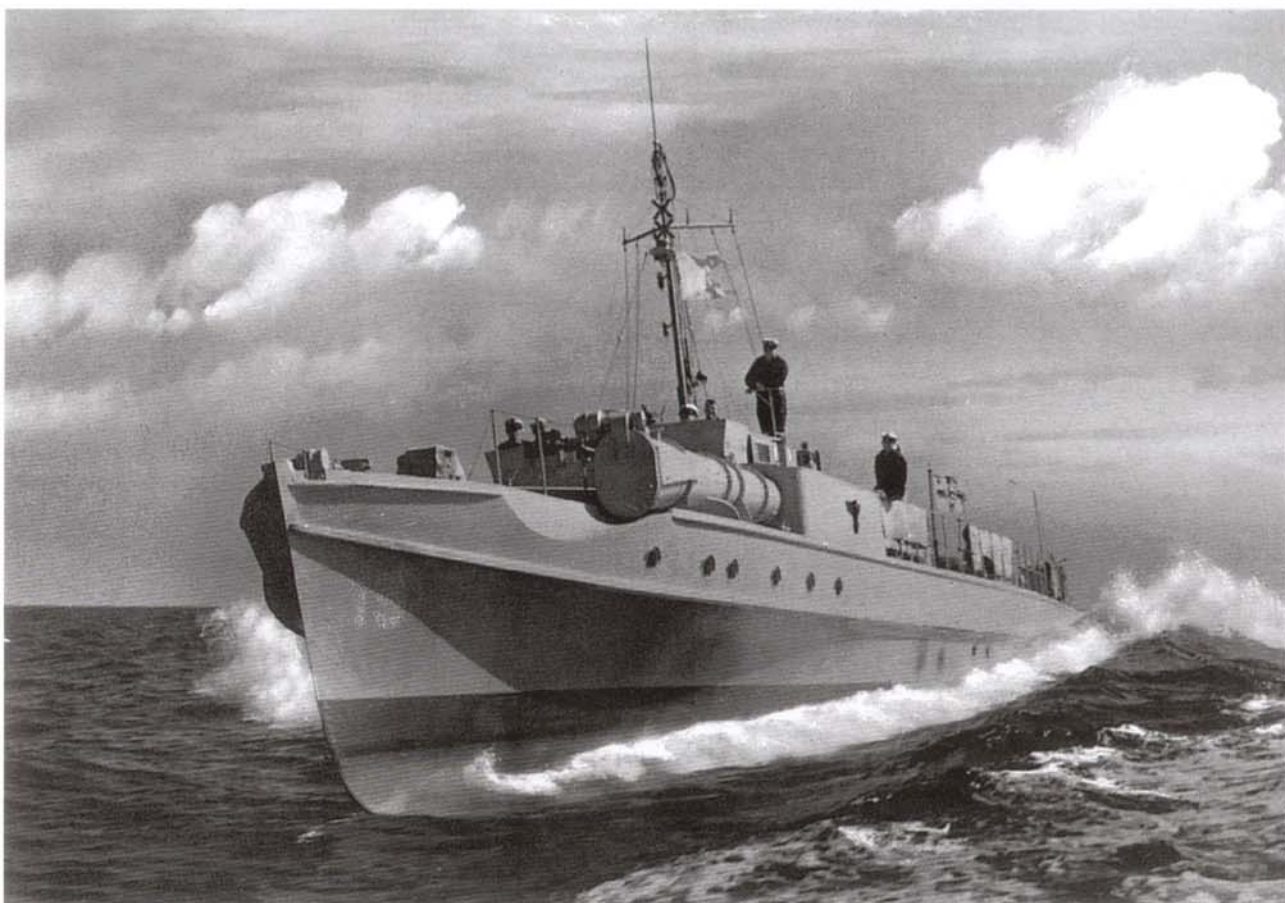


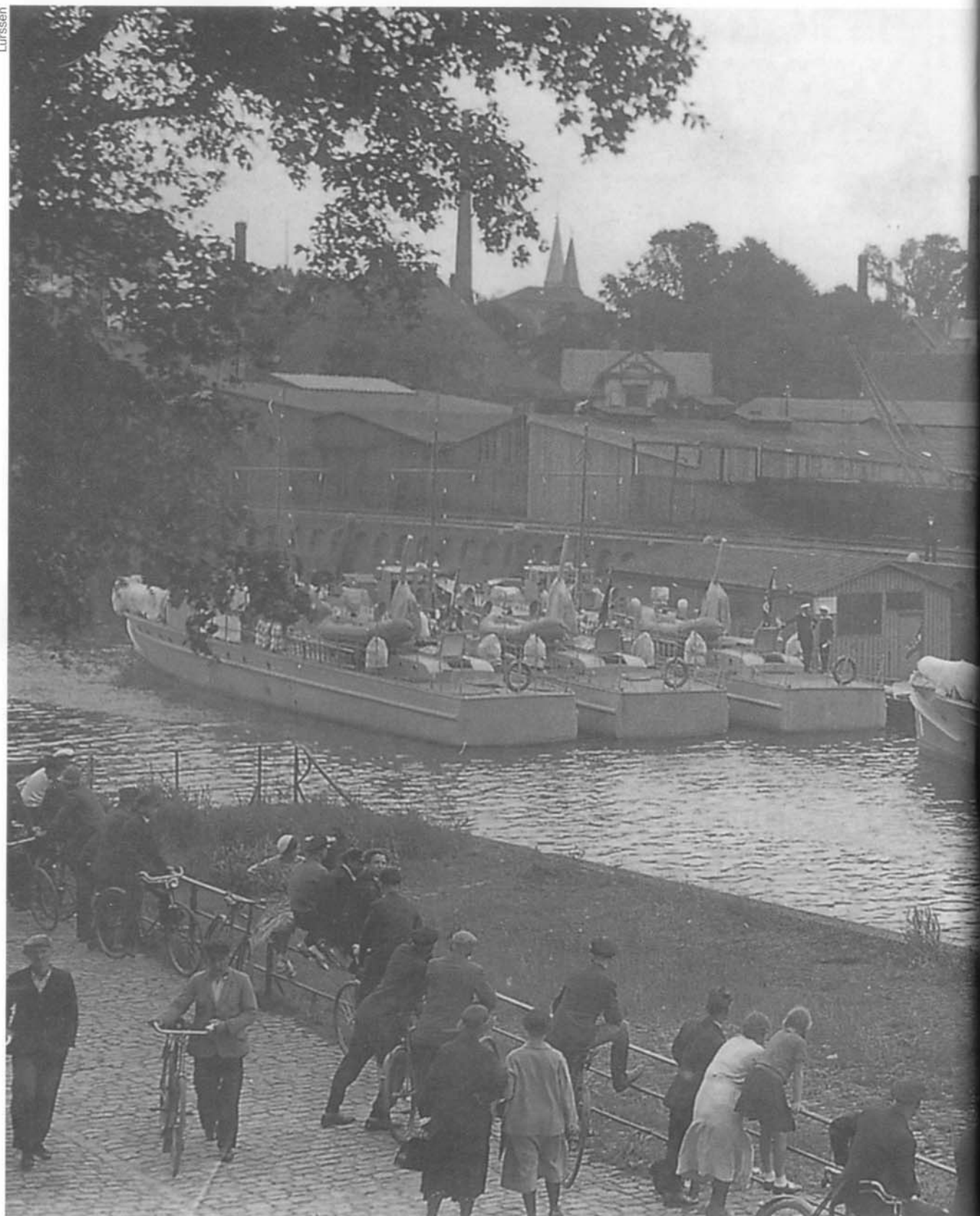
Торпедный катер серии S-38, Ла-Манш, 1942 г.





Торпедный катер S-19 вскоре после вступления в строй, 1938 г.





Торпедные катера первой серии
в акватории завода «Фр. Люрсен», 1934 г.



*Торпедный катер S-12,
довоенный снимок.*

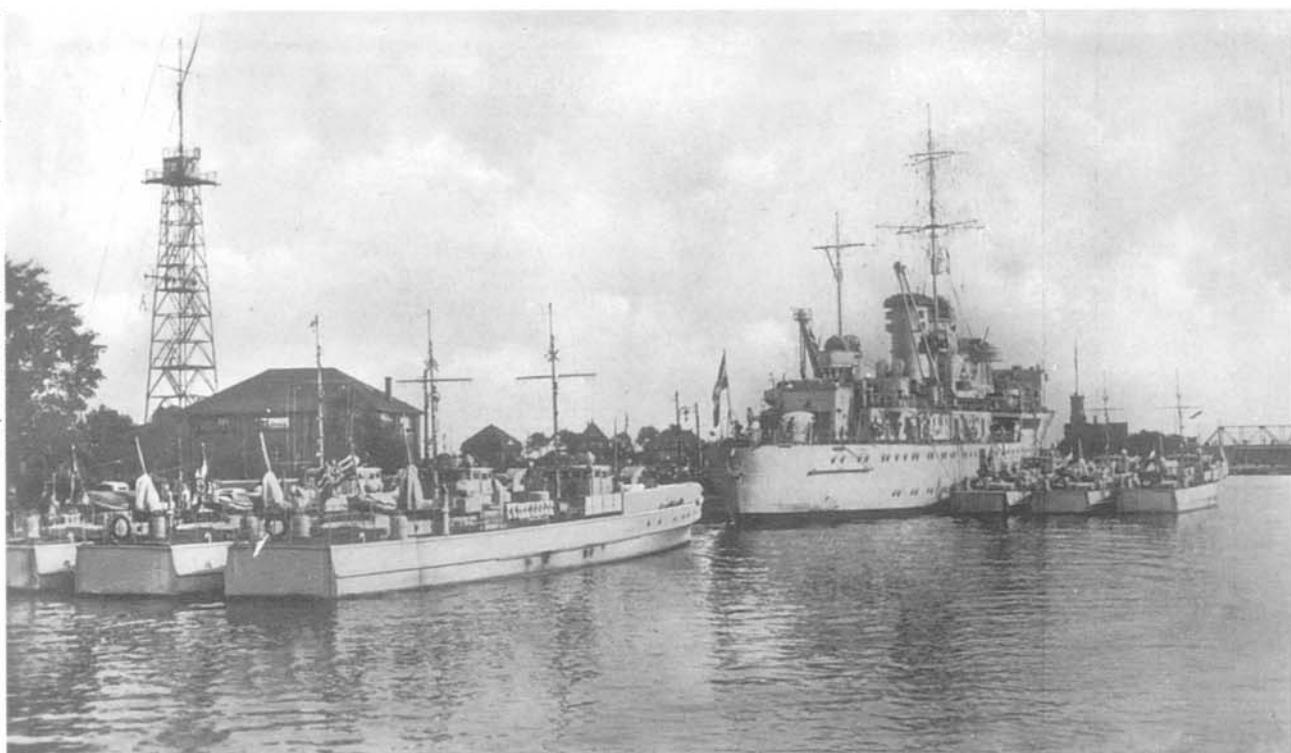




Торпедный катер S-2 в Кильской бухте, 1934 г.

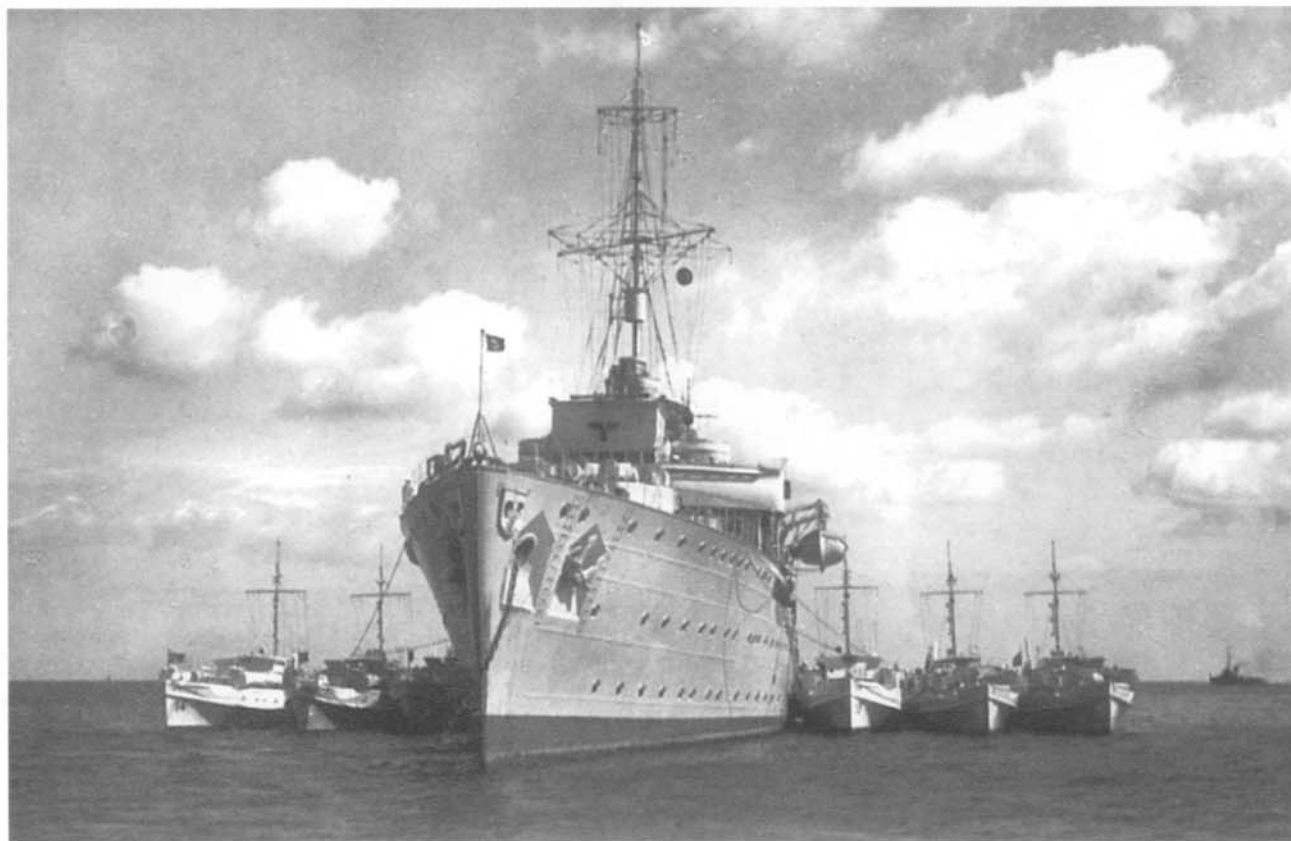
Торпедный катер S-13 на Балтике, конец 1930-х гг.





Торпедные катера у плавбазы «Танга», 1939 г.

Торпедные катера 1-й флотилии у плавбазы «Циндао», 1938 г.





Торпедные катера серии S-26 в одном из французских портов (предположительно в Лорьяне), 1940 г.

Торпедный катер S-79 в бельгийском порту Остенде, 1942 г.



Торпедный катер S-12

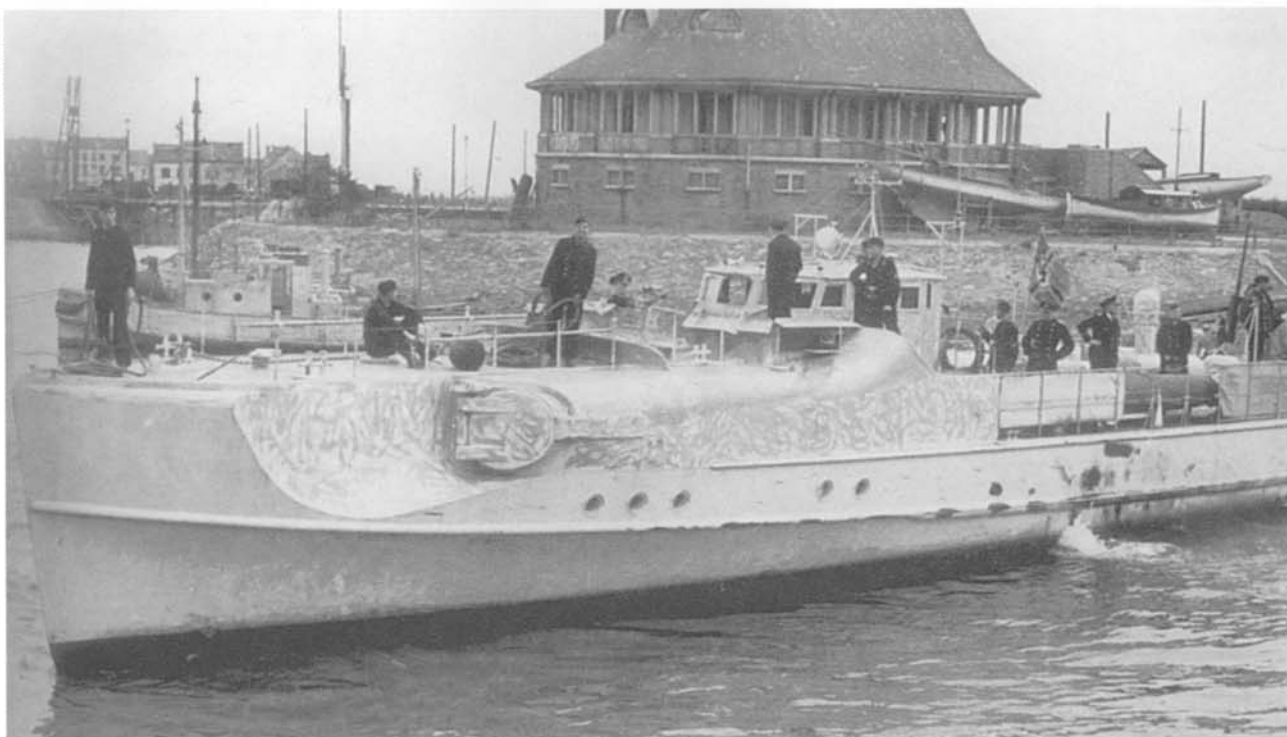






Погрузка мин на один из «шнельботов» в голландском порту, 1940 г.





*Один из «шнелльботов» 2-й флотилии в Остенде, 1940 г.
Обратите внимание на «кустарную» камуфляжную окраску катера.*

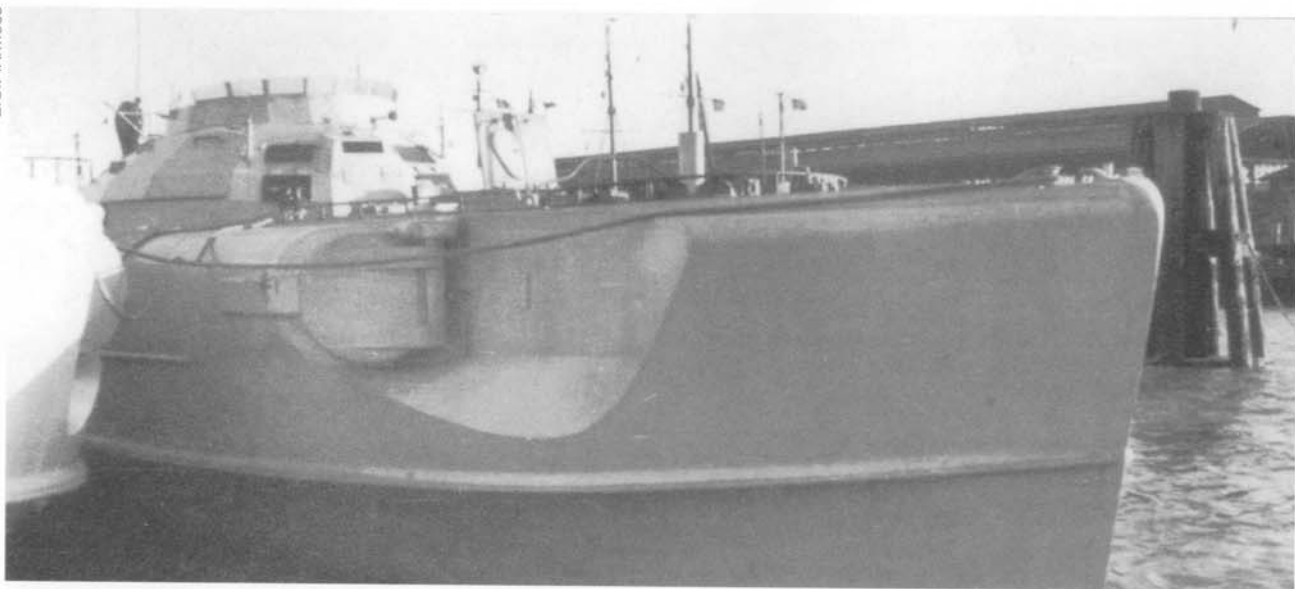




Торпедный катер
2-й флотилии
в Остенде, 1940 г.

*Погрузка торпеды G-7a на «шнельбот»
2-й флотилии. Остенде, сентябрь 1940 г.*





Торпедный катер S-176 в Остенде, 1944 г.

Катер 2-й флотилии покидает Остенде,
февраль 1941 г.





Торпедный катер S-212 6-й флотилии, зима 1944/45 г.



Торпедный катер S-204 4-й флотилии прибыл в английский порт после капитуляции Германии, 13 мая 1945 г.



Британский катер P-5212 (бывший S-212) на параде на Спитхэдском рейде, 1953 г.

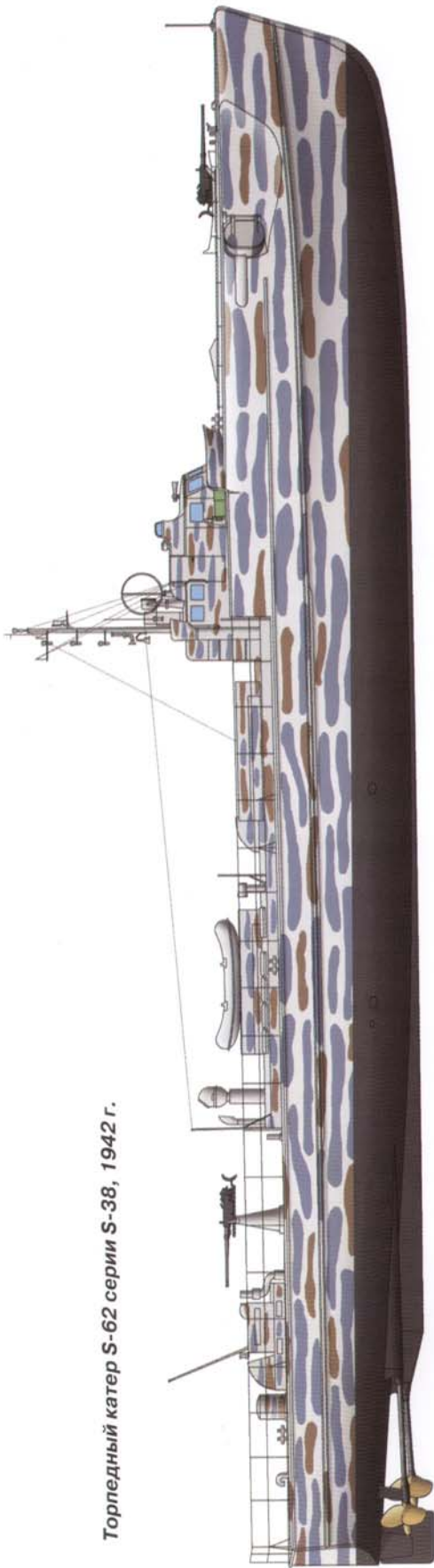


*Построенный для ВМС Болгарии торпедный катер №1
прибыл в Варну, 1939 г.*

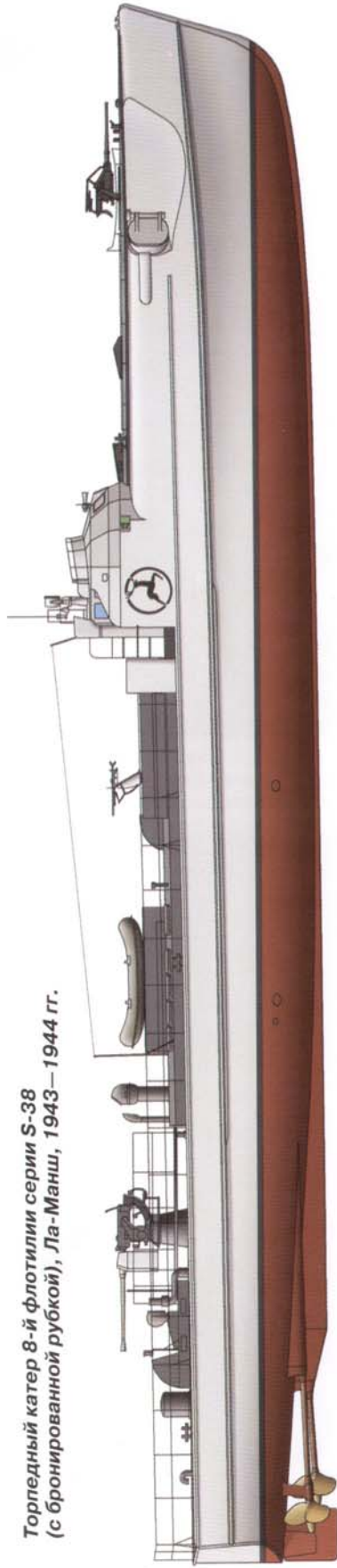
*Последний из семейства «шнельботов» — построенный
в Испании торпедный катер LT-32, 1959 г.*



Торпедный катер S-62 серии S-38, 1942 г.

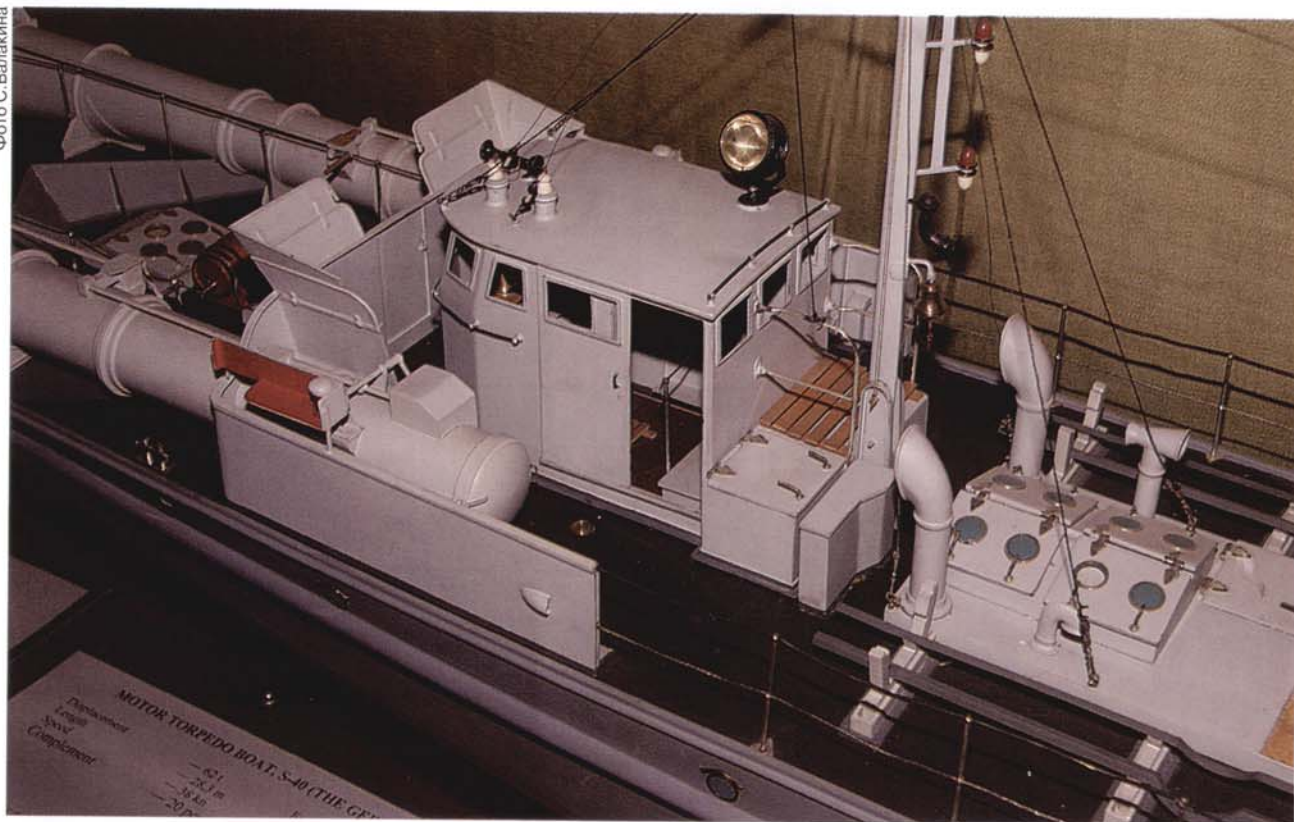


Торпедный катер 8-й флотилии серии S-38
(с бронированной рубкой), Ла-Манш, 1943—1944 гг.

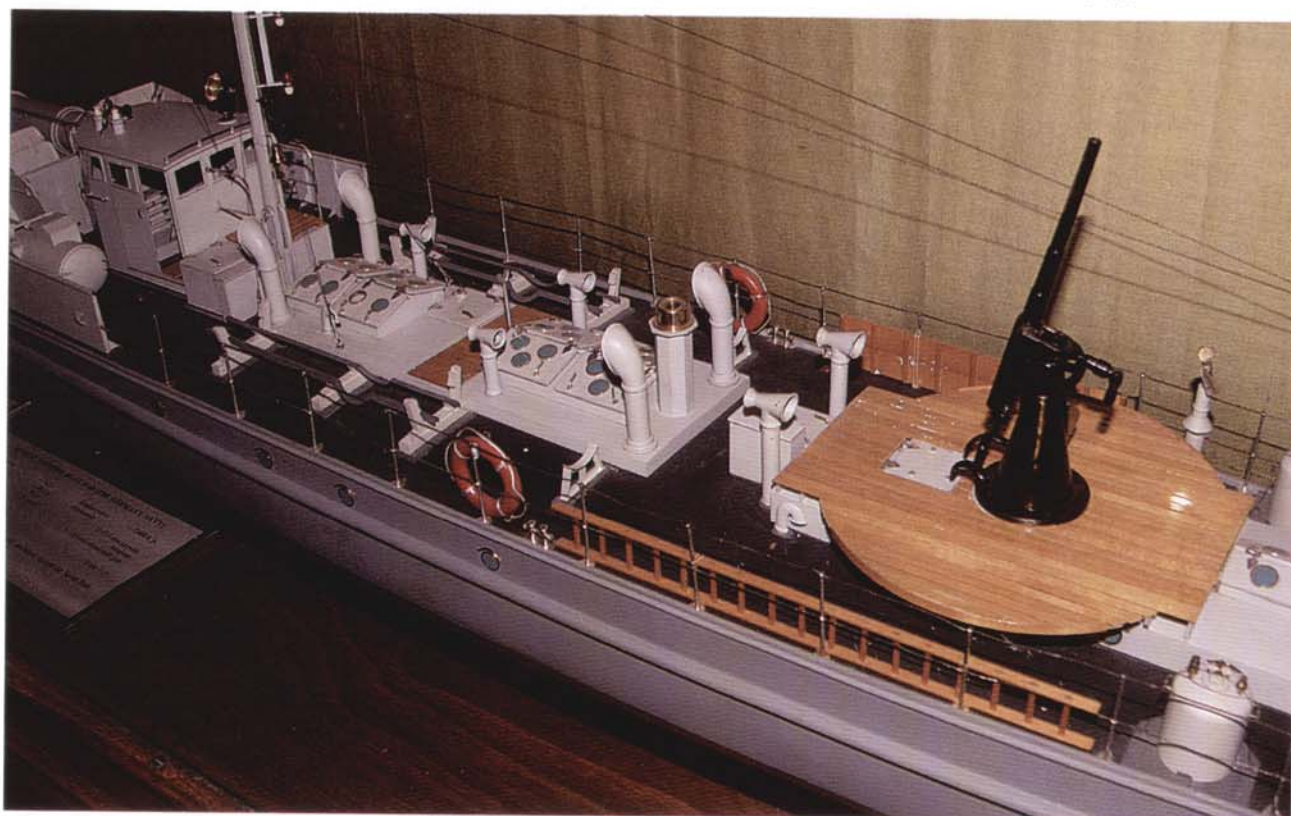


Торпедный катер 9-й флотилии S-150 серии S-100,
Ла-Манш, начало июня 1944 г.





**Модель «шнелльбота» ранних серий,
находящаяся в экспозиции Центрального Военно-морского музея в Санкт-Петербурге.**



ровщики тяжело повредили S-1 и S-10 из состава новой 3-й флотилии, которая прибыла во Флиссинген всего день назад.* Все это неизбежно вело к снижению активности «шнелльботов». Именно в это время, в ответ на участвовавшие бомбежки в Роттердаме, а затем и других пунктах началось строительство первых железобетонных бункеров для торпедных катеров, так называемых «пеналов». 24 сентября S-30 из 2-й флотилии потопил одно малое судно в 555 брт, после чего подразделение в очередной раз занялось минными постановками. И вновь это стоило немцам одного «шнелльбота», на этот раз S-37. Он подорвался и затонул 12 октября.

Отсутствие резерва запасных дизелей и низкие темпы вступления новых катеров серьезно отражались на деятельности флотилий. При списочной численности на 1 ноября в 24 катера, во фронтовых подразделениях насчитывалось в сумме не более 10 исправных единиц. Однако даже такое число удавалось собрать крайне редко. В октябре имели место два крупных выхода — но лишь во втором (18-го числа) был потоплен один (1595 брт) и повреждено два парохода (6726 брт). Следующая операция состоялась лишь через месяц — 20 ноября. В этот раз фортуна изменила немцам. Их отряд внезапно выскочил на миноносный патруль и потерял новейший S-38. После этой неудачи выход в море состоялся 15 декабря, причем жертвой «шнелльботов» стал датский пароход «Н.С. Монберг» (2301 брт).

* Сформирована 15 мая 1940 г. под командованием капитан-лейтенанта Фридриха Кемнаде и первоначально состояла из бывших учебных S-10 — S-13.

К этому времени Бютов окончательно склонился к мысли, что при резком возрастании сил охраны у британского побережья непереносимым условием для достижения успеха является массирование в одном ударе всех исправных катеров, пусть и за счет невозможности осуществления выходов в несколько последующих ночей. Первый подобный рейд состоялся в ночь на 24 декабря, когда, используя данные воздушной разведки, десять «шнелльботов» вышли на перехват конвоя FN-366. Вскоре караван, находившийся в охранении эсминцев «Вулси» и «Верден» был обнаружен S-28. Из-за ошибки, допущенной при передаче сигнала, часть катеров так и не смогла найти цель, S-29 и S-28 столкнулись, однако S-59 и S-28 потопили пароход «Стад Маастрихт» (6552 брт) и вооруженный траулер «Пелтон».

Зимние шторма препятствовали развертыванию активных действий. В январе 1941 г. состоялся всего один крупный рейд, да и он оказался безрезультатным. Прибытие нескольких новых больших катеров позволило в следующем месяце провести уже три крупных и результативных выхода к побережью Норфолка, в результате чего в актив «шнелльботов» добавились эскортный миноносец «Эксмур» и три парохода (2979 брт) без собственных потерь. Перехваты осуществлялись благодаря применению новой тактике наведения катеров с воздуха, во многом напоминавшей ту, что применялась в Атлантике экипажами дальних бомбардировщиков «Кондор». Теперь разведывательный «юнкерс» в случае обнаружения не просто передавал координаты, курс и скорость конвоя, что часто делалось с большими ошибками, а,



**«Шнелльботы»
в Северном море,
осень 1940 г.**

удерживаясь над судами, с небольшими интервалами давал радиосигнал, который пеленговался на берегу и на самих катерах. Последние, четко выдерживая пеленг на источник сигнала, находили противника даже в условиях безлунной ночи.

Первый крупный успех данная тактика принесла 8 марта. Шестнадцать «шнельботов» из всех трех флотилий были наведены на два встречных конвоя (FN-426 и FS-429) в то время, когда караваны поравнялись у Кромера. Два британских корвета не смогли предотвратить атаку «москитов». За несколько часов на дно отправилось семь (!) британских пароходов суммарным тоннажем 13 134 брт.

Повторить этот успех не удалось ни в последующие ночи, ни на протяжении всей оставшейся войны. Англичане, ощутив угрозу, стянули на восточное побережье значительные силы, в т.ч. две флотилии эсминцев и четыре торпедных катеров. Успехи немцев заставили их противников форсировать создание специальных типов кораблей для борьбы с «S-ботами» — таких, как паровые канонерки (SGB) и артиллерийские катера (MGB). Одновременно продолжала расширяться сеть береговых радиолокационных станций. Дальность их действия была недостаточной и не перекрывала пока всего водного пространства у своих берегов. Первые РЛС метрового диапазона (тип 286) поступили и на вооружение эскадренных миноносцев британского флота, хотя справедливости ради необходимо отметить, что задачу обнаружения таких малоразмерных целей, какими являлись торпедные катера, первые радары решали не всегда. Следующие полтора месяца были бедны на успехи, зато богаты на бои с эсминцами противника. Как правило, они вырастали на пути отрядов задолго до появления конвоев в пределах видимости. Бютов относил столь уверенные действия врага на счет усовершенствованных «асдиков», даже не предполагая, что такое громоздкое устройство как радар можно втиснуть на эсминец или корвет.

Однако даже такое наращивание сил и средств охранения срывало многие нападения еще на этапе развертывания «шнельботов» к британскому побережью. Сблизившись с конвоем катера часто обнаруживались еще до атаки, вследствие чего потопление

судов становилось результатом либо успешной со стороны эскорта, либо удачного выстрела с дальней дистанции, либо делом случая, что, в общем-то, было одним и тем же. Именно в подобной ситуации 12 марта был потоплен пароход «Тревенто» (5257 брт). Пытаясь оживить обстановку Бютов вновь отказался от практики массированных ударов в пользу еженощных нападений, а затем, 18 марта предпринял попытку расширить район боевых действий, послав 1-ю флотилию к устью Хамбера. Одержанный успех — уничтожение груженого боеприпасами судна «Дафне II» (1970 брт) — был намного скромнее, чем ожидал «начальник миноносцев».

Отчаянье навело Бютова на мысль возобновить минную войну. В ночь на 17 апреля 1941 г. с этой целью из голландских и бельгийских баз вышло 18 катеров. Постановка подходила к концу, когда на 2-ю флотилию внезапно наткнулся конвой, шедший в южном направлении. Воспользовавшись выгодной ситуацией, «шнельботы» пустили на дно два (2744 брт) и повредили один транспорт (5673 брт), после чего, несмотря на длительное преследование, в котором принимали участие не только корабли, но и авиация, сумели без потерь прибыть в базу. За бой оберлейтенант Клаус Фельдт, замещавший в том походе командира флотилии, был награжден Рыцарским крестом. Вслед за ним стал «рыцарем» командир S-101 Георг Христиансен, имевший многочисленные подтвержденные победы еще с лета прошлого года.

Новая попытка выставить мины, предпринятая 29 апреля наткнулась на противодействие сил охранения другого конвоя, хотя в горячке боя катеру S-29 (фон Мирбах) все же удалось отправить на дно очередной пароход (1555 брт). Он стал последним судном, уничтоженным на данном театре «шнельботами» на следующие четыре месяца. Эта же ночь оказалась ознаменованной и другим примечательным событием. 3-я флотилия, ставившая мины в устье Темзы, впервые подверглась нападению британских артиллерийских катеров. В этот раз бой закончился безрезультатно, но в будущем английские MGB превратились для немцев в угрозу № 1.

Штормовая погода в начале мая воспрепятствовала продолжению экспериментов над выбором оптимального способа напа-

**Торпедный катер
серии S-38, 1941 г.**





Церемония награждения Клауса Фельдта (в центре) Рыцарским железным крестом с дубовыми листьями. Справа – капитан-цур-зее Ганс Бютов.

дения. Хотя все три боеспособные флотилии находились в голландских и бельгийских базах еще около месяца, их основным занятием был подготовительный ремонт перед участием в действиях по плану «Барбаросса». Происходили и организационные изменения: в этот период 1-ю и 2-ю флотилии укомплектовали новыми катерами серии S-26, а в 3-ю свели катера с дизелями MB-502 (типа S-30). Не желая расслаблять англичан временным снижением активности, Бютов приказал к 1 июня 1941 г. передислоцироваться в Роттердам 4-й флотилии катеров (капитан-лейтенант Бэтге), состоявшей из пяти единиц типа S-18. На успешные рейды этих старых «торпедоносцев» рассчитывать не приходилось, поэтому все их участие в боях свелось к минным постановкам и ряду безрезультатных столкновений с катерами англичан. В середине июня все три боевые флотилии скрытно двинулись на восток, 4-я же к 25 июня перешла в Шербур. Кампания против британского судоходства в Ла-Манше прервалась на несколько месяцев.

Подводя итог первому этапу боев в Ла-Манше, необходимо отметить, что, несмотря на бесспорные достижения (за год катерами были потоплены 5 эсминцев, 4 военных траулера, 37 транспортов, повреждены 1 эсминец и 8 транспортов, ценой потери всего лишь 4 катеров; что больше, чем успехи всех остальных легких сил Кригсмарине за всю войну), по большому счету это была война упущенных возможностей. Кроме уже упоминавшихся неверных шагов,

приведших к малочисленности катеров и сменных дизелей, можно найти целый ряд поводов для критики и в имевшейся практике боевого применения. Начальнику миноносцев Бютову не удалось не только организовать взаимодействие с авиацией, но даже и с другими силами, находившимися в его подчинении. Например, не была предпринята ни одна попытка обеспечить действия «шнельботов» собственными эсминцами и миноносцами, хотя последние в то же самое время пытались вести в Ла-Манше «собственную войну», не сопровождающуюся, однако, сколько-нибудь значительными успехами. Гораздо более целесообразным представлялось использование этих кораблей для нападений на британские патрули и связывание боем непосредственного охранения конвоев. Совершенно очевидно, что такое использование не только значительно облегчило бы атаки катеров, но и заставило бы противника еще более увеличить силы непосредственного сопровождения, что при общем ограниченном их количестве неизбежно приводило бы к сокращению объема перевозок. Но этого сделано не было, а надеяться на повторение благоприятной для них обстановки немцам уже не приходилось.

Наступившее в Ла-Манше после ухода катерных подразделений на Балтику затишье 4-я флотилия нарушить не смогла. Количество и техническое состояние входивших в нее катеров не позволяли развернуть энергичных действий. Ситуация осложнялась резким сокращением германских ВВС



**Командир
катера S-101
Георг Христиансен,
отличившийся
в боях в Ла-Манше.
В 1942—1943 гг.
он возглавлял
1-ю флотилию
«шнельботов»,
действовавших
на Черном море
против Советского
ВМФ.**

в этом районе, что, естественно, повлекло за собой активизацию вражеской авиации и дезорганизацию системы воздушной разведки. На редкость неудачными оказались и выходы для минных постановок. Из 8 подобных операций, предпринятых флотилией в июле 1941 г., в половине случаев катера подвергались обстрелу береговых батарей, а в двух — преследованию эсминцев. В поисках причин столь многочисленных провалов были «обвинены» средства связи, использование которых снизили до минимума. В начале августа флотилия перебазировалась в Булонь, что совпало по времени с прибытием из Германии нескольких новейших катеров.

Близость данной базы к британскому побережью позволяла возобновить поиски на торговых коммуникациях. Роль отсутствующей воздушной разведки здесь вполне успешно мог играть береговой радар «Фрейя», просматривавший Па-де-Кале на всю дальность. В ночь на 11 августа был потоплен пароход «Сэр Рассел» (1548 брт); 20 августа попадания торпед получили два судна из состава конвоя FN-507 (одно в 1971 брт затонуло); 7 сентября были потоплены еще два малых парохода (1914 брт), и, наконец, 17 сентября на дно отправился транспорт «Теддингтон» (4762 брт), в то время как 5489-тонному «Тетелия» еле удалось дойти до порта. Дополнительные успехи принесла практика принятия на борт мин вместо запасных торпед. С одной стороны, это не давало оснований считать безуспешные выходы временем, потраченным впустую, с другой — в нескольких случаях конвой, даже избежав непосредственного удара, почти сразу же попадал на свежие минные банки.

Эти акции можно считать прологом к новому наступлению катеров на британское судоходство, которое предполагалось развернуть сразу после давно ожидавшегося возвращения «шнельботов» из Балтийского моря. К большому огорчению «начальника миноносцев», назад пришли далеко не все те силы, которые он посылал на Восток полгода назад. 1-я флотилия временно осталась в Финском заливе и в дальнейшем планировалась к переброске на Черное море, 3-й предстояло неблизкое путешествие в порты лазурного Средиземноморья, а 5-я и 6-я только формировались. Таким образом, назад в Канал вернулась лишь одна 2-я флотилия (капитан-лейтенант Фельдт), в то время, как более чем 50% остальных сил должны были поглотить периферийные театры.

Несмотря на неблагоприятную погоду и серьезные проблемы с запасными частями к дизелям, Бютову периодически удавалось выводить небольшие отряды на британские коммуникации и даже добиваться успехов. Экипажи ветеранов из 2-й флотилии подтвердили свое звание при нападении на британский конвой севернее Кромера в ночь на 13 октября, когда на дно отправились сразу

два судна (3305 брт). Не успел Бютов обрадоваться этой победе, как из штаба РВМ поступил приказ отправить четыре наиболее подготовленных катера на формирование новой 8-й флотилии, которой предстояло срочно убыть в арктические воды. Таким образом, усилиями кабинетных стратегов за два прошедших года войны количество катеров, сосредоточенных для решения главной задачи — действий на британских прибрежных коммуникациях — не только не возросло, но даже значительно сократилось.

Прошел еще месяц, прежде чем поступления от промышленности и из ремонта позволили одновременно вывести в море хотя бы девять катеров. Удача вновь сопутствовала 2-й флотилии: 20 ноября в ходе поиска у Кромера четыре «шнельбота» наткнулись на вражеский караван. Стремительная атака завершилась уничтожением трех судов (9123 брт). К несчастью для немцев, S-41 (один из добившихся успеха) при выходе из атаки столкнулся с S-47 и получил тяжелые повреждения. Катер, имевший к тому же два попадания крупными снарядами, полностью лишился хода и уцелел лишь благодаря тому, что эскортные корабли отказались от преследования. Взятый на буксир, он достиг бы базы, если бы англичане не развернули у голландского побережья патруль артиллерийских катеров. Не имея возможности противостоять численно превосходящему противнику, немцы были вынуждены обрубить трос, снять остатки экипажа и отойти. Теперь уже британцы пыгались буксировать S-41, однако и они вскоре сочли это невозможным, так как «шнельбот» принял много воды. Сняв часть оборудования англичане покинули поле боя, унося домой ценную информацию о первом противнике подобного класса, попавшем, пусть и ненадолго, в их руки. Немцы, вернувшиеся на поле боя с рассветом, смогли констатировать лишь затопление изувеченного остова. Все остальные катера флотилии настолько сильно пострадали в ночных событиях, что вышли из строя более чем на месяц.

Хотя в данном эпизоде морякам флота Его Величества сопутствовал определенный успех, в целом проблема уничтожения «шнельботов» в то время была весьма далека от разрешения. S-41 стал пятым катером, погибшим за более чем год действий в Ла-Манше, и лишь вторым, потерянным в бою. Поскольку за это же время «торпедоносцами» было отправлено на дно 46 транспортов, не считая кораблей других классов и минных успехов (246 усовершенствованных мин LMB и TMA с новейшими магнитно-акустическими взрывателями, выставленные в декабре, стали причиной гибели 15 судов), по критерию «стоимость — эффективность» «шнельботы» по праву занимали одно из первых мест.

Даже оставшись в одиночестве, 4-я флотилия продолжала оставаться грозной силой.

Буквально через четверо суток 5 катеров атаковала у мыса Орфорднесс конвой FS-654, добавив на свой счет еще два потопленных (7707 брт) и один поврежденный (4155 брт) пароход. Отсутствие берегового радара у Кромера позволило немцам вновь добиться успеха и в этом районе. В ночь на 29 ноября три «шнельботы» потопили по одному транспорту каждый (в сумме 6387 брт) из состава конвоя, а затем на обратном пути повредили MGB-89, карауливший противника у побережья Голландии. После всех этих событий за участком побережья от устья Хамбера до Темзы у союзных моряков прочно закрепилось название «аллея торпедных катеров», а командир 4-й флотилии капитан-лейтенант Нильс Бэтге был представлен к награждению Рыцарским крестом. В декабре, несмотря на возвращение 2-й флотилии, добиться подобных успехов уже не удалось, поскольку англичане, увеличив количество патрулирующих эсминцев и катеров, каждый раз перехватывали поисковые отряды заблаговременно.

1942 год штаб FdT встретил с 12 исправными «шнельботами» и большими планами на будущее. В качестве контрмер на ново-

введения противника проводились эксперименты с новыми типами окрасок, увеличивался запас дымообразующих средств, а штаты экипажей катеров расширялись за счет включения специалистов по радиоперехвату и расшифровке переговоров противника. В конце января силы, находившиеся в распоряжении Бютова, наконец-то увеличились за счет прибытия в Остенде 6-й флотилии «шнельботов» (корветтен-капитан Обермайер).*

Первой акцией катерных сил в новом составе стала операция «Церберус» — прорыв эскадры адмирала Циллиакса из Бреста в Германию через Ла-Манш. В соответствии с общим замыслом, 6-я флотилия должна была совершить демонстративный выход к британскому побережью в район Бичи-Хед, а две других — занять места в походном порядке вокруг крупных кораблей. Плохая погода помешала «шнельботам» выполнить задачу, но, с другой стороны, обеспечила полный успех немецкого предприятия.

**«Шнельботы»
2-й флотилии
в бельгийском
порту Остенде,
весна 1941 г.**

* Уже в конце февраля 1942 г. флотилия была отозвана «для обороны Южной Норвегии».



Возвращение к традиционной деятельности началось с неудачи. В ночь на 20 февраля при попытке выставить мины у английского побережья 2-я флотилия подверглась внезапной атаке нескольких эсминцев и катеров. В замешательстве S-39 протаранил и тяжело повредил S-53, который потерял ход, был обнаружен англичанами и взорван при попытке взять его «на бордаж». В целом минная война постепенно начала терять свою привлекательность, поскольку после гибели в январе еще 11 судов (10 079 брт), англичане выработали методы траления магнитно-акустических мин, что позволило в следующем месяце сократить потери от данного оружия до одного транспорта (5446 брт).

В марте возобновились выходы в район Кромера. В ночь на 11-е выстрелом с дальней дистанции S-70 потопил входивший в состав конвоя пароход «Хосферри». Гораздо более драматичный бой разыгрался спустя четыре ночи, когда шести «шнельботам» удалось перехватить в точке рандеву встречные конвои FN-755 и FS-749. Хотя благодаря воздушной разведке немцы заняли район ожидания заблаговременно, обнаруженные радаром, они первыми подверглись атаке. В погоне за катерами приняли участие силы охраны обоих караванов, а также оказавшийся поблизости миноносный патруль. Отбиваясь от наседающего врага, S-104 даже торпедировал эскадренный миноносец «Вортиджерн», который, получив попадание

обоих «угрей», скрылся под водой в течение двух минут. Пытаясь оторваться от противника, катера потеряли связь с друг другом, чему в немалой мере содействовала дождливая и безлунная ночь. Возвращаться домой пришлось самостоятельно. Всего в 20 милях от голландского побережья S-111 наткнулся на отряд из трех MGB. Исход боя был очевиден, и вскоре тяжело поврежденный «шнельбот», на котором вышло из строя все вооружение и моторы, а потери только убитыми составили 9 человек, был взят англичанами на буксир. Однако их очередная попытка привести столь ценный трофей в базу не увенчалась успехом. Три других катера 2-й флотилии — S-29, S-62 и S-104 — пришли на выручку раненому собрату, и теперь уже британские катера спешили к родным берегам, прикрывая серьезно поврежденный MGB-91. Многочисленные попадания имели и немцы. Точку же в судьбе многострадального S-111 поставили истребители «Спитфайр», потопившие его вскоре после полудня.

В целом, благодаря новой системе взаимодействия, Истребительное командование RAF принимало все более активное участие в защите прибрежных коммуникаций. Только за два первых месяца года имело место 90 случаев нападений самолетов на «шнельботы». Столь активная деятельность авиации противника при одновременной невозможности добиться от Люфтваффе даже малочисленного прикрытия с воздуха заставила

*Катер серии S-101,
Ла-Манш, 1942 г.*



*Торпедный катер
S-111, захваченный
английскими
катерами MGB-87,
MGB-88 и MGB-91
у побережья
Голландии
15 марта 1942 г.*



Бютова постепенно отказаться от практики нахождения вне баз в светлое время суток. С наступлением весны и сокращением продолжительности ночей такое решение автоматически вело к прекращению действий у английского восточного побережья, поскольку катера не успевали дойти туда и вернуться в темноте.

Встретив жестокий отпор, немцы в конце марта — апреле вновь перешли к минной войне. К числу более-менее значительных ее успехов в этот период можно отнести лишь повреждения эскортных миноносцев «Кьюорн» и «Котсволд», а также гибель двух крупных пароходов.

К тому времени стало очевидно, что миноносцы перестали осуществлять свои ударные функции и приняли на себя роль эскортных кораблей. Должность «начальника миноносцев» фактически утратила свой первоначальный смысл, что и привело 19 апреля к ее ликвидации. Капитан-цур-зее Ганс Бютов получил назначение на должность начальника штаба военно-морской станции «Балтийское море» и больше к руководству катерами уже не возвращался. Взамен предыдущей учреждалась инстанция «начальника торпедных катеров» (FdS = Fьhгег der Schnellboote) которую занял бывший командир 2-й флотилии и заместитель Бютова фрегаттен-капитан Рудольф Петерсен. К моменту принятия им должности в базах в Эймейдене, Роттердаме и Остенде находилось всего 16 «шнелльботов», из которых к боевому применению была пригодна лишь половина.

Традиционные штормы в конце апреля — начале мая приостановили деятельность на три недели. Возобновившиеся после этого выходы на минные постановки сопровождались крайне незначительными успехами. Часто заградители подвергались нападению со стороны противника, и даже если этого не происходило, сам факт обнаружения катеров радарными близ побережья выдавал постановки с головой. Не изменилась ситуация и после того, как операции были перенесены на участок коммуникации между Дувром и Данженси. Наконец, в ночь на 21 июня 1942 г. немцы осмелились послать к британским берегам 7 катеров, вооруженных торпедами. Особенностью данной операции стало применение 28 специальных источников постановки активных помех радарным системам противника. И все же неприятеля обнаружить не удалось, хотя имела место случайная встреча с катерным патрулем. Забегая вперед, отметим, что, не имея подтверждения эффективности своих систем помех, немцы быстро разуверились в них и упустили шанс развить один из наиболее перспективных способов радиоэлектронной борьбы.

В поисках уязвимого места в британской прибрежной обороне Петерсен перебази-

ровал обе флотилии в Шербур. Лишь третий выход принес успех — обнаруженный в заливе Лайм вражеский конвой WP-183 был захвачен врасплох. О присутствии «шнелльботов» англичан известил взрыв торпеды, расколовший на части траулер «Мэнор». В течение нескольких последующих минут на дно один за другим отправились четыре союзных парохода и крупный моторный танкер (всего 12 193 брт). Полностью разрядив торпедные аппараты, все восемь катеров беспрепятственно отошли в базу.

Несмотря на то, что в конце месяца количество «шнелльботов» в Шербуре увеличилось почти вдвое за счет перевода из Германии 5-й флотилии (корветтен-капитан Клуг) и единиц из расформированной 8-й флотилии, дальнейших успехов не последовало. Виной тому были изменения, мгновенно внесенные англичанами в систему прохождение караванов, в соответствии с которыми они теперь проходили залив Лайм в светлое время. Сами же конвои серий Плимут—Бристоль (PW/WP) представляли собой куда менее заманчивые цели по сравнению с конвоями восточного побережья. В них входило всего от 10 до 14 судов (вместо 36—40 на востоке), а период прохождения составлял два дня (на востоке ежедневно). После нескольких постановок в середине августа Петерсен принял решение вернуть главные силы в порты Голландии, оставив все-таки 5-ю флотилию в Шербуре. Тем временем в



Командующий торпедными катерами Кригсмарине фрегаттен-капитан Рудольф Петерсен, сменивший на этом посту Ганса Бютова 20 апреля 1942 г. В 1944 г. он получил чин контр-адмирала.



Сигнальщик на мостике «шнелльбота», 1942 г.

Рубка катера S-105.
Снимок сделан
скорее всего
в 1942 г., когда
S-105 входил
в состав 2-й
флотилии.



Эймейден вернулась 6-я флотилия (корветтен-капитан Обермайер). Потребовалось без малого полтора года, чтобы количество боеготовых катеров в портах Голландии и Ламанша превысило уровень апреля 1941 г.*

Конец августа был насыщен минными постановками и безрезультатными боями с охранением конвоев, затем начались штормы. Едва дождавшись их окончания, Петерсен бросил в атаку на коммуникацию Темза — Ферг-оф-Форт силы всех трех восточных флотилий. Отсутствие точных данных от разведки не позволило добиться успеха ни разу, однако в ночь на 11 сентября при возвращении в базу соединение катеров столкнулось нос к носу с отрядом из семи MGB. Используя численное превосходство, немцы не упустили шанса покончить с врагом. Четыре британских катера тяжело пострадали от интенсивного обстрела, причем загоревшийся MGB-335 был оставлен экипажем и брошен на поле боя. Вступившим на палубу «моторганбота» немецким морякам удалось не только потушить пожар и отбуксировать катер в Эймейден, но и сохранить тайну приобретения вплоть до конца войны. Внимательно обследовав трофей, немцы пришли к неутешительному

выводу, что с точки зрения «войны умов» они несут отчаянное поражение. На артиллерийском катере был не только радар, но и совершенные средства связи, в том числе «подслушивающая» аппаратура, коротковолновый радиопеленгатор, устройство опознавания «свой-чужой» и многое другое.

Правда, к тому времени в Германии тоже начинают появляться малогабаритные РЛС. В начале октября с помощью экспериментального радара «Лихтенштейн», смонтированного на рубке катера S-112 (капитан-лейтенант Карл Мюллер), удалось перехватить английский конвой далеко на западе, в районе Плимута. В ходе атаки S-112 пустил ко дну вооруженный траулер «Лорд Стоунхейвен», а три других «шнельбота» повредили артиллерийским огнем польский эскортный миноносец «Краковяк». Спустя пять суток у Ярмута 9 катеров атаковали караван FN-832. Подвергшиеся нападению с нескольких направлений силы эскорта не смогли оттеснить противника. Результат — потопление трех пароходов, буксира (в сумме 8020 брт) и малого охотника ML-339 — вызвал крайнюю обеспокоенность у британского Адмиралтейства. В дополнение к неприятностям рассеявшиеся после нападения суда попали на минную банку, что стоило англичанам еще двух транспортов. Действуя примерно такими же методами, «шнельботы» потопили во второй половине октября — декабре еще 13 транспортов, два траулера и эскортный миноносец «Пенилан».

Тактика массированного нападения, при котором нескольким «шнельботам» все-

* На 1.10.1942 г. катерные силы на Западе имели следующий состав и дислокацию: 2-я флотилия (Эймейден) — S-29, S-46, S-62, S-67, S-70, S-80, S-83, S-101, S-104, S-105, S-108; 4-я флотилия (Хук-ван-Холланд) — S-42, S-45, S-48, S-63, S-64, S-66, S-78, S-79, S-109, S-110, S-117; 5-я флотилия (Шербур) — S-65, S-68, S-77, S-81, S-82, S-85, S-112, S-115, S-116, S-118; 6-я флотилия (Эймейден) — S-39, S-44, S-69, S-71, S-73, S-74, S-75, S-76, S-113, S-114.

таки удавалось выйти на дистанцию залпа, пока еще могла приносить успехи. Так, в ночь на 14 октября 1942 г. из 17 атаковавших катеров лишь четыре смогли выпустить торпеды. Повреждения получили еще два союзных судна (2905 брт). Выходы осуществлялись почти каждую ночь, если этому не мешала погода. В ночь на 9 ноября Петерсен лично вывел в море 23 катера, которые были наведены по данным радиоперехвата на караван FN-861 между Лоустофтом и Ярмутом. И вновь четверем немецким катерам удалось выйти в точку пуска, что добавило в актив «оси» уничтожение парохода «Фиделио» (1843 брт) и повреждение «Уондл» (1482 брт).

Внесла свою лепту в войну с судоходством и 5-я флотилия. 19 ноября у Эддистонского маяка были потоплены траулер «Аллуотер» и три парохода (3528 брт). В первую ночь декабря за ними последовал траулер «Джаспер». Спустя двое суток шесть «шнелльботов» атаковали конвой PW-257 и вновь добились успеха. На этот раз было уничтожено не только торговое судно (383 брт), но и флагман конвойного эскортного миноносца «Пенилан».

Последний успех в 1942 г. пришелся на долю сил, действовавших у восточного побережья. В ночь на 13 декабря 17 катеров покинули голландские базы и вышли к Ярмуту на перехват конвоя FN-889. Разделившись по парам, катера рассредоточились вдоль трассы. Успех выпал на долю всего лишь трех звеньев, которым удалось не только обнаружить караван, но и незаметно преодолеть линию британских дозоров. Тяжелые потери для противника в такой ситуации были неизбежны. Одно звено отстрелялось «в молоко», зато два других выпустили 11 торпед, из которых пять нашли свои цели, причем S-63 (обер-лейтенант Блок) добился успеха дважды. Все пять судов (7113 брт) затонули. Два из числа не атаковавших «шнелльботов» получили повреждения в бою с британскими эсминцами, что, впрочем, мало повлияло на окончательный счет. Эта эффектная акция стала последней победой германских торпедных катеров не только в 1942 г., но и на ближайшие два месяца следующего года.

Подводя краткий итог деятельности «шнелльботов» во второй фазе наступления на британское прибрежное судоходство (июль 1941 — декабрь 1942 г.), нельзя не отметить, что его результаты весьма походили на синусоиду. Потопив и повредив во второй половине 1941 года 17 вражеских судов, германские торпедные катера ввиду своей малочисленности и усиления противодействия смогли уничтожить за первую половину 1942-го лишь один пароход и эсминец. Противопоставив совершенствованию вражеской обороны энергичный натиск больших масс «шнелльботов», немцам удалось потопить и повредить во второй половине года 22 судна, эсминец, 4 траулера и два катера, не только восстановив, но и даже



Нагрудный знак «Член команды торпедного катера», учрежденный 30 мая 1941 г. Он вручался морякам после третьего боевого выхода в море.

повысив свою результативность практически до уровня весны 1941 г.

Применить еще большие соединения «торпедоносцев» против отдельно взятого конвоя было весьма затруднительно, как по соображениям скрытности, так и из-за неизбежных проблем с безопасностью маневрирования такого большого числа быстроходных единиц на ограниченном пространстве. Таким образом, следующий шаг предоставлялся англичанам, и они не замедлили его сделать.

Сеть береговых радиолокационных станций к концу 1942 г. уже полностью перекрыла все прибрежные воды «туманного Альбиона». Поступление же на вооружение эскортных кораблей и артиллерийских катеров первых радаров сантиметрового диапазона (типа 271) вообще не оставляло у нападающих никаких шансов приблизиться к цели незамеченными. Ужесточение боев с силами охранения косвенно подтверждалось и увеличением числа потопленных конвойных кораблей, на которые без необходимости катерникам не разрешалось тратить торпеды. В воздухе господствовала вражеская авиация, что пока не несло непосредственной угрозы ночным рейдам, но оказывало значительное сковывающее воздействие на время и районы проведения операций. Даже в области вооружения казавшиеся первоначально весьма грозными «шнелльботы» начали все более заметно уступать своим противникам. Так, например, захваченный MGB-335 нес два 40-мм «пом-пома», четыре крупнокалиберных и четыре легких пулемета, чему стандартный «немец» мог противопоставить лишь две 20-миллиметровки и 2—4 пулемета винтовочного калибра. Лишь в октябре Петерсен докладе о состоянии катерных сил Петерсен поднял вопрос о вооружении части катеров 40-мм пушками, радарами и станциями радиотехнической разведки, которыми можно было бы фиксировать облучение РЛС врага.

Хотя названные типы вооружения в принципе уже имелись, на практике все они либо страдали «детскими болезнями», либо поступали на вооружение катеров в крайне недостаточном количестве.

Общая расстановка сил также была не на стороне немцев. Хотя, как уже указывалось, число флотилий на рассматриваемом театре выросло до четырех, силы противостоящей стороны были куда более внушительны. Только в зоне Норского военно-морского командования, которое отвечало за охранение восточного побережья Великобритании, к концу года находилось 19 эсминцев и эскортных миноносцев, 7 корветов, 61 артиллерийский и 32 торпедных катера, 43 малых охотника, не считая огромного количества тральщиков, траулеров и дрейфтеров всех мастей.

Некоторым утешением пока могли служить лишь весьма низкие потери самих «шнелльботов», составившие за вторую фазу наступления всего три единицы. Однако такое положение, с учетом всего вышесказанного, не могло продолжаться долго. Наступающий 1943 год стал годом окончательного перелома войны на море в пользу флотов стран антигитлеровской коалиции, что в полной мере коснулось и ночной войны у берегов Англии. Длительно накапливавшиеся качественные изменения кардинально повлияли на весь характер войны в прибрежной зоне Британских островов. Произошедший перелом нельзя связать с каким-то конкретным событием, однако он был налицо.

В начале января «шнелльботы» продолжали активно действовать в центральной части Ла-Манша и у восточного побережья. Спорадические рейды, предпринимавшиеся в про-

межутках между периодами плохой погоды, успеха не приносили, скорее напротив. Так, в ночь на 9 января 2-я, 4-я и 6-я флотилии вышли на поиск в район Кромера. Не дойдя несколько десятков миль до британского берега, S-104 подорвался на mine и потерял носовую часть. В конце концов было принято решение затопить катер, после чего 2-я и 4-я флотилии повернули назад. Упорство командира 6-й корветтен-капитана Обермайера было «вознаграждено» подрывом S-109, который состоялся при возвращении после нескольких бесплодных часов ожидания добычи. В данном случае катер удалось спасти.

Не принесли успехов и выходы в ночи на 25 января и 18 февраля. Не имея точных данных о курсе и скорости конвоев, немцы положились на радар «Лихтенштейн», но просчитались. Контратакованные патрульными силами, они были вынуждены отступить, потеряв во втором случае S-71, расстрелянный и протараненный эскортным миноносцем «Гарт». Перенеся район действий к устью реки Хамбер, Петерсен смог убедиться, что и здесь англичане хорошо подготовились. 5 марта, почти сразу после прибытия в точку ожидания, S-70 погиб на минном поле. Изменив позицию, немецкое соединение, насчитывавшее теперь только 11 выпелов, подверглось нападению двух эсминцев и корвета. Бой, отход и последующий сбор продлили время пребывания катеров в море. С рассветом уже у самого побережья Голландии они попали под удар «спитфайров» и «тайфунов» Истребительного командования. На этот раз британским летчикам удалось открыть боевой счет, уничтожив S-75 и повредив S-74. Столь оперативная реакция авиаторов объяснялась введением прак-

**Торпедный катер
серии S-38.**



тики постоянного патрулирования истребителей над маршрутами развертывания «шнельботов», причем это делалось и в лунные ночи. С начала года к активной борьбе с «катерной угрозой» подключилось и Береговое командование, выделившее для ночного патрулирования четыре эскадрильи самолетов «Альбакор» и «Суордфиш»,* оснащенных радаром.

Скорбный список погибших катерников пополнился уже спустя три ночи. Наведенные воздушной разведкой «шнельботы» спокойно ожидали прибытия конвоя, однако вместо этого подверглись внезапной атаке эсминца «Макой». Пытаясь выйти из под обстрела, S-114 и S-119 столкнулись, причем последний был близок к перелому корпуса. Последовавшая атака британских торпедных катеров лишила немцев последних надежд на спасение тяжело поврежденного «шнельбота». Его пришлось затопить.

К середине марта число боеготовых катеров в голландских и бельгийских базах сократилось до 13 единиц. Желая добиться успеха любой ценой, Петерсен вечером 28 марта вновь послал флотилии на перехват конвоя и опять с тем же «успехом». На этот раз в роли жертвы фигурировал S-29, тяжело поврежденный патрульными MGB и затопленный после снятия экипажа.

Таким образом, не добившись никаких побед, наиболее многочисленный «голландский» отряд потерял за три первых месяца 1943 г. потопленными шесть и тяжело поврежденными еще три катера — почти столько же, сколько было потеряно за 2,5 предыдущих года войны в Канале! Единственным утешением для штаба РВМ могли служить лишь относительно успешные действия находившейся в Шербуре 5-й флотилии. Ей при отсутствии собственных потерь удалось однажды добиться успеха, потопив 27 февраля из состава конвоя WP-300 в заливе Лайм транспорт «Молдавия» (4858 брт), десантный катер и два траулера. Портсмутский военно-морской округ не имел столь обширной практики противодействия «шнельботам», как Норский, что еще раз подтвердилось в ночь на 13 апреля, когда при атаке конвоя у мыса Лизард немцы потопили норвежский эскортный миноносец «Эскдейл» и британский транспорт «Стенлейк» (1742 брт). Однако это были периферийные победы, что прекрасно понимали и в штабе FdS, и в более высоких инстанциях.

После окончания сезона штормов Петерсен предпринял попытку реанимировать минную войну, что делалось всегда, когда немцы считали себя недостаточно сильными для атаки конвоев торпедами. В том, что по степени риска между двумя этими типами операций теперь нет никакой разницы, пришлось убедиться очень быстро. Через два часа после выхода в условиях полной темноты отряд, состоявший

* Эскадрильи входили в состав авиации ВМФ (Fleet Air Arm) и были переданы в распоряжение Берегового командования лишь временно.



Катера серии S-30 в одном из портов Северного моря. Обратите внимание на два различных варианта камуфляжной окраски.

из 15 «шнельботов», подвергся безуспешной атаке и преследованию с воздуха. Немцы разделились и вскоре после окончания постановки основная группа, куда входили 2-я и 6-я флотилии, были безуспешно атакованы эсминцем «Вестминстер», корветом «Виджен» и MGB. 4-я флотилия* смогла незаметно подойти к берегу, выставить мины и даже потопить ничего не подозревавший патрульный траулер «Адонис». На отходе германский отряд подвергся удару звена «альбакоров», но это не сопровождалось новыми жертвами.

Столь мощное противодействие, оказанное англичанами у восточного побережья, а также сокращение темного времени суток, поставили вопрос о переводе главных сил в порты Ла-Манша. Погода задержала выполнение плана до конца мая. Передислоцировав флотилии в Шербур, Петерсен не стал искушать судьбу и использовал свои силы в первую очередь для постановки мин. Хотя в целом ряде случаев подобные походы приводили к боям с надводными кораблями и преследованию авиации, потерь долгое время не было, в то же время до начала июня в районе острова Уайт была выставлена 321 мина и 84 минных защитника. Послевоенный анализ показал, что немецкие катерники подвергали себя риску совершенно напрасно. В период с мая по август 1943 г. англичане теряли от всех видов постановок по одному малому судну, в сентябре и октября потерь не было совсем. В июле 2-я и 6-я флотилии вернулись в Остенде.

Хотя Петерсен вполне отдавал себе отчет в малой эффективности минных постановок, боязнь новых потерь заставила его воздержаться от попыток нападения на конвой и в июне, и в июле. Параллельно немцы форси-

* С марта 1943 г. в командование флотилией вступил корветтен-капитан Вернер Лютцов.



S-142 в сентябре 1943 г. 15 июня следующего года он погибнет под бомбами союзной авиации.

ровали разработку новых образцов аппаратуры, а также работы по установке защищенных рубок и дополнительного вооружения, — в первую очередь радиолокационных детекторов «Наксос». Одновременно Петерсеном была разработана новая тактика так называемых «колющих ударов». Ее суть заключалась в развертывании максимального количества звеньев катеров вдоль маршрута конвоя на границе дальности действия береговых радаров. В заранее рассчитанное время прибытия конвоя или после его непосредственного обнаружения (что было гораздо реже) «шнельботы» должны были на максимальной скорости выдвинуться на судородную трассу и нанести удар. Весь комплекс мероприятий по перевооружению и подготовке намечалось завершить к концу августа, пока же активных действий предпринимать не планировалось. В правильности этого решения пришлось убедиться в ночь на 25 июля, когда в районе Дюнжерка MGB атаковали звено «шнельботов», совершавших переход из Булони в Остенде. Последовавшая гибель S-77 продемонстрировала, что война уже прочно переместилась в контролируемые немцами воды, и за пределами баз катера не могут считать себя в безопасности.

Впрочем, безопасность стоянок была также достаточно условной. Июль 1943 г., кроме всего прочего, ознаменовался серией дневных налетов американских «летающих крепостей»

на главную базу германского флота на Балтике — Киль. 25 и 29 июля под удары попали S-68, S-135, S-44 и S-137, причем два последних восстановить так и не удалось. Катера во «фронтовых» портах избегали истребления лишь благодаря бетонным бункерам. Использовать мелкие гавани в качестве маневренных баз становилось невозможно. 11 августа находившаяся в Л'Аберврахе (близ Бреста) 4-я флотилия, даже несмотря на прикрытие рейда батареями зенитной артиллерии, подверглась налету истребителей-бомбардировщиков, потопивших S-121 и повредивших все шесть остальных катеров. Подразделение пришлось перевести в Булонь.

Август и сентябрь не были отмечены большими событиями. «Восточная» группа в этот период совершила три минных постановки и одно нападение на дозорные силы у мыса Орфорднесс, которое завершилось уничтожением траулера «Ред Гаунтлет» (5 августа). Неудачей закончился эксперимент 5-й флотилии, попытавшейся в ночь на 2 сентября атаковать конвой в заливе Лайм, использовав для наведения «юнкерс», оснащенный РЛС «Хохентвиль». Выяснилось, что предусмотрительные англичане уже ввели сопровождение караванов ночными истребителями, которые без труда отогнали немецкий самолет.

Тайм-аут в действиях у восточного побережья окончился 24 сентября, когда Петерсен вывел в море 29 «шнельботов» 2-й, 4-й,

6-й и возвращенной из Норвегии 8-й флотилии. Целью рейда была минная постановка у Хариджа, которую удалось осуществить до контратаки патрульных сил. Разгоревшееся на большой акватории ночное сражение распалось на отдельные стычки, проходившие с переменным успехом. Самый кровопролитный бой провела 4-я флотилия. Вначале входивший в ее состав S-96 (обер-лейтенант Зандер) потопил траулер «Франк Тирье», но вскоре сам был протаранен малым охотником ML-145, в результате чего оба катера затонули. Остальные «шнельботы» отступили под натиском эсминцев.

Операция 7/8 октября прошла без срывов, однако выход в ночь на 25 октября вошел в историю как самая крупная акция «шнельботов» за всю войну. На этот раз Петерсен довел численность катеров до 32, а целью назначил конвой FN-1160. Сумев избежать обнаружения воздушными патрулями, соединение все же было совершенно случайно замечено британскими тяжелыми бомбардировщиками, летевшими на бомбежку Рейха. Пройдя сложный путь английской иерархической системы командования, сообщение успело достигнуть конвоя заблаговременно. Его курс и скорость были изменены, а эскорт изготовился к бою. Появившиеся вскоре «шнельботы» 4-й и 6-й флотилий были решительно атакованы эсминцами «Макой», «Вустер» и «Питчли». Немцы ежесекундно угрожали им торпедированием и упорно рвались вперед. Ценой тяжелого повреждения S-63, попавшего под таранный удар «Макой», им удалось прорвать цепь охранения, после чего S-74 торпедировал оставший от судов траулер «Уильям Стивен». Поняв, что успеха не добиться, Петерсен, руководивший боем с береговой базы, дал сигнал к отходу. Ему подчинились все, кроме лидера 4-й флотилии S-88, который попытался прикрыть поврежденный катер. Делать этого явно не следовало. Подвергшийся нападению MGB-607 и MGB-610 «шнельбот» загорелся и вскоре взлетел на воздух. Корветтен-капитан Лютцов погиб. Вскоре наступила очередь S-63, вторично протараненного катером англичан.

Следующий удар нанесла 5-я флотилия, катера которой в конце октября были переведены в Булонь для действий в районе Бичи-Хед против конвоев Темза — Портсмут. Нападения в данной акватории не предпринимались на протяжении последних 18 месяцев и поэтому оказались совершенно неожиданными для англичан. В ночь на 3 ноября девяти «шнельботам» удалось застать врасплох конвой CW-221 и потопить из его состава три транспорта (3957 брт), что для того времени можно было считать выдающимся успехом. Дальнейшие нападения в этом районе были парализованы плохой погодой, и флотилия вернулась в Шербур.

Тем временем эскалация действий у восточного побережья продолжалась. По всей

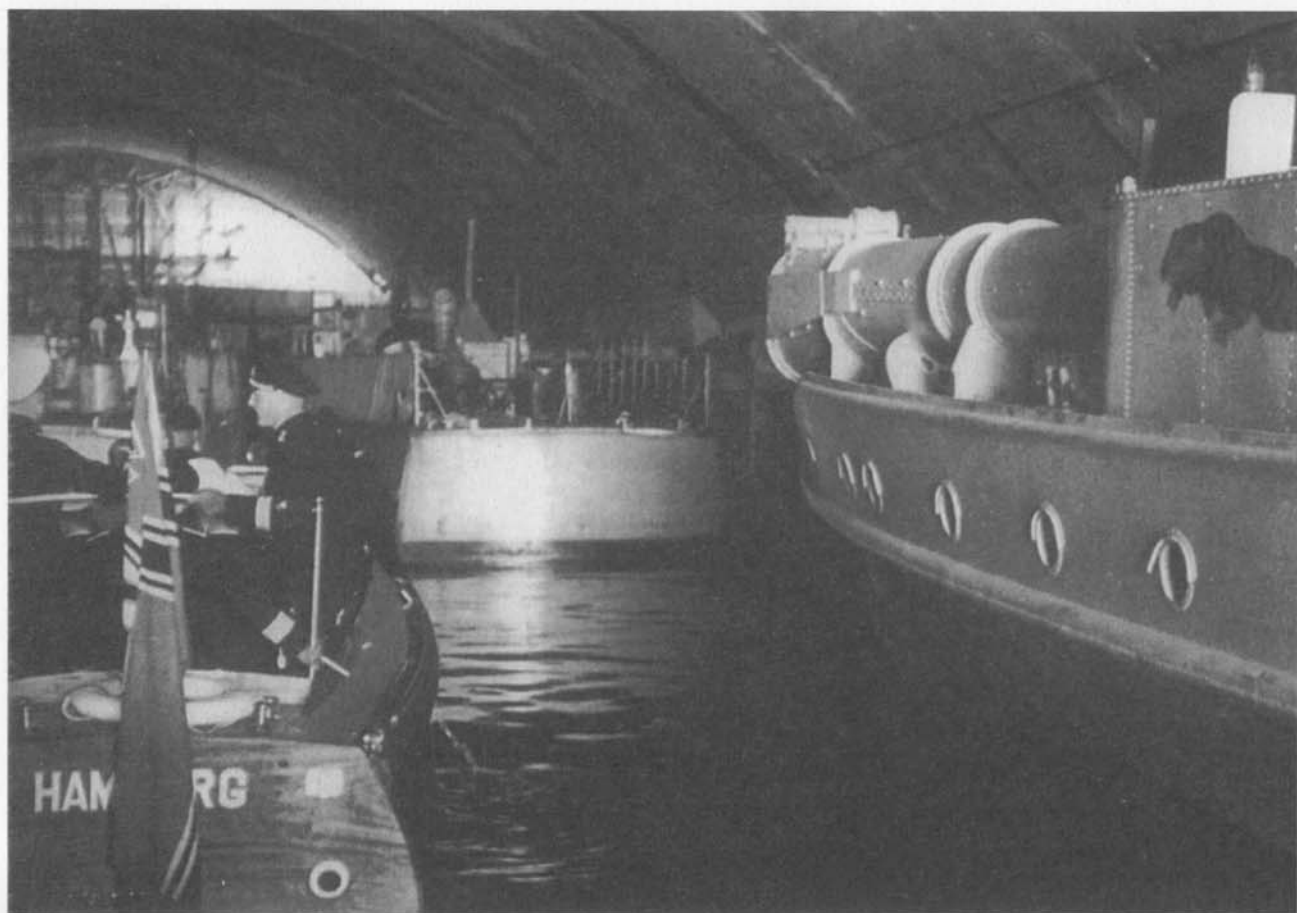


видимости, в этот период немцам удалось решить проблему постановки помех для британских радаров, поскольку количество обнаружений «шнельботов» противником на маршрутах резко сократилось. Так, в ночь на 5 ноября катера 2-й, 6-й и 8-й флотилий ставили мины на фарватере в районе Кромера, когда на них совершенно случайно напоролся конвой FN-1170. В атаку удалось выйти лишь трем «шнельботам» 2-й флотилии, но и это обошлось англичанам в одно потопленное (4581 брт) и одно поврежденное (2820 брт) судно. Остальные катера были отпущены охранением. Обычное в таких случаях воздушное преследование завершилось с рассветом потоплением S-74 и повреждением еще двух катеров. Поскольку последние бои привели к значительному сокращению сил (многие катера получили повреждения), в декабре походы к восточному побережью не осуществлялись. Определенной компенсацией за это стали последствия минных постановок, на которых погибло два судна (4348 брт) и получили повреждения эсминцы «Холдернесс» и «Вустер». Последний, прослуживший под британским флагом уже 23 года, решили не восстанавливать.

Последнее слово в 1943 году принадлежало 5-й флотилии, которая в конце ноября — начале декабря предприняла четыре похода к острову Уайт и заливу Лайм. Дважды немцам удавалось перехватывать конвой, но увеличенное охранение не позволяло добиться успеха, если не считать таковым потопления траулера «Авантюрин» (2 декабря). Эта же флотилия и открыла счет побед в 1944 году, потопив в ночь на 6 января три транспорта

Торпедный катер S-128 в Северном море, ноябрь 1943 г. (верхнее фото).

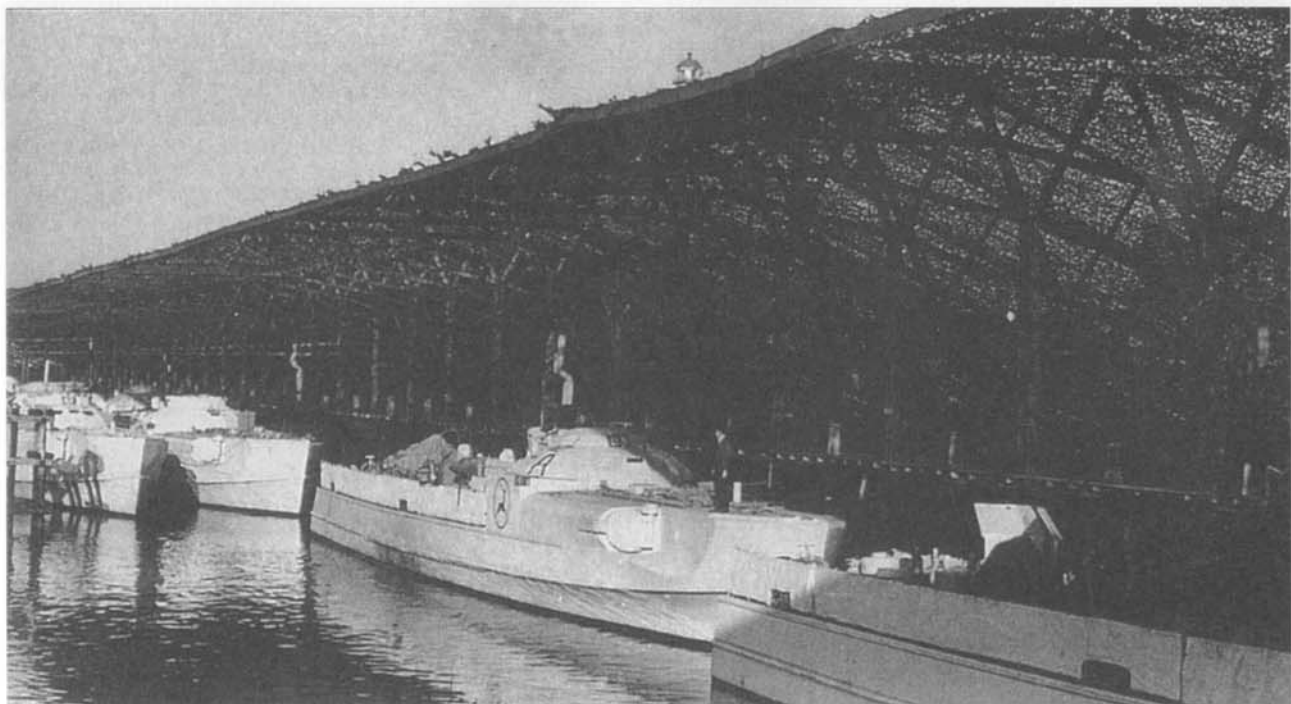
Торпедный катер S-95 у борта плавбазы «Карл Петерс».



«Шнельботы» в бункере, Шербур. Крайний справа — S-24.

Погрузка торпеды G7a на борт катера серии S-14 в одном из бункеров атлантического побережья.





(3801 брт) и траулер «Уоллэси» из состава конвоя WP-457. В данном случае секрет успеха заключался в вынесении места нападения максимально на запад, к мысу Ландс-Энд, где охранение еще не усиливалось кораблями из Плимута. Два последующих похода оказались безуспешны, но очередное перенесение района действий к мысу Бичи-Хед дало свои плоды. В ночь на 31 января всего двум прорвавшимся к конвою «шнелльботам» удалось уничтожить два транспорта (2619 брт) и траулер «Пайн». В середине следующего месяца для усиления «шербурских сил» прибыла 9-я флотилия (корветтен-капитан барон фон Мирбах),* а 5-я временно выводилась из активной деятельности для установки 40-мм орудий.

Продолжили деятельность и «восточные силы», хотя их состав несколько сократился за счет перевода на Балтику 6-й флотилии. Оставшиеся катера в конце января — начале февраля совершили четыре успешных выхода на минные постановки, в ходе которых был потоплен патрульный траулер «Кап д'Антифер».

Установка на части катеров станций радиотехнической разведки «Наксос» позволила в этих рейдах успешно уклоняться от встреч с противником. Иной ситуация становилась при атаках конвоев, когда обнаружения избежать не удавалось. В конце февраля немцы предприняли три подобных операции, в ходе которых выстрелом маневрирующей торпеды FAT было потоплено

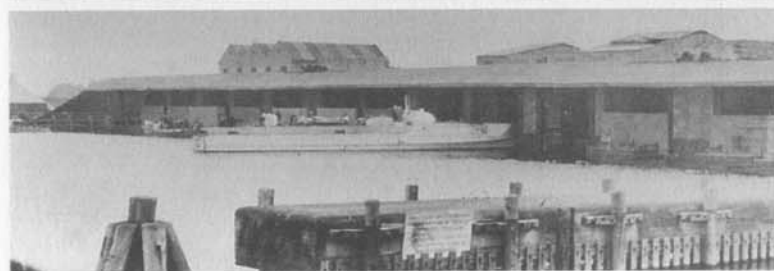
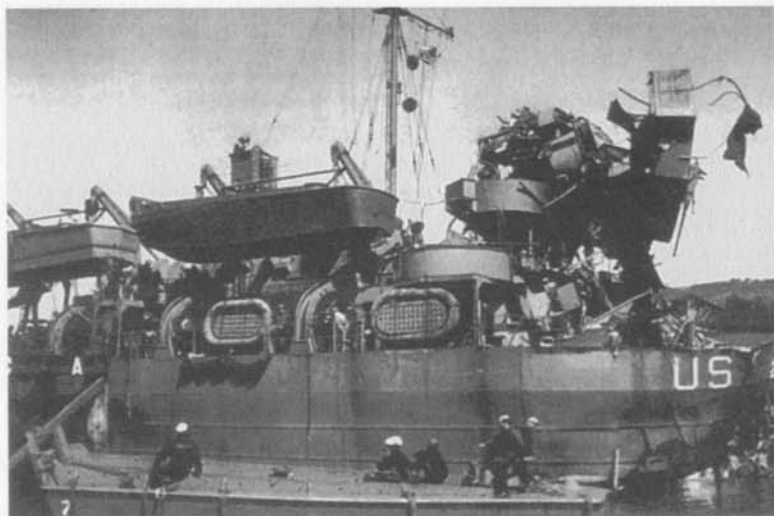
одно судно (2085 брт). Бои с силами охраны привели к гибели S-94 и S-128, протаранивших друг друга в бою 23 февраля. В марте погодные условия позволили предпринять лишь пять выходов, окончившихся безрезультатно, если не считать потопления британского торпедного катера MTB-241, застигнутого у голландского берега.

Возросшая активность «шнелльботов» настолько обеспокоила британское командование, что оно обратилось с просьбой к американскому союзнику предпринять дневной налет на Эймейден. Заказанная акция была осуществлена 26 марта, когда 358 средних бомбардировщиков B-26 «Мэродер» обрушили на город и порт 594 тонны бомб. Бетонные бункеры выдержали удар, однако стоявшие вне укрытий S-93 и S-129 превратились в груды искореженных обломков.

Многочисленные поиски и минные постановки не имели успеха до конца апреля. Наибольшую активность в этот период развили 5-я и 9-я флотилии, по-прежнему действовавшие из Шербура. Несмотря на потерю S-147, потопленного эскортным миноносцем «Ла Комбаттан», плававшим под флагом «Свободной Франции», им удалось 24 апреля потопить буксир «Рооде Зее» (468 брт), а в ночь на 28-е подкараулить отряд из восьми американских танкодесантных кораблей, проводивших в преддверии операции «Оверлорд» учения в заливе Лайм. В считанные минуты LST-507 и LST-531 были потоплены, а LST-289 получил тяжелые повреждения. В холодной весенней воде утонуло 197 матросов и 441 солдат из состава 4-й пехотной дивизии армии США. Инте-

**«Шнелльботы»
8-й флотилии
в голландском порту
Эймейден, начало
1944 г. Катер
в центре — скорее
всего, S-93.**

*Сформирована в апреле 1943 г. из катеров, оснащенных моторами MB-511. В период с середины декабря 1943 г. по середину февраля 1944 г. базировалась на Роттердам.



Десантный корабль LST-289, тяжело поврежденный катерами 5-й и 9-й флотилий в ночь с 27 на 28 апреля 1944 г. (верхнее фото).

Катер 8-й флотилии перед бункерами в Эймейдене, май 1944 г.

решно отметить, что потери этой дивизии при высадке на участке «Юта» в Нормандии в день «D» составили вдвое меньшую цифру. Эта акция стала наиболее крупным успехом «шнелльботов» за последние 2,5 года войны.

В мае количество союзных кораблей в Ла-Манше настолько возросло, что теперь редкий выход из баз не сопровождался боевым столкновением. С этой точки зрения потеря в течение месяца двух катеров казалась не слишком большой платой. 12 мая второй раз отличился «Ла Комбаттан», потопивший S-141, на котором погиб сын адмирала Деница Клаус, а спустя восемь дней своего первого успеха добились ночные «сюрдфиши» 819-й эскадрильи FAA. Получив попадание бомбы, S-87 загорелся, потерял ход и вскоре взорвался.

На 1 июня 1944 г. катерные силы на Западе имели следующий состав и дислокацию: 2-я флотилия (Остенде) — по пять исправных и неисправных катеров; 4-я флотилия (Булонь) — восемь исправных катеров; 5-я флотилия (Шербур) — пять исправных и четыре неисправных катера;* 8-я флотилия (Эймейден) — четыре исправных катера; 9-я флотилия (Шербур) — семь исправных катеров. До начала вторжения союзников в Европу оставалось пять суток...

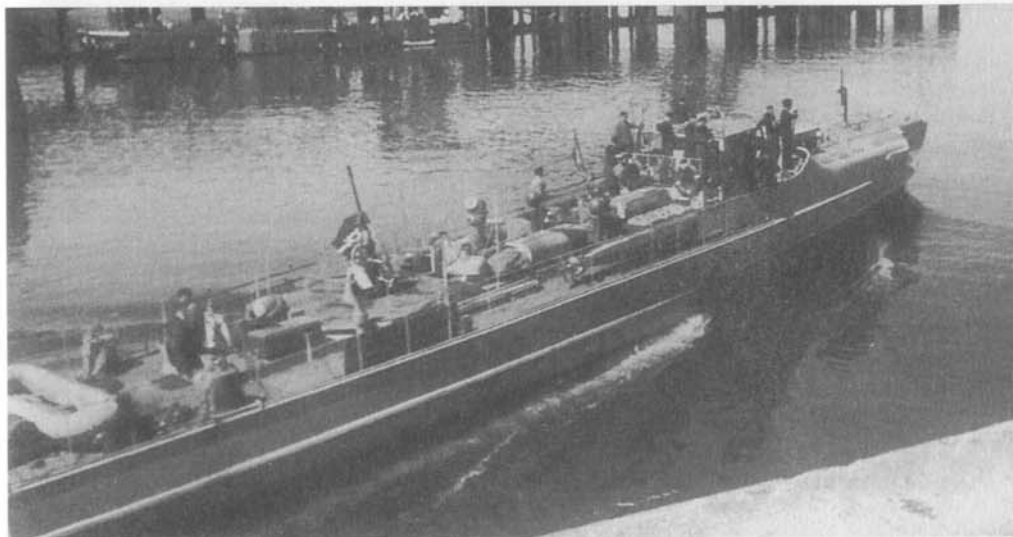
* С февраля 1944 г. 2-й флотилией командовал корветтен-капитан Герман Олденхоф, 4-й с ноября 1943 г. — корветтен-капитан Фиммен, 5-й с 1 июня 1944 г. — капитан-лейтенант Курт Йохансен.

Высадка союзников во Франции состоялась на рассвете 6 июня. О том, что вторжение началось, командиры подразделений катеров узнали из штаба группы ВМС «Вест» вскоре после десантирования американских и английских парашютистов. До начала светлого времени оставалась всего пара часов, в результате чего вышедшие из Шербура и Булони на разведку «шнелльботы» не успели уйти далеко от баз и никого не обнаружили. Едва дождавшись окончания дня «D», Петерсен приказал 4-й, 5-й и 9-й флотилиям нанести по силам противника решительный удар. Выполняя приказ, 13 катеров, вышедших из Шербура, наткнулись на многочисленные вражеские патрули и в ходе боя попали на свежее минное поле, что стоило немцам S-139 и S-140. Лишь четверем «шнелльботам» удалось каким-то чудом просочиться сквозь линию охраны и потопить американский танкодесантный корабль LST-715 и десантный катер. Действия 4-й флотилии оказались и вовсе безуспешными.

Несмотря на весьма сильное охранение района развешивания десантных средств, имелось по крайней мере два момента, облегчавших немцам нападения. Во-первых, по сравнению с предшествующим периодом действий у британского побережья союзники не могли пользоваться береговой сетью радарных станций, которая играла весьма важную роль во всей системе противокатерной обороны. Во-вторых, вся центральная часть Ла-Манша буквально кишела кораблями союзников, перемещавшихся во всех возможных направлениях. Вследствие этого, если «шнелльботам» удавалось преодолеть линию дозоров, обнаружить и идентифицировать их становилось практически невозможно.

Указанные трудности союзное командование пыталось преодолеть введением новой тактики. В основе ее лежала идея применения смешанных миноносечно-катерных патрулей. Лидирующую роль в таком патруле, как правило, выполнял фрегат американской постройки (в ВМС США классифицировались как эскортные миноносцы), имевший, по сравнению с британскими миноносцами типа «Хант», более выгодное размещение вращающейся антенны РЛС (без «мертвых секторов»). Заметив цель на экране локатора, командир фрегата спускал своих «гончих», роль которых выполняли 2–4 торпедных катера. Внезапно напав на добычу, они пытались связать «шнелльботы» боем до подхода «охотника». Поскольку интервалы между патрулями составляли не более 10 миль, в бою с одной группой «шнелльботов» могло принимать участие до трех английских отрядов. И все-таки полностью нейтрализовать угрозу со стороны немецких катеров союзники были не в состоянии.

В ночь на 8 июня в действиях у плацдармов приняло участие 8 катеров из Булони и 11 из Шербура. Немцы выпустили большое



Катер серии S-30 в одном из портов Атлантического побережья незадолго до высадки союзников в Нормандии, 1944 г.

число торпед и смогли потопить танкодезантильные корабли LST-376, LST-314 и два десантных катера (LCI-105 и LCT-875). «Угри» прошли в нескольких метрах от крейсера «Тускалуза» и группы эсминцев. Пять «шнельботов» получили повреждения различной тяжести в боях с силами охранения, что было весьма скромной платой за достигнутые успехи. Этой же ночью в Булонь перешла 2-я флотилия, в то время как 4-я переместилась в Гавр, находившийся буквально под бомбом британского участка высадки «Суорд».

Не желая подвергать катера слишком высокому риску, Петерсен приказал перейти к минным постановкам. Приступив к ним, немцам действительно удалось снизить потери, однако в половине случаев прорваться к указанным районам не удавалось. В этот же период было выпущено и довольно много торпед, однако в среднем из пяти донесений о попаданиях четыре оказывались ложными. Реально до 15 июня были одержаны следующие успехи: затонули — три малых торговых судна (1812 брт), два буксира и артиллерийский катер MGB-17; получили серьезные повреждения от торпед — эскадренный миноносец «Нельсон», фрегат «Халстед» (не восстановлен) и танкодезантинный корабль LST-538. Хотя от ответных действий пострадало много катеров, фатальными повреждениями стали лишь для S-136, потопленного в ночь на 11 июня в бою с британскими эскадренными миноносцами.

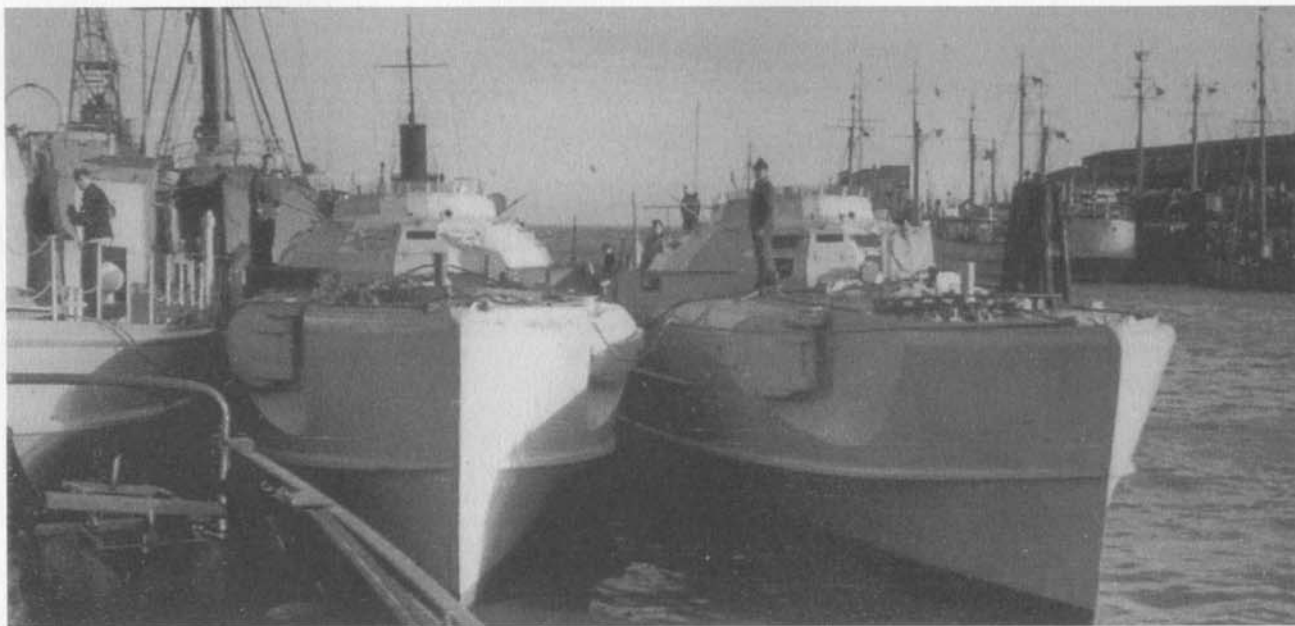
Наиболее жаркие бои в этот период разыгались в районе мыса Барфлер, где, используя выгодный изгиб береговой линии, союзники организовали мощный миноносно-катерный патруль. Предвидя скорую изоляцию Шербура от остальной части территории, удерживаемой немцами, Петерсен отдал приказ о поэтапном прорыве 5-й и 9-й флотилий в Гавр, что и было выполнено большинством катеров 12—13 июня. Сосредоточение в этом порту четырех флотилий вызвало

определенную обеспокоенность «начальника торпедных катеров», принявшего решение вернуть 2-ю флотилию в Булонь. Прорыв, осуществлявшийся в ночь на 13-е, дорого обошелся немецкой стороне. Вначале германский отряд был перехвачен группой катеров противника, но, сумев оторваться от нее, не успел прибыть в порт до наступления рассвета. Всего в нескольких милях от базы «шнельботы» подверглись нападению штурмовиков «Бофайтер», за считанные минуты потопивших S-178, S-179, S-189 и повредивших S-181.

Высокая активность катеров противника не могла не встревожить союзное командование. Для борьбы со «шнельботами» было решено использовать наиболее радикальное средство — тяжелые бомбардировщики. В ночь на 15 июня по Гавру был нанесен мощнейший удар, в котором приняло участие 234

Катер S-206.





**«Шнельботы»
в Остенде,
конец 1944 г.
Справа — S-176.**

британских «ланкастера», в том числе 22 с 12000-фн (5,5 т) бомбами «Толдбой». Поскольку база не располагала бетонными укрытиями, его последствия стали для германской стороны поистине катастрофическими. Среди большого числа кораблей и судов, заполнивших дно гавани, находилось 14 «шнельботов» (S-66, S-84, S-100, S-138, S-142, S-143, S-146, S-150, S-169, S-171, S-172, S-173, S-187, S-188), а поврежденный S-144 был добит воздушным налетом 31 июля.* Не менее тяжелые потери немцы понесли в личном составе, был убит командир 5-й флотилии капитан-лейтенант Йохансенн (удостоен Рыцарского креста посмертно).

От полученного удара немцы долго не могли оправиться. Действия остатков 2-й, 4-й и 8-й флотилий из Булони и Остенде были нерешительными и успеха не имели. Наконец в ночь на 19 июня Петерсен приказал реорганизованной 2-й флотилии перейти в Гавр и возобновить действия против сил вторжения. Первый же выход на минную постановку завершился гибелью S-190, затопленного своей командой после тяжелых повреждений, нанесенных миноносным патрулем.

В конце июня гаврский отряд получил усиление за счет перевода туда части сил 8-й и только что прибывшей из Балтийского моря 6-й флотилий. Тесное кольцо вражеских патрулей вокруг базы не давало возможность прорываться к району высадки. Единственным успехом в этот период стало торпедирование фрегата «Троллоп»,** а также уничтожение в бою 27 июля двух британских

торпедных катеров. Один из них, МТВ-430, был протаранен S-182, который в свою очередь также пришлось затопить, а МТВ-412 пошел на дно после столкновения с остовом тонущего систершипа. В ответ англичане 2 августа подвергли Гавр новой бомбардировке, что на этот раз стоило их противникам еще двух катеров (S-39 и S-114).

Отчаявшись прорваться к району сосредоточения десантных судов, немецкое командование решило прибегнуть к применению дальних циркулирующих торпед «Дакель». В течение восьми ночей между 5 и 18 августа «шнельботы» гаврской группы выпустили 91 такую торпеду. Достиженные успехи — потопление одного транспорта (5208 брт), повреждение старого крейсера «Фробишер», плавмастерской и тральщика — оказались мизерными по сравнению с затраченными усилиями. Начавшийся 24-го числа штурм Гавра заставил Петерсена отдать приказ об окончательном оставлении базы. На переходе в Дьепп был потерян поврежденный ранее S-91.

Все это время «начальник торпедных катеров» продолжал держать главные силы в более восточных базах: Дьеппе (9-я флотилия), Булони (6-я флотилия) и Остенде (8-я флотилия). Понимая, что походы в район высадки сопряжены с большими потерями, Петерсен решил возобновить нападения на конвой у английского побережья. Здесь немцам сопутствовал определенный успех. В ночи на 27 и 28 июля «шнельботы» 6-й флотилии атаковали с применением торпед FAT два британских конвоя, причем удалось без собственных потерь потопить одно

* Один из потопленных в Гавре катеров был поднят американцами и доставлен для изучения в Нью-Йорк, получил американское условное обозначение СЕЕ-6527. В конце 1940-х гг. сдан на слом.

** Фрегат выбросился на берег и не был восстановлен. Не исключено, что «авторство» торпедного попадания принадлежит германским человекоуправляемым торпедам «Мардер».

(7219 брт) и повредить еще шесть (42 909 брт) союзных торговых судов. В первой половине августа катерные силы несколько возросли за счет прибытия в Эймейден свежей 10-й флотилии (капитан-лейтенант Карл Мюллер). Усиление получила 8-я флотилия, развернувшая активные действия в Па-де-Кале. Воспользовавшись временным ослаблением сил противника в этой части пролива, немцам удалось осуществить ряд успешных минных постановок и торпедировать в ночь на 18 августа у Дувра крупное торговое судно (7127 брт).

Неизвестно, к чему могли бы привести подобные операции в дальнейшем, если бы не стремительный развал германского фронта в Северной Франции. Вслед за изоляцией Гавра один за другим пали или были осаждены Дьепп, Булонь, Кале, Дюнкерк и Остенде. В ночь на 4 и 5 сентября 1944 г. 13 оставшихся в этих портах «шнельботов» были переведены в Роттердам и Эймейден. Передислокация не прошла без потерь — случайный близкий разрыв тяжелого снаряда, выпущенного дуврской батареей, лишил хода S-184, и его пришлось затопить. Печальной оказалась и судьба двух катеров, не сумевших вырваться из портов западной части Ла-Манша. S-145 был затоплен при сдаче Бреста, а S-112 стал трофеем французской армии в Лорне.

Несмотря на более высокую, по сравнению с 1943 годом, эффективность действий катеров в период нормандской высадки (всего «шнельботами» было потоплено и повреждено 33 союзных корабля и катера), очевидно, что в масштабе флота вторжения, насчитывавшего около 5000 плавающих единиц, это было даже меньше, чем капля в море. Только за

июнь к союзным плацдармам проследовало 180 войсковых транспортов, 570 судов типа «Либерти», 788 торговых судов меньшего водоизмещения, 905 танкодесантных кораблей и более 1800 десантных катеров. В то же время потеря 29 торпедных катеров (более трети численности катеров первой линии) оказалась для германского «москитного» флота весьма существенным ударом, оправиться от которого так и не удалось до конца войны. Наблюдавшаяся в течение длительного времени тенденция к увеличению количества «шнельботов» с этого времени прекратилась, и теперь все новое строительство шло лишь на восполнение потерь.

После окончания боев в Нормандии потенциал германского «москитного» флота на Западе упал до критически низкой отметки, сопоставимой разве что с уровнем лета 1941 г. Подавляющая часть катеров нуждалась в более или менее серьезном ремонте. Кроме того, планировалось поэтапное проведение работ по усилению артиллерийского вооружения «шнельботов». Одна за другой флотилии уходили в Германию, в результате чего на 1 октября в голландских базах оставалось всего 9 катеров. Этими скромными силами германское командование пыталось осуществлять спорадические минные постановки у побережья Фландрии. Другой задачей было оказание помощи осажденному гарнизону Дюнкерка. Рискованные операции не прошли без потерь. В ночь на 19 сентября британскому патрулю во главе с фрегатом «Стайнер» удалось перехватить и полностью уничтожить группу прикрытия перевозок, состоявшую из S-183, S-200 и S-702.

Катер серии S-188 из состава 4-й флотилии. Хорошо видны пробоины в корпусе — следы боя с тремя канадскими корветами у побережья Нормандии 3 июня 1944 г. Надпись «КеК» на рубке катера — это инициалы его командира, оберлейтенанта Карла-Эбергардта Керхера, раненного в том сражении.





Катер S-199
из состава
8-й флотилии,
осень 1944 г.
(верхнее фото).

Катер S-99
из состава
2-й учебной
флотилии,
Балтика,
1945 г.

Хотя в начале октября численность катерных сил несколько возросла за счет прибытия из Германии реорганизованной 9-й флотилии, Петерсен воздерживался от каких-либо вылазок, более крупных, чем минные постановки. Одна из них, в ночь на 2 ноября, сопровождалась атакой британского конвоя у Остенде, причем были потоплены небольшой танкер (1141 брт) и траулер «Колсей». С середины месяца мины ставились и у восточного побережья Великобритании.

Заключительный этап деятельности «шнельботов» на западном театре был связан с попыткой прервать судоходное сообщение между устьем Темзы и Антверпеном — наиболее крупным портом, находившимся в руках союзников на европейском континенте. К началу января 1945 г. через него проходила почти половина грузов, адресованных британским и американским войскам. Блокада данного порта принимала особое значение в связи с начавшимся в середине декабря арденнским наступлением немцев. 15-го числа штаб РВМ отдал приказ о немедленном сосредоточении в голландских базах всех боевых подразделений катеров (в том числе 4-й флотилии из Норвегии и 5-й флотилии с Балтики) и сверхмалых подводных лодок. Предвидя подобное развитие событий, британское командование в тот же день организовало удар «ланкастеров» с бомбами «Толлбой» по бункерам в Эймейдене. Это обошлось немцам в гибель одного (S-198) и серьезные повреждения остальных катеров 8-й флотилии. После данной акции Петерсен

приказал вместо использования бункеров маскировать катера на внутренних рейдах и как можно чаще менять пункты базирования и места стоянок.

Новое наступление на британские коммуникации началось в середине декабря. Немцы умело использовали сложные погодные условия времени года, хотя в целом ряде случаев из-за них операции приходилось переносить или откладывать. Тактика вновь изменилась в пользу применения небольших (по 6—8 единиц) групп «шнельботов», вооруженных маневрирующими торпедами с приборами FAT или «Дакейл». В одну ночь на британских коммуникациях могло действовать до пяти таких отрядов, причем каждый из них имел самостоятельную задачу и отдельный район: от устья Хамбера на севере до Остенде на юге и от устья Темзы на западе до устья Шельды на востоке. Отражать нападения многочисленных групп катеров оказалось необычайно сложно, а любые проникновения «шнельботов» на судоходные маршруты автоматически влекло за собой новые жертвы. Донные мины с новейшими гидродинамическими взрывателями приносили союзникам в то время еще больший урон, чем торпедные удары. Так, если в октябре от этого вида оружия в прибрежных водах Великобритании погибло всего два судна (1722 брт), то в декабре потери увеличились до девяти (34 896 брт). В районе Остенде на минах получили тяжелые повреждения и не были восстановлены фрегаты «Дафф» и «Дакинс». Несмотря на то, что с сентября англичане мно-

гократно увеличили свои силы в южной части Северного моря, полностью воспрепятствовать проникновению «шнельботов» вглубь охраняемых акваторий они не могли.

В конце 1944 г. немцы осуществили три крупных минных постановки на трассе Темза—Шельда. Противнику удалось перехватить германское соединение лишь раз — в ночь на 23 декабря. Атакованная тремя фрегатами и десятком МТВ 10-я флотилия лишилась S-185 и S-192 и выбыла из игры до конца войны. Выждав период полнолуния, пришедшийся на начало января, Петерсен во второй половине месяца провел шесть крупных операций. Ценой потери двух «шнельботов» (S-180 на собственных минах и S-199 от огня береговой батареи) немцы потопили торпедами один пароход (2365 брт) и LST-415. Ряд кораблей подорвался на минах, причем в их число вошел ветеран сражений с катерами — эсминец «Уолпол» (не восстановлен). Еще большие результаты минная война дала в следующем месяце. Погибли французский эскортный миноносец «Ла Комбаттан», траулер «Аквариус» и шесть торговых судов (18 076 брт). В ночь на 22 февраля 2-я и 5-я флотилии атаковали у Ярмута конвой FS-1734 и потопили из его состава два транспорта (3889 брт). В эти же часы 8-я флотилия напала на другой конвой в устье Темзы. На этот раз на дно пошел десантный катер LCP-707.

Эти успехи могли бы считаться неплохими, если бы не соотношение с числом потерянных катеров. В феврале 1945 г. от воздействия вражеских сил погибли S-193, S-194 и S-224 (два последних потоплены бомбардировщиками в базах), а S-167 затонул после столкновения.

И все-таки как ни силен был противник, полностью устранить угрозу со стороны «шнельботов» он не мог. Небольшие группы катеров, используя радиолокационные детекторы, вновь и вновь просачивались через линию воздушных и корабельных дозоров и наносили новые потери. К этому времени немецкие матросы даже овладели искусством сосредоточенного зенитного огня по вражеским патрульным самолетам, сбив несколько машин.

К середине февраля Петерсену удалось добиться разрешения штаба РВМ начать минирование в районе устья Шельды. Раньше его не давали из опасений навредить сверхмалым подводным лодкам «Зеэхунд», действия которых по сравнению со «шнельботами» оказались куда менее эффективными. 6-я флотилия капитан-лейтенанта Йенша Матцена в ночь на 19 марта успешно атаковала караван FS-1759 у Лоустофта. Были потоплены пароходы «Крихтаун» (1097 брт) и «Рогейт» (2871 брт) — последние торговые суда, уничтоженные германскими торпедными катерами. Еще большие результаты имело выставленное в ходе рейда минное поле. На нем погибли три английских и американских «Либерти» (21491 брт) и танкодесантный корабль.

Попытка повторить успех привела к трагедии. Вышедшие из Хелдера в ночь на 21 марта 20 «шнельботов» почти сразу же подверглись удару патрульного звена «бофайтеров». Залп 6-пушечной батареи штурмовика стал последним, что видел в своей карьере командир 2-й флотилии, первый кавалер Рыцарского креста корветтен-капитан Герман



Торпедный катер S-195, поврежденный в порту Эймейден 15 декабря 1944 г. во время налета английских бомбардировщиков «Ланкастер».

**Катер серии S-700
из состава
9-й флотилии,
Северное море,
конец 1944 г.**



Опденхоф — его S-181 был разнесен в клочья. Несмотря на потерю катера, рейд продолжился, но после утраты внезапности он не мог быть удачным. Не встретив никого, немцы повернули в базу. Уже на подходе к ней на mine подорвался S-203. Потерявший маневренность катер стал легкой добычей для патрульных самолетов, следовавших буквально по пятам за немецким соединением. Кроме того, в этом же месяце погибли S-186 (в Вильгельмсхафене под бомбами союзной авиации) и S-220 (в бою с фрегатом «Сеймур»).

Война подходила к концу, и с каждым днем это становилось все очевиднее. 23 марта союзные войска форсировали Рейн и устремились в центральные области Германии. В начале апреля части 1-й канадской армии полностью блокировали Западную Голландию. К общему топливному кризису, который весьма остро ощущался в третьем Рейхе в последние полгода, добавилась изоляция операционных баз. Большинство катеров нуждалось в ремонте, проходить который в портах, почти каждый погожий день подвергавшихся ударам союзной авиации, было невозможно. Ввиду этого в конце месяца 8-я и 5-я флотилии получили приказы на перебазирование соответственно в Южную Норвегию и Балтику.

И все-таки немецкие катерники не спешили складывать оружие. В ночь на 7 апреля 2-я флотилия вновь покинула Хелдер, чтобы поставить мины у восточного побережья Англии. Обнаружив «шнельботы» пилоты

**Катер S-76,
май 1945 г.**



патрульных самолетов получили возможность впервые опробовать радиоканал, связывавший их непосредственно с патрульными кораблями, а не с береговым штабом, как это было прежде. Дойдя до банки Смит-Нолл, флотилия подверглась нападению превосходящих сил британских торпедных катеров. Об ожесточенности боя свидетельствовало широкое применение таранных ударов. Сначала S-176 протаранил МТВ-494, а S-177 — МТВ-493. МТВ-494 и S-176 затонули. Затем МТВ-5001 нанес удар по S-177, который отправился на дно вслед за систершипом. Экипаж британского катера не долго праздновал победу — после полученных в результате столкновения повреждений он замедлил ход и стал прекрасной мишенью для расчетов немецких «бофорсов».

Организация тактического взаимодействия между патрульными самолетами и кораблями союзников отняло у Кригсмарине последние шансы на достижение каких-либо успехов. Это подтвердилось в ходе двух последних походов 8 и 13 апреля. Контратакованные в районе осуществления постановок, немцы потеряли S-202, S-223 и S-703 и с трудом оторвались от преследования.

После этих боев в Роттердаме и Хелдере остался всего 21 катер, из которых больше половины нуждалось в срочном ремонте. Впрочем, заправляться немцам и так было нечем. Хотя последние 25 дней войны «шнельботы» в море уже не выходили, память о грозном противнике заставляла англичан уничтожать их повсеместно, при первой же возможности. 3 мая после бомбежки Килья был затоплен S-201; на следующий день вооруженные ракетами истребители «Тайфун» потопили у берегов Дании S-103 и S-226; 7-го при уклонении от атаки с воздуха столкнулись и затонули S-191 и S-301. Они стали последними в длинном списке потерь германского «москитного» флота. Сосредоточенные в портах Кильской бухты и в Голландии торпедные катера в течение 8—10 мая спустили флаги.

Интересны итоги их боевой деятельности в 1945 г. В результате 351 выхода в море катерам удалось потопить торпедами и артиллерийским огнем пять транспортов (10 222 брт), три торпедных и десантный катер. Получили повреждения транспорт и танкодесантный корабль. Минные успехи — 12 транспортов (72 056 брт), два эскортных миноносца, три

траулера, два тральщика, танкодесантный корабль и три катера потопленными, пять транспортов (30 799 брт) поврежденными — оказались более весомы. Потери составили 24 катера. На этом боевая карьера «шнельботов» закончилась.

Средиземноморский театр

В конце 1941 г. германский флот открыл для себя новый театр военных действий — Средиземное море. Союзный итальянский флот, несмотря на численное превосходство и выгодное расположение баз, к этому времени полностью утратил стратегическую инициативу. Линии снабжения Африканского корпуса находились под постоянными ударами британских ВМС. Главной силой в планировании контрудара должны были стать авиация и подводные лодки, однако командование Кригсмарине сочло необходимым развернуть здесь и торпедные катера, которые было возможно перевести по французской речной системе. Их планировалось использовать для действий на приморском фланге африканского фронта, а также для ближней блокады Мальты.



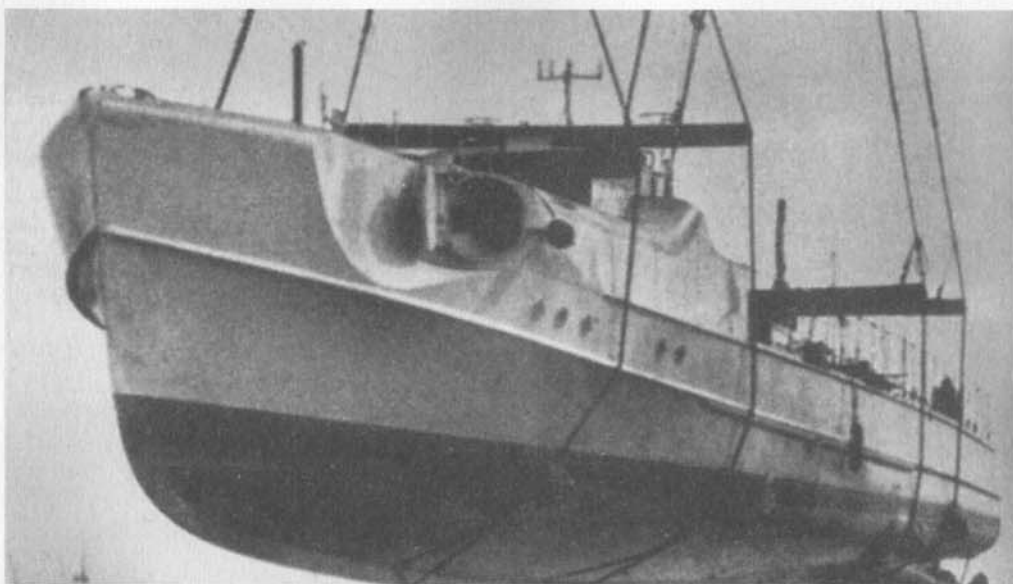
Катера серии S-700 9-й флотилии, прибывшие для капитуляции в английский порт Госпорт, май 1945 г.

Особенность переброски заключалась в том, что минимальная ширина каналов была чуть больше 5 метров, что автоматически вычеркивало из списков кандидатов для переброски стандартные катера типа S-26. Меньшими размерами обладали лишь «шнельботы» серии S-30, которыми была укомплектована 3-я флотилия. Ее первая группа в составе 5 единиц (S-31, S-33, S-34, S-35, S-54) вышла из Вильгельмсхафена 7 октября 1941 г. Маршрут включал в себя переход в Роттердам, затем по Рейну до Страсбурга, а далее по системе каналов в р. Сона. В районе города Шалон катера пересекали демаркационную линию неоккупированной части Франции и далее шли на юг с соблюдением строгих мер маскировки. В частно-

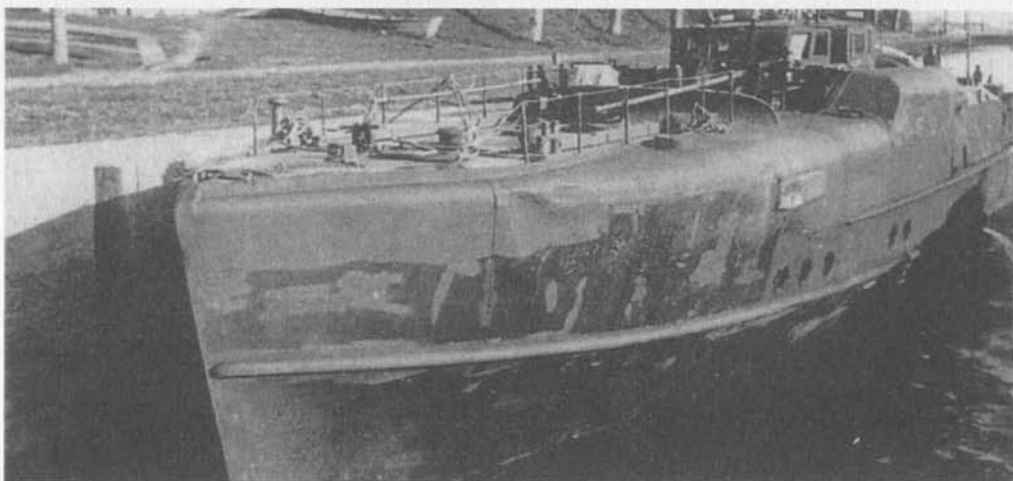
сти, корпуса «шнельботов» были окрашены в черный цвет, кормовая орудийная платформа скрывалась за фанерными щитами, флаги снимались. В таком виде «торпедоносцы» спускались на юг по Соне и Роне и наконец-то попадали в Лигурийское море. Простая на бумаге операция требовала довольно больших затрат сил и времени. Достаточно сказать, что уровень воды на некоторых участках не превышал трех метров, а только на отрезке Соны до Лиона катерам пришлось миновать 165 шлюзов.* Переход завершился 18 ноября, когда вся пятерка без происшествий достигла Специи — главной

* Довольно точное литературное описание перехода содержится в романе Г. Грюммера «Скитания» (М., 1982).

Торпедный катер S-35 перед отправкой на Средиземное море, Вильгельмсхафен, октябрь 1941 г.



Один из «шнелльботов» 3-й флотилии, подготовленный для перехода по речной водной системе во Франции. Обратите внимание на демонтированное вооружение и заделанные ниши торпедных аппаратов.



базы итальянского флота в Лигурийском море. Из-за зимнего обмеления и замерзания рек переход второй группы (S-56, S-57, S-58, S-59, S-61) окончился лишь 14 января.

Первые ночные рейды в районе Мальты оказались безрезультатными. Командиру флотилии корветтен-капитану Кемнаде потребовалось несколько выходов, чтобы понять, что противник не осуществляет здесь никакого ночного судоходства, а бесцельные рейды ведут лишь к выработке моторесурса. Тогда было принято решение использовать катера для минных постановок. До конца 1941 г. немцы выставили у острова 73 мины, а за март, апрель и первую половину мая следующего года — еще 19 заграждений из 557 мин и 416 минных защитников. На этот раз «шнелльботам» сопутствовал успех. На банках, выставленных катерниками, подорвались и погибли два эскортных миноносца (британский «Саутволд» и польский «Куявяк»), подводная лодка «Олимпус», еще

два эсминец, транспорт и тральщик получили повреждения. В ходе постановки в ночь на 7 мая 1942 г. «шнелльботы» потопили артогнем малый охотник ML-130 — первый корабль, уничтоженный ими на этом театре. Не обошлось и без потерь. Один из катеров — S-31 — 10 мая погиб от своей же мины, а спустя неделю S-34 стал жертвой меткого огня мальтийской береговой батареи. Надо отметить, что уже в тот момент британская база имела несколько радаров обнаружения надводных целей, и действия «шнелльботов» не были для англичан секретом. Лишь полное господство Люфтваффе в воздухе мешало осуществлять траление и приводило ко все новым подрывам.

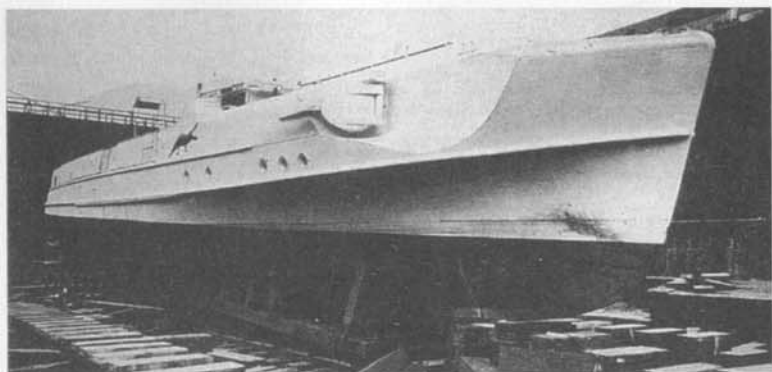
В начале мая на театр прибыла третья и последняя группа из четырех катеров (S-30, S-36, S-55, S-60). Ввод ее в строй совпал по времени с решением перевести силы флотилии в восточную часть Средиземного моря, откуда она могла бы поддерживать с фланга

новое наступление Роммеля в Киренаике. В качестве баз немцы планировали использовать бухту Суда на острове Крит и порт Дерна на африканском побережье. В конце месяца там базировалось уже 9 катеров.

Успех был достигнут в первом же выходе в ночь на 3 июня, однако потопленный торпедой S-57 корабль, принятый за эсминец, в действительности оказался вооруженным траулером «Кокер».

Большое оживление у катерников вызвало сообщение об обнаружении у берегов Египта 11 июня 1942 г. крупного конвоя, шедшего на Мальту (операция «Вигорес»). Шесть катеров флотилии, начиная с ночи 13 июня, выходили на поиск неприятеля, но два первых патрулирования не принесли удачи, так как в этот момент конвой был еще далеко. В ночь на 15-е он приблизился настолько, что со «шнельботов» смогли заметить осветительные бомбы, которыми самолеты Люфтваффе указывали место нахождения противника. Несмотря на то, что при сближении катера сами несколько раз были освещены своей же авиацией, для англичан атака оказалась внезапной. Однако торпеды, выпущенные катерами S-59, S-58 и S-56, прошли мимо цели.

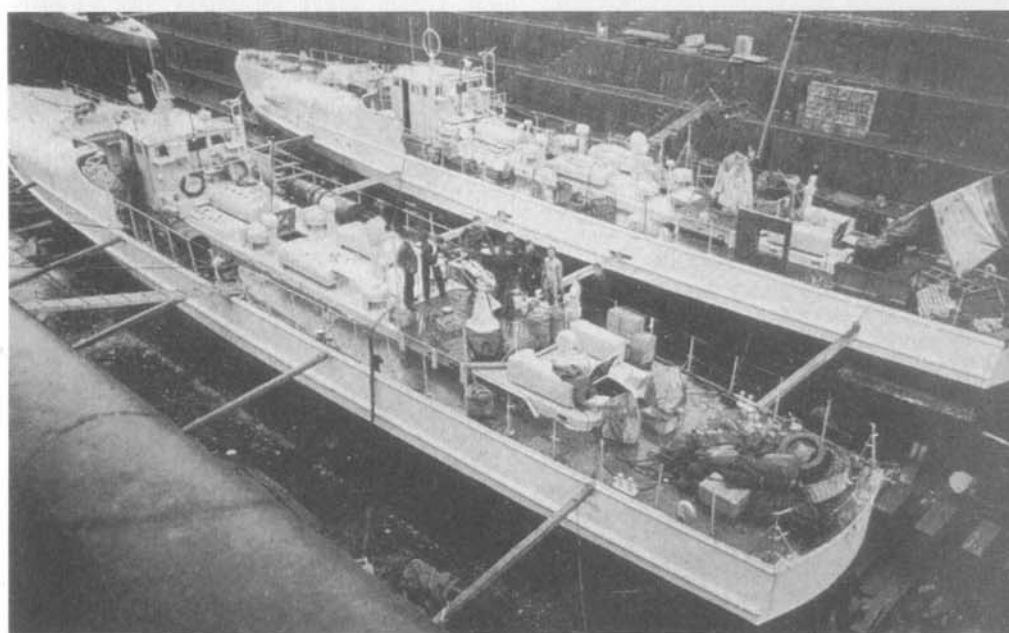
Пока шла перезарядка торпедных аппаратов, с катера S-56 (обер-лейтенант Вупперман) был обнаружен новый отряд кораблей, в который входили крейсера и эсминцы. Вупперману удалось незаметно проскочить через линию охранения и выпустить две последние торпеды в крейсер. Немцы наблюдали два взрыва, в носовой части и в районе миделя, на самом же деле британский крейсер «Ньюкасл» был поражен лишь единожды. Торпеда разворотила корпус в районе цепного ящика с правого борта. Несмотря на пробойну



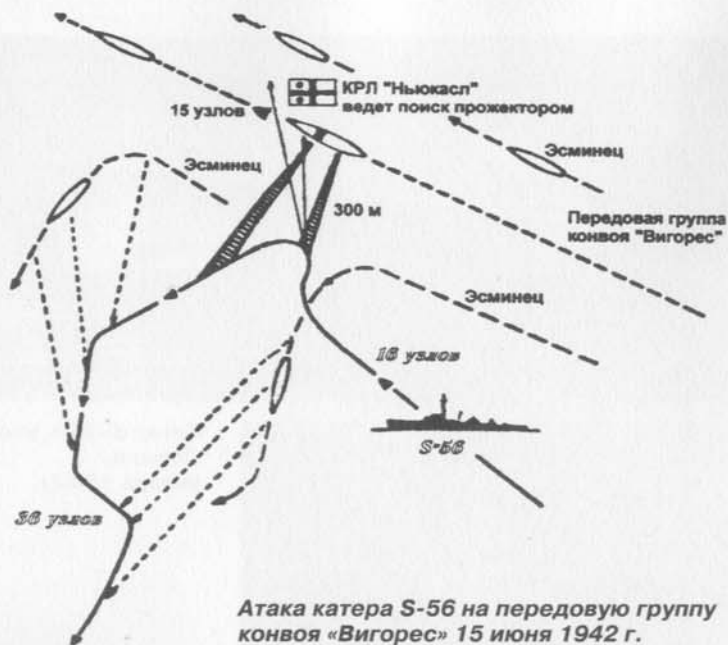
Катер S-54 в доке, Специя, январь 1942 г.



«Шнельботы» S-31, S-33, S-34, S-35 и S-61 в сухом доке, Специя, ноябрь 1941 г.



Катера S-30 и S-55, Специя, май 1942 г.



Атака катера S-56 на передовую группу конвоя «Вигорес» 15 июня 1942 г.



Командир катера S-56 Зигфрид Вупперман. В 1941 г. за потопление советской подводной лодки С-3 его наградили Рыцарским крестом, а за атаку конвоя «Вигорес» к этой награде были добавлены Дубовые листья. В 1943 г. капитан-лейтенант Вупперман стал командующим 3-й (Средиземноморской) флотилией «шнелльботов».

Транспорт «Вайранги», самая крупная жертва «шнелльботов».

внушительных размеров, боеспособность корабля существенно не пострадала, хотя впоследствии ему пришлось ремонтироваться на американских верфях.

Примерно через 1,5 часа попадание еще одного «угря» получил эсминец «Хэйсти». Повреждения оказались настолько значительными, что англичане сочли за лучшее снять экипаж и затопить корабль. Данный успех принадлежал по всей видимости S-55 (обер-лейтенант Хорст Вебер), хотя сами немцы попадания не наблюдали. Ночная атака катеров укрепила британское командование в решении вернуть конвой в Александрию. Вклад 3-й флотилии в срыв операции «Вигорес» был оценен германским военноморским командованием, наградившим Зигфрида Вуппермана Дубовыми листьями к Рыцарскому кресту.

Начатое в конце мая 1942 г. наступление Роммеля в пустыне развивалось весьма успешно. 21 июня пал Тобрук — укрепленный порт, который в прошлом году продержался в условиях германско-итальянской блокады восемь месяцев. «Шнелльботы» нанесли удар по наспех организованному эвакуационным перевозкам. В этой операции ценой гибели командира S-58 лейтенанта Гейгера было потоплено и захвачено три десантных катера, траулер и буксир.

Следующая крупная операция была направлена против конвоя «Пьедестал», двигавшегося на Мальту с запада, из Гибралтара. В ночь на 13 августа S-30, S-36, S-58 и S-59 совместно с восемью итальянскими торпедными катерами атаковали караван в тот момент, когда он преодолевал Сицилийский пролив. Командиры «шнелльботов» доложили о четырех попаданиях в разные суда, однако послевоенный анализ подтвердил лишь

уничтожение парохода «Вайранги» (12 436 брт). Итальянцы же (уникальный случай!) обставили своих немецких коллег, тяжело повредив легкий крейсер «Манчестер» (затоплен экипажем) и отправив на дно три транспорта (25 124 брт).

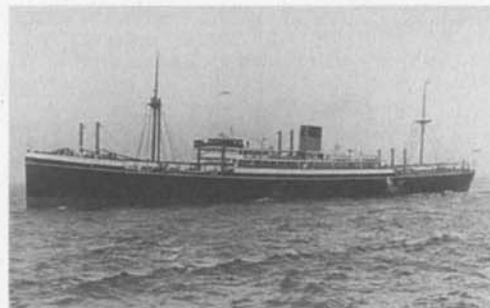
Результаты первого года действий «шнелльботов» на Средиземном море трудно назвать впечатляющими. Небольшая флотилия, насчитывавшая в лучшие дни 14 единиц, просто растворилась в просторах театра, которые ежедневно бороздили десятки крейсеров и эсминцев. Не было здесь и соответствующих географических предпосылок для ведения «прибрежной войны» в ее классическом виде. В результате, условия для проявления несомненных «танталов» возникали крайне редко. И все же худшие дни «шнелльботов» на Средиземноморье были еще впереди...

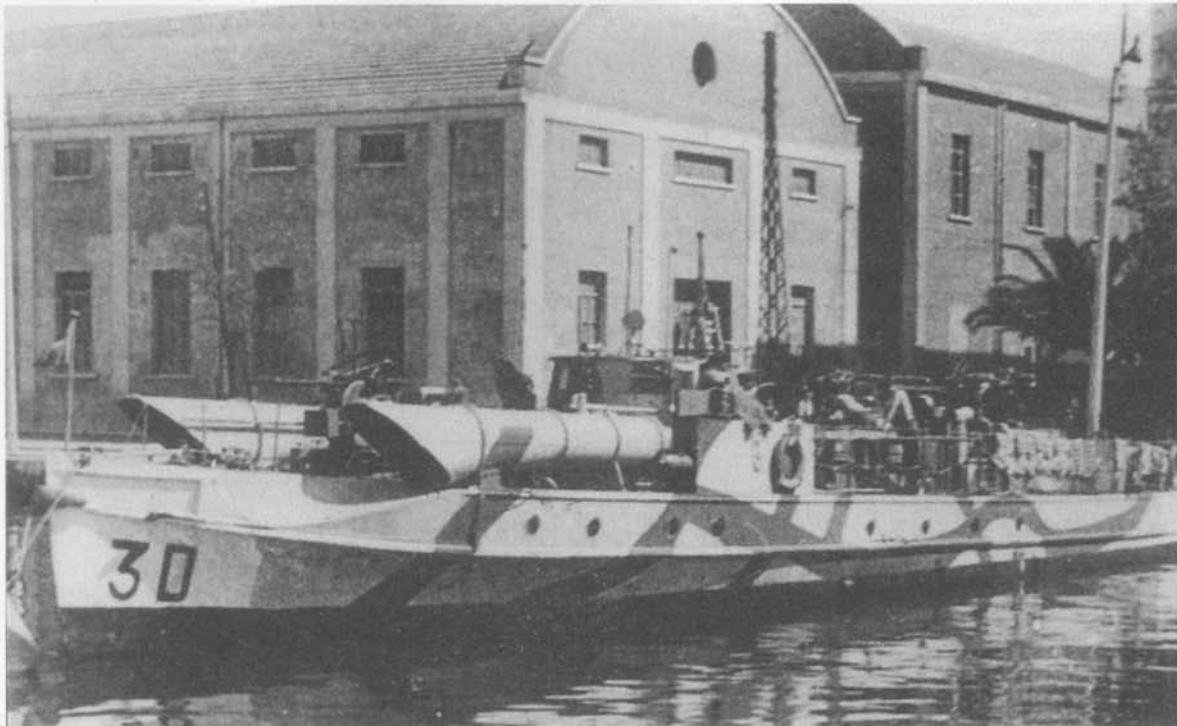
В ходе недолгой кампании в Тунисе катера 3-й, а с середины января 1943 г. и 7-й флотилии* осуществляло частые ночные выходы для постановки мин к портам Бону и Филипвиллю. Наиболее крупным, но единичным успехом этого периода стало потопление вечером 12 марта 1943 г. британского эскадренного миноносца «Лайтнинг», шедшего наперехват итальянского конвоя. Командир отличившегося S-55 24-летний обер-лейтенант Хорст Вебер, на счету которого было уже два эсминца и подводная лодка, был награжден Рыцарским крестом.**

В начале мая тунисский плацдарм был разгромлен. Катера стали базироваться на Порто-Эмпедокле, откуда осуществили несколько безрезультатных походов. Действий против вражеских десантов на острова Лампедуза и Пантеллерия не проводилось, поскольку известие о начале вторжения поступило к катерникам с 24-часовым опозданием. Перед новой высадкой, уже на саму Сицилию, союзная авиация предприняла все необходимые меры, чтобы выжить «шнелльботы» из пункта, который находился всего в нескольких милях от участка десантиро-

* 7-я флотилия была сформирована 1 октября 1941 г. из катеров голландской постройки (S-151 — S-158). Командиром флотилии был корветтен-капитан Труммер. Ввод в строй и боевая подготовка затянулись до осени 1942 г., когда флотилия была переведена на Средиземное море.

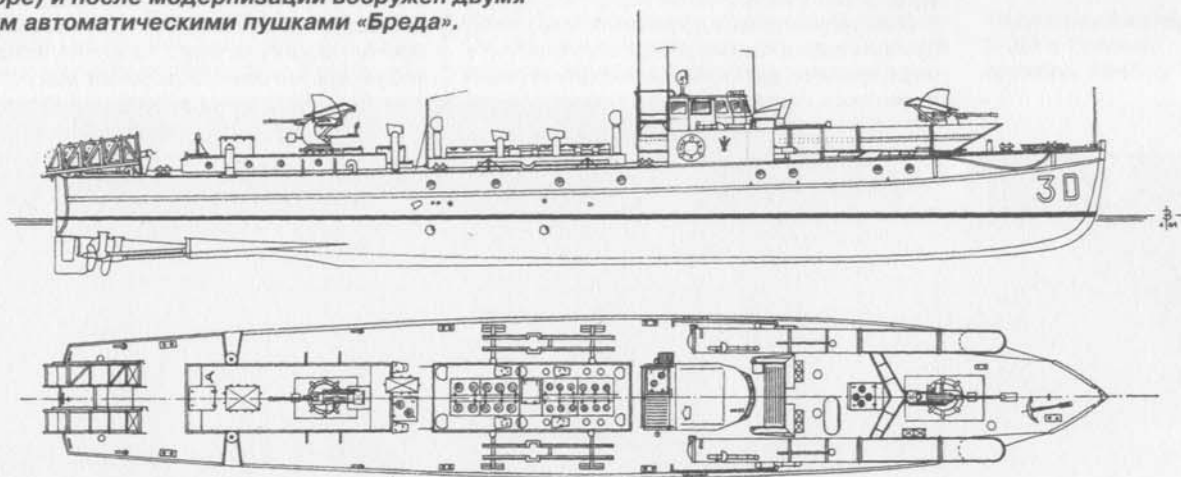
** Существует версия, что «Лайтнинг» был потоплен торпедой S-158.





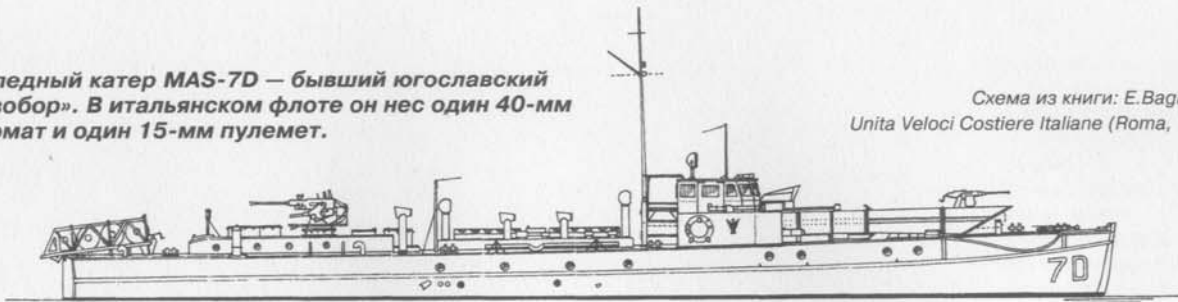
Торпедный катер MAS-3D — бывший югославский «Ор്യен» постройки фирмы «Люрсен» (1936 г.). В 1941 г. он был захвачен итальянцами в Каттаро (Которе) и после модернизации вооружен двумя 20-мм автоматическими пушками «Бреда».

Итальянский торпедный катер MAS-3D в Таранто, май 1942 г.

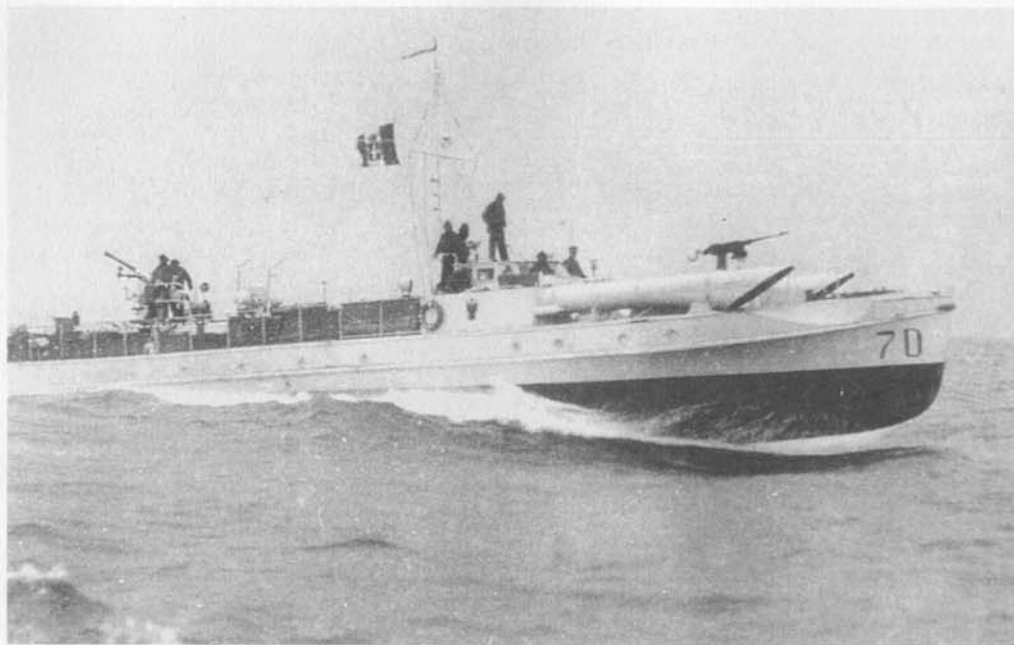


Торпедный катер MAS-7D — бывший югославский «Суворов». В итальянском флоте он нес один 40-мм автомат и один 15-мм пулемет.

Схема из книги: E. Bagnasco, Unita Veloci Costiere Italiane (Roma, 1998).



Итальянский торпедный катер MAS-7D — бывший югославский «Суворор», январь 1942 г.

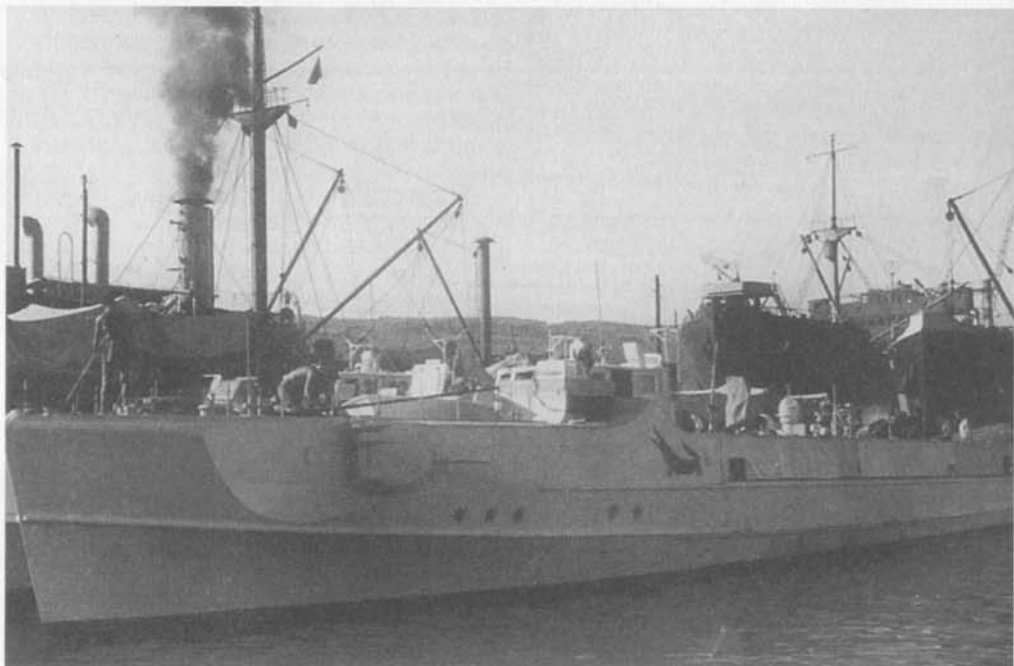


вания. Днем 6 июля британские истребители-бомбардировщики потопили S-59 и повредили еще два катера, 9-го числа, всего за несколько часов до начала операции «Хаски» обе флотилии (их свели в 1-ю дивизию торпедных катеров, командование которой принял фрегаттен-капитан Герберт-Макс Шульц) вынуждены были перейти в Аугусту. Действиям против десантных сил из этой базы помешали частые воздушные налеты, а также хроническая нехватка топлива. К концу августа в составе 1-й дивизии оставалось лишь пять исправных «шнельботов».

8 сентября 1943 г. поступило сообщение о капитуляции Италии, а на следующий день на Апеннинский полуостров вступили войска союзников. В особо сложном положении оказались экипажи S-54 (обер-лейтенант Клаус Шмидт) и S-61 (фельдфебель Блёмкер), находившиеся в Таранто. Проанализировав обстановку, немецкие катерники решили идти в Венецию. Вечером того же дня оба «шнельботы» покинули порт, попутно выставив мины, как это обычно делалось при оставлении баз. Постановка была осуществлена скрытно, и на следующий день англичане при



Торпедный катер S-54, сфотографированный во время службы на Средиземном море, и его командир — обер-лейтенант Клаус Дегенхард Шмидт.





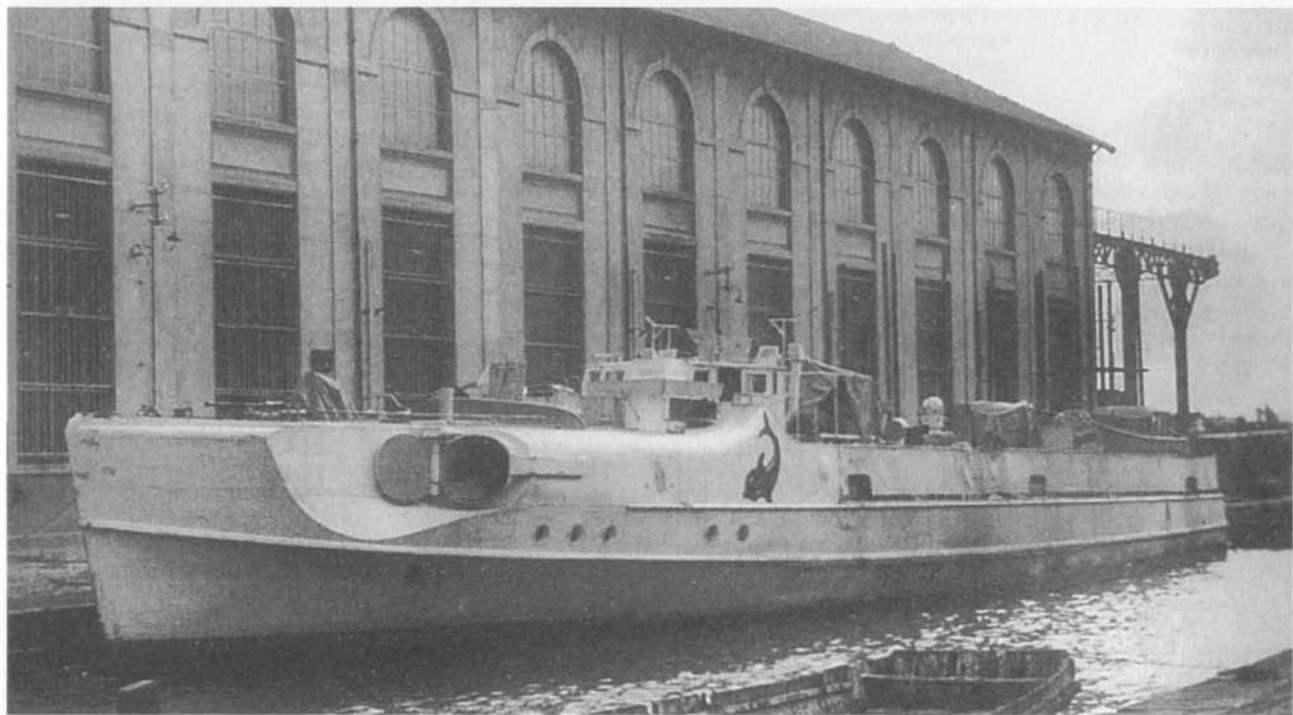
Катер S-61 со спасенными моряками потопленной канонерки «Аурора». Этот снимок сделан с борта S-54 11 сентября 1943 г., сразу после боя.

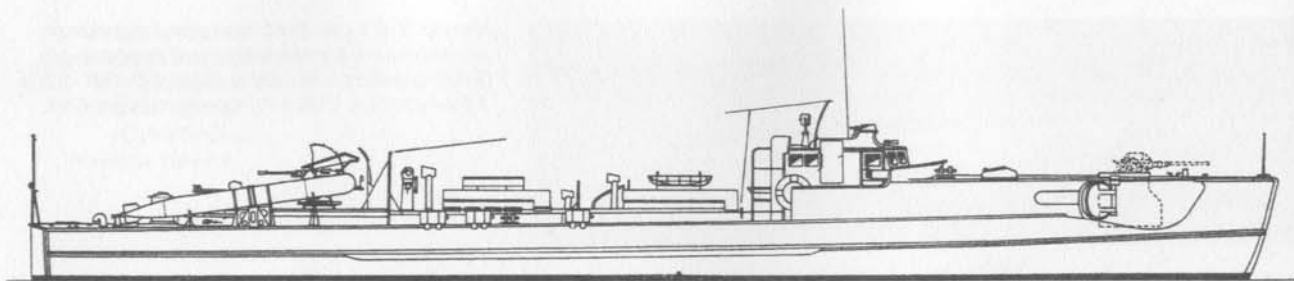
входе в Таранто потеряли быстроходный загорадитель «Эбдиел», а с ним и 400 десантников. Переход через Адриатическое море оказался богатым событиями. 11-го катера встретили у Анконы итальянскую канонерку (вооруженную яхту) «Аурора» (935 т), которую после непродолжительного боя потопили. Спустя несколько часов ими был перехвачен войсковой транспорт «Леопарди» (4572 брт), перевозивший 700 бывших солдат дуче. Пароход сдался и ведомый призовой командой с катеров был отправлен в Венецию. Вскоре на горизонте появился новый корабль. Опознав в нем итальянский эсминец, обер-лейтенант Шмидт повел звено в торпедную атаку. Получив несколько попаданий, старый итальянский эсминец «Квентино Селла» затонул в течение минуты. Наконец, дотянув на последних литрах соляра до Венеции, оба катера приняли участие в разоружении гарнизона города и захвате оставшихся в порту итальянских кораблей. За этот поход командир звена обер-лейтенант Шмидт был награжден Рыцарским крестом. Хотя эпитеты «героизм» и «храбрость» не принято употреблять по отношению к морякам гитлеровского Кригсмарин-

не, прорыв «шнельботов» из Таранто в Венецию заслуживает самой высокой оценки.

Катера, оставшиеся в Тирренском море, приняли участие в ночных нападениях на стоянку у союзного плацдарма в Салерно. Результативным оказался лишь первый рейд в ночь на 11 сентября, когда три катера 7-й флотилии потопили американский эскадренный миноносец «Роуэн». И снова остальные выходы не принесли ничего кроме многочисленных и безрезультатных столкновений с союзными эсминцами, фрегатами, тральщиками, артиллерийскими и торпедными катерами. Пункты базирования в Чивитавеккье и Неттуно оказалось невозможным использовать из-за постоянных бомбардировок, перенос же базы дивизии в Специю фактически исключал обладавшие меньшим радиусом «шнельботы» 7-й флотилии из участия в боевых операциях. Если прибавить к этому неисчислимые трудности с ремонтом и доставкой снабжения, становятся понятными причины, побудившие штаб РВМ отдать в середине ноября 1943 г. приказ о перебазировании всех уцелевших единиц в порты более спокойной Адриатики. Однако нельзя не отметить, что, принимая это решение, немцы окончательно теряли возмож-

Торпедный катер S-58 в Тулоне, октябрь 1943 г.





Проектный вид торпедных катеров типа MS-81, заказанных итальянской верфи «CRDA-Monfalcone» в 1942—1943 гг. Эти катера представляли собой копию типа S-26, но должны были оснащаться допол-

нительной парой бугельных торпедных аппаратов. 9 итальянских «шнельботов» получили стапельные номера 1461—1466 и 1533—1545, однако из-за капитуляции Италии так и не были построены.

ность противодействовать морским операциям врага, которые и в 1943 г., и в последствии велись именно вдоль западного побережья Апеннинского полуострова.

Из Тирренского моря катера доставлялись на транспортерах в Пьяченцу, где их долго не удавалось спустить на воду из-за зимнего обмеления реки По. Фактически переброска затянулась на 4,5 месяца и завершилась в конце марта 1944 г. Из уже находившихся на Адриатике шести торпедных катеров 3-й флотилии в боеспособном состоянии оставалась только половина. Единственной задачей, которую можно было попытаться решить столь скромными силами, стала борьба с каботажными перевозками югославских партизан между островами далматинского побережья. 8 марта S-36 и S-61 потопили в районе о. Млет «боевой корабль» партизанского флота — NB-2.

Впрочем, не удалось избежать и собственных потерь. 10 января 1944 г. британские истребители-бомбардировщики потопили S-55, 23 апреля подорвался на mine S-54. Несмотря на восьмиметровую пробоину, катер остался на плаву, но ввести его в строй уже не удалось. К концу апреля большинство уцелевших «шнельботов» были отремонтированы и подготовлены к ведению боевых действий. Кроме них в состав 1-й дивизии в этот период входили и другие подразделения, в частности, 24-я флотилия (капитан-лейтенант Ганс-Юрген Мейер), сформированная в конце 1943 г. из захваченных итальянских и четырех югославских (постройки фирмы «Люрсен») катеров. В марте 1944-го по железной дороге сюда перебросили 21-ю флотилию (капитан-лейтенант Вупперман), вооруженную 13-тонными катерами типа LS. 21-я и часть 24-й флотилии базировались на порты Эгейского моря.

В дальнейшем действия «шнельботов» были ограничены районом Адриатики, причем на особые успехи немцам рассчитывать уже не приходилось. За этот период им удалось потопить или захватить не менее дюжины мелких судов югославских партизан. Однако каждый раз, когда катера пытались действовать против британских кораблей, их

походы терпели неудачи. Так, в ночь на 12 июня при атаке шедшего к партизанам английского конвоя, единственному эскортному миноносцу охранения «Эггесфорд» удалось не только полностью отбить нападение четырех катеров, но и потопить S-153. Провалом закончилась и попытка отконвоировать хорватский миноносец T-7 из Шибеника в Ябланак 24 июня. Британские катера MGB-659, MGB-662, MTB-670 (типа «Фермэйл D»), каждый из которых имел, как минимум, по одной 40-мм, две 20-мм пушки и четыре крупнокалиберных пулемета, без особого труда отгеснили звено бывших «голландцев» (по два 20-мм орудия на каждом) и потопили миноносец торпедами. Примерно такая же судьба в ночь на 26 июля постигла конвой из трех пароходов, конвоировавшихся «шнельботами». В этом бою тяжелые повреждения получил S-151, восстановить который немцам не удалось до конца войны. Слабым утешением за многочисленные поражения стало потопление 24 июля британского «воспера» MTB-372 — первого союзного корабля, уничтоженного германским катерами в Адриатике.

В августе англичане перешли в решительное наступление. В ночь на 19-е на глазах у пяти катеров 3-й флотилии был уничтожен пароход, шедший из Дубровника в Сплит. На следующие сутки немцы повторили попытку прорыва, но и она закончилась полным провалом. Кроме уничтожения всех мелких судов конвоя английским MGB удалось тяжело повредить S-57. Катер получил по меньшей мере двадцать попаданий 40-мм снарядов и его пришлось затопить. Убедившись в бессмысленности попыток использовать «шнельботы» в качестве эскортных кораблей, немцы отвели силы дивизии в Шибеник. Но и в базе немцы не могли чувствовать себя в безопасности. 25 октября британские бомбардировщики «Москито» нанесли по порту сильнейший удар, в результате которого отправился на дно S-158.

В этом же месяце прекратили свое существование находившиеся в Эгейском море 21-я и 24-я флотилии. Катерные силы были

реорганизованы в одну, 3-ю флотилию, первую группу которой составляли оставшиеся единицы типа S-30, вторую — бывшие голландские, а третью — бывшие итальянские катера. Последняя на Средиземноморском ТВД победа была одержана немецкими катерниками 4 января 1945 г., когда S-33 обер-лейтенанта Марксена уничтожил британский сторожевой катер HDML-1163 — наверное, самое маленькое суденышко, потопленное торпедами «шнелльботов».

Почти сразу после этого, в результате случайного стечения обстоятельств вышло из строя большинство боеспособных «москитов». 10 января S-33, S-58 и S-60 сели на камни. Снять их не удалось, и спустя шесть дней катера были уничтожены обстрелом с самолетов и MGB. S-154 потопила союзная авиация. Наконец, 6 февраля S-36 и S-61 столкнулись друг с другом и пострадали настолько тяжело, что ввести их в строй больше не удалось. Оставшиеся «шнелльботы» отставались в Поле до самого конца войны, поскольку любой выход мог обернуться новой трагедией, как в случае с S-157, который был потоплен у Триеста огнем партизанской минометной батареи. Понимая неизбежность финала и не желая попасть в руки югославов, 3 мая капитан-лейтенант Вупперман (командовал 1-й дивизией с марта 1945 г.) приказал оставшимся катерам менять флаги со свастики на белые и следовать в итальянский порт Анкона.

Балтика

В представленном 4 февраля 1941 г. на рассмотрение Гитлера плане действий Кригсмарине в войне против СССР торпедным катерам отводилась особая роль. Не планируя крупных действий на море, Редер собирался лишь сковать, а по возможности, и полностью нейтрализовать силы Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) до того момента, как все его базы окажутся захваченными с суши. Поскольку для действий над Балтийским морем выделялись весьма ограниченные силы авиации, главным оружием в будущей войне должны были стать мины. Торпедными ударами планировалось дезорганизовать каботажные перевозки и помешать крупным кораблям советского флота действовать на германских коммуникациях, а также нападать на многочисленные корабли минно-заградительных, тральных и эскадренных соединений. Удачному решению поставленных задач способствовал как огромный опыт, накопленный за год действий в Ла-Манше, так и выгодное географическое положение германских и финских баз.

Непосредственно на Балтийском море предстояло действовать четырем катерным флотилиям. 1-я флотилия (капитан-лейтенант Бирнбахер) в составе S-26, S-27, S-39, S-40, S-101 — S-103 и плавбазы «Карл Петерс» должна была оперировать в Финском заливе с замаскированной стоянки у острова Суоменлин-



Катера серии S-38, капитулировавшие в Анконе.

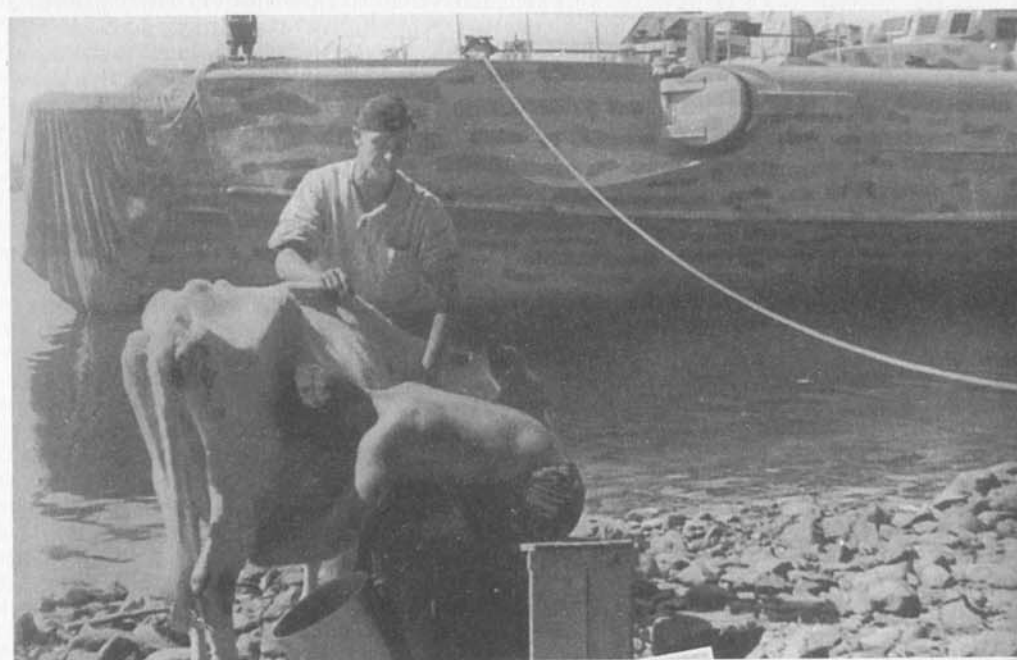
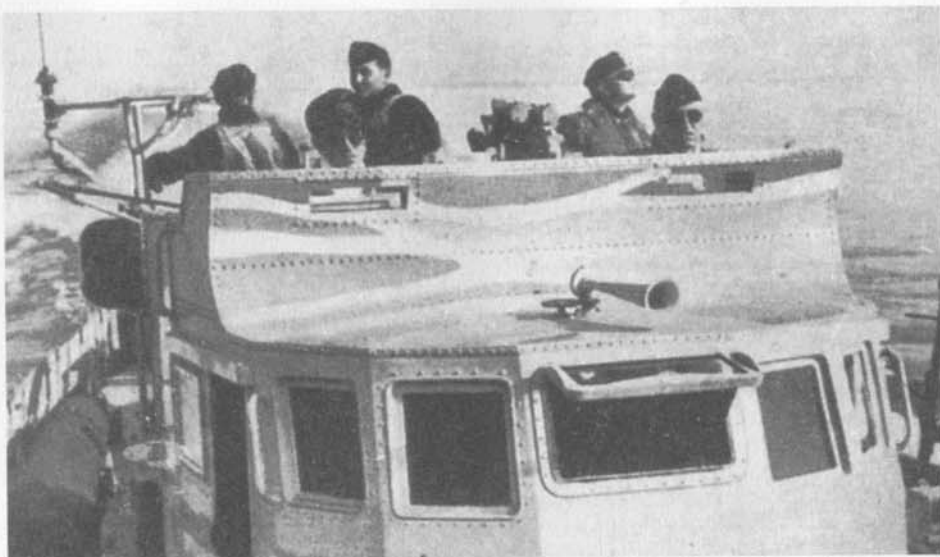
на в шхерах близ Хельсинки. 2-я (корветтен-капитан Петерсен; S-42 — S-44, S-104 — S-106, плавбаза «Циндао») и 5-я (корветтен-капитан Клуг; S-28, S-29, S-41, S-46, S-47) флотилии базировались у острова Пенсар в районе Турку. Их операционная зона простиралась от Ханко и Палдиски до Ирбенского пролива. Наконец, 3-я флотилия (корветтен-капитан Кемнаде; S-31, S-34, S-35, S-54, S-55, S-57 — S-61, плавбаза «Адольф Людериг»), находившаяся в Мемеле и Пиллау, действовала на участке от Либавы до м. Церель.

Первая массированная заградительная операция началась с наступлением сумерек вечером 21 июня. Хотя главную роль в ней играли крупные надводные минные заградители, перед катерами также стояли ответственные задачи.

«Шнелльботы» 1-й и, частично, 2-й флотилий составляли охранение заградительных отрядов. Четыре катера 2-й флотилии выставили по 12 магнитных мин в западной части Созлозунда и северной Моонзунда. На обратном пути ими же был перехвачен шедший из Швеции советский пароход «Эстония» (1181 брт). Под контролем призовой команды судно отправилось в Утё.* Катера 5-й флотилии поставили 12 мин ТМВ перед Ирбенским проливом, а 3-й — по 6 мин перед портами Либавы и Виндава. Естественно, что такое количество мин не могло полностью перекрыть движение кораблей в названных пунктах, однако повсеместное возникновение минной опасности, а также отсутствие в советском флоте надежных электромагнитных тралов, по немецким расчетам должно было иметь значительный деморализующий эффект, что и произошло в действительности. На обратном пути катера 3-й флотилии перехватили еще два советских парохода: «Гайсма» (3077 брт) был потоплен торпедами, а «Лииза» (782 брт) — подрывными патронами.

* В зарубежной литературе данный успех приписывается 1-й флотилии, действовавшей в совершенно другом районе.

На мостике S-47.
В 1941 г. этот катер
действовал на
Балтике, а в конце
1942-го его
перевели на Черное
море.
S-47 был затоплен
экипажем на рейде
Варны в августе
1944 г.



Катер S-106,
Балтика,
июнь 1941 г.
Не исключено, что
корова —
«трофейная».

Следующей ночью у северной оконечности острова Хиума катера 2-й флотилии потопили плавучий маяк «Хиумадал» и пароход «Альф» (166 брт). Но этим их успехи и ограничились. В ночь на 27 июня при попытке выставить новое заграждение у северного входа в Моонзунд S-43 и S-106 подорвались на минах и погибли, спустя несколько дней получили повреждения S-102 и S-103. К началу июля в строю 2-й флотилии оставалось всего четыре исправных катера. Наличных сил хватало только для сопровождения заградителей. Это заставило в начале июля временно передать все катера из состава 5-й флотилии в 1-ю и 2-ю.

Не на много лучше обстояли дела и у флотилии Бирнбахера.* Попытка патрулировать на коммуникациях между Таллином и Ханко провалилась из-за противодействия советской авиации. При этом S-26 и S-27 получили серьезные повреждения от близких разрывов бомб и пулеметного обстрела. 5 июля в результате столкновения с финской подлодкой «Са-

* На 1 июля 1-я флотилия располагала 7 исправными катерами, а 5-я — тремя. Последнее из названных подразделений было расформировано в середине того же месяца, а его катера вошли в состав 1-й и 2-й флотилий. Управление 5-й флотилии было отправлено в Германию, где приступило к развертыванию подразделения из катеров, получаемых от промышленности.



Торпедный катер S-35 — участник боя с подводной лодкой С-3. Снимок сделан в 1942 г., когда «шнелльбот» лейтенанта Хорста Вебера уже служил на Средиземном море, но все еще сохранял «балтийский» камуфляж.

ушко» пострадал S-28. В актив же удалось записать лишь потопление артогнем 13 августа советского тральщика № 41 (при этом повреждения получил S-39), разрушение торпедами сидевшего на камнях парохода «Расма» (3204 брт) и высадку в Эстонии нескольких диверсионных групп.

Неудачей окончилась попытка вечером 28 августа атаковать советские корабли, осуществлявшие переход из Таллина в Кронштадт. Узнав из сообщения финского самолета-разведчика, что КБФ покинул внешний рейд Таллина, 1-я флотилия в составе S-26, S-27, S-39, S-40 и S-101 в 18.00 вышла из Хельсинки. Уже через 45 минут движения 24-узловым ходом на горизонте был замечен лес мачт. Катера развернулись в боевой порядок и вышли в атаку. Ответом им был мощный заградительный огонь. До наступления темноты «шнелльботы» трижды предпринимали попытки нападения, но каждый раз были вынуждены отступить перед стеной снарядных всплесков.

После ухода советского флота в восточную часть Финского залива флотилия перешла в Котку, откуда в течение сентября — октября совершила ряд выходов на минные постановки у островов Сескар и Гогланд. Несколько катеров из ее состава продолжали базироваться в Финском заливе до конца ноября, когда был получен приказ вернуться в Германию.

Наиболее активно действовала 3-я флотилия, находившаяся на фланге быстро откатывавшегося на северо-восток сухопутного фронта. Выявившаяся уже через неделю после начала боевых действий необходимость снабжения войск Вермахта по морю заставила «шнелльботы» принимать участие в эскортировании конвоев в Рижский залив. Одновременно каждую ночь катера флотилии совершали выходы для усиления заграждений в Ирбенском проливе. В ночь на 24 июня, не дойдя до места постановки, S-60 (обер-лейтенант Вупперман, он же командир звена) и S-35 (лейте-

нант Вебер) обнаружили и безуспешно атаковали советскую подводную лодку С-7. Выставив мины, «шнелльботы», на которых к тому времени оставалось всего по одной торпедой, легли на обратный курс. Поскольку относительно произошедших далее событий существует несколько различных версий, позволим себе остановиться на них подробнее.

В 2.32, когда немецкие катера находились в районе маяка Ужава, была обнаружена еще одна субмарина, совершавшая переход в надводном положении, — советская подводная лодка С-3. Ее командир капитан-лейтенант Н.А. Костромичев, несмотря на неоконченный капремонт (лодка не могла погружаться), отказался взорвать свой корабль в Либаве и решил прорываться в Виндаву. Кроме команды, на С-3 находились члены экипажей других субмарин, рабочие — всего около 100 человек. В сложившейся ситуации подводникам ничего не оставалось, как принять бой. Спустя 10 минут после обнаружения катера с дистанции 300–400 м атаковали субмарину оставшимися торпедами, но промахнулись. Завязалась артиллерийская дуэль. Хотя вооружение «эски» выглядело более мощным (на ней теоретически имелось по одному 100-мм и 45-мм орудью), реальное огневое превосходство было на стороне «шнелльботов». Дело в том, что 100-мм пушка не была надлежащим образом смонтирована и не могла стрелять. Катера описывали вокруг лодки круги и осыпали ее снарядами. С-3, не способная развить ход более 5 узлов, упорно уходила на север. Советские подводники несли большие потери, но до последней возможности отстреливались от врага из винтовок. Спустя 9 минут после начала боя из-за перегрева стволов на обоих катерах вышли из строя пушки. В 3.06 20-миллиметровка S-35 вновь вступила в бой, но оживить орудие на S-60 так и не удалось. Ответный огонь с субмарины вызвал мелкие возгорания на обоих «шнелль-

ботах», очевидно, в результате осколочных попаданий, четыре человека из их экипажей были ранены. Через 40 минут после начала боя немцы все еще были далеки от победы и пошли на отчаянный шаг. лейтенант Вебер передал командиру звена: «Мы должны атаковать ручными гранатами!». После этого сигнала S-35, а затем S-60, сблизившись с лодкой на 50 м, сбросили по ее курсу три глубинные бомбы. Наконец, противники сошлись вплотную, и на палубу С-3 полетели ручные гранаты. В 3.24 после очередного попадания гранаты из рубки субмарины вырвалось пламя. К тому времени капитан-лейтенант Костромичев и большинство командиров погибли. Стрельба с лодки прекратилась, но сама субмарина, несмотря на крен и дифферент на корму, упорно продолжала идти прежним курсом. Последний удар по ней в 3.39 нанес S-60, сбросивший глубинную бомбу в двух метрах от форштевня. Получив большую пробоину, лодка затонула. На месте ее гибели немцы подобрали 20 человек.

На донесении Вуппермана адмирал Редер наложил резолюцию: «Выдающееся достижение!» 3 августа 1941 г. 25-летний обер-лейтенант десятым из катерников был награжден Рыцарским крестом.

Выходы катеров флотилии на минные постановки осуществлялись каждую ночь, и почти каждый раз приводили к боевым столкновениям. В ночь на 25 июня 1941 г. атаке

подверглись транспорты на рейде Виндавы, на следующую ночь — советские эсминцы в Ирбенском проливе. Очередная встреча в проливе, утром 27 июня, завершилась тяжелым повреждением эскадренного миноносца «Сторожевой», потерявшего носовую часть в результате попадания торпеды с S-59 (обер-лейтенант Мюллер) или S-31 (лейтенант Хааг).* На обратном пути четыре катера перехватили районе Ужавы порывавшиеся из Ливавы советские торпедные катера. В результате произошедшего боя ТКА № 47 получил столь тяжелые повреждения, что был оставлен личным составом и позднее захвачен немцами. На рассвете следующих суток «шнельботы» перехватили другой отряд с эвакуируемыми, на этот раз из Виндавы. Экипажи и пассажиры пяти невооруженных торговых судов (9248 брт) оказались в плену.

4 июля силы 3-й флотилии перешли в Ливаву, что позволило расширить операционную зону до северной части Рижского залива. Вскоре были начаты ночные поиски и минные постановки у южного входа в Моонзунд и в районе Курессаре, сопровождавшиеся многочисленными боевыми столкновениями с советскими эсминцами, сторожевиками и самолетами. В начале августа в Ливаву перебазировались и катера 2-й флотилии. Заметных успехов за этот период немцам добиться не удалось,** однако сохранение в целостности всех прошедших в

* Кочующая по различным зарубежным и отечественным изданиям версия о потоплении этой же ночью в Ирбенском проливе катерами S-59 и S-60 советской подводной лодки С-10 не выдерживает критики, поскольку последнее сообщение с лодки было получено утром 28 июня, когда она находилась в северной части Данцигской бухты.

** Приписываемое катерам в ряде источников потопление в ночь на 27 июля эсминца «Смелый» не подтверждается, поскольку «шнельботы» в эту ночь произвели торпедную атаку по неопознанной цели в южной части Моонзунда, а эсминец погиб в южной части Ирбенского пролива. Судя по координатам места подрыва, он, скорее всего, стал жертвой мин, выброшенных за борт эсминцами «Сильный» и «Сердитый» во время боя с немецкими кораблями 6 июля 1941 г.

На мостике катера S-105 во время пребывания на Балтийском море.



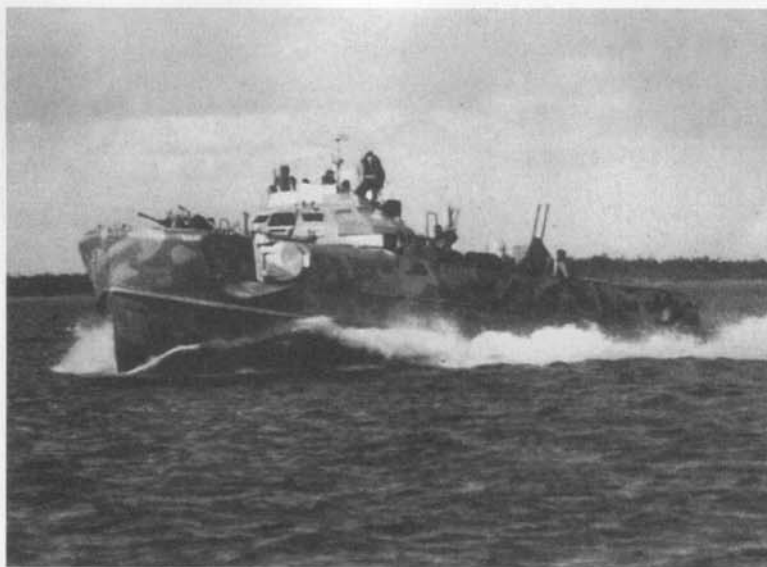
Ригу конвоев перед лицом активно действовавших эсминцев ОЛС трудно переоценить.

Последней акцией, в которой приняли участие катера 2-й и 3-й флотилий, стала Моонзундская десантная операция, проведенная немцами 13—14 сентября. «Шнельботы» обоих подразделений составили ядро так называемого соединения «Вествинд», основной задачей которого была демонстрация ложной высадки на западном побережье острова Саарема. Сразу после этого флотилии ушли в Германию и начали подготовку к переходу на другие театры.

Очевидно, что действия «шнельботов» в кампании 1941 г. на Балтике заслуживают весьма высокой оценки. Фактически им удалось решить все поставленные задачи, хотя действия 1-й и 2-й флотилий могли проводиться более энергично. Не было оказано противодействие эвакуационным перевозкам с Ханко, которые в случае вмешательства катеров могли обернуться тяжелой трагедией для советской стороны. В целом же немецкий план морской войны потерпел фиаско, как провалился и сам план «Барбаросса». Хотя вскоре стало ясно, что война с Россией затянется как минимум еще на год, ни в 1942, ни в 1943 годах «шнельботы» на данном театре не применялись. С одной стороны, для них просто не было подходящих целей, с другой — главной задачей подчиненных FdS сил продолжала оставаться борьба против Англии. Германские «москиты» вернулись в Финский залив лишь в начале 1944-го.

Итоги борьбы в 1943 г. на Балтийском море ясно обозначили необходимость усиления военно-морских сил Германии на этом театре. Используя подавляющее превосходство в воздухе, Советский ВМФ упорно пытался прорвать линии немецких минных, сетевых заграждений и корабельных дозоров в Финском заливе и выйти на оперативный простор. Пытаясь воспрепятствовать этому, штаб РВМ в начале кампании 1944 г. отправил в Финский залив солидные подкрепления. В их число входила и 6-я флотилия «шнельботов» (корветтен-капитан Обермайер).

На нее планировалось возложить задачу нанесения ударов по советским дозорным и тральным силам, борьбу с нашими торпедными катерами. Хотя подразделение в составе катеров S-39, S-76, S-79, S-90, S-91, S-132 и плавбазы «Карл Петерс» было готово к действиям еще в середине февраля, прошел месяц, прежде чем ледовая обстановка в восточной части Финского залива позволила начать ночные поиски. Первоначально базой служил Таллин, а с начала мая — Хельсинки. В этом месяце флотилия, усиленная к тому времени S-114 и S-135, несколько раз нападала на советские малые охотники у Лавенсари и добилась при этом определенных успехов. Дальнейшему развертыванию наступательных действий помешало вторжение союзников в Нормандию. Получив приказ немедленно



**«Шнельбот»
в Финском заливе,
лето 1944 г.**

вернуться в Ла-Манш, «шнельботы» уже 19 июня ошвартовались в Эймейдене.

Несмотря на это, немецкое командование не рассталось с мыслью иметь флотилию катеров и в Финском заливе. В конце июля в Хельсинки перебазировалась 5-я флотилия (капитан-лейтенант Хольцапфель; катера S-65, S-67, S-80, позже S-68, S-85, S-110, S-116, S-120; плавбаза «Герман Висман»). В августе «шнельботы» провели несколько минных постановок, приняли участие в операции по спасению экипажей трех погибших миноносцев и попытке уничтожить глубинными бомбами корпус затонувшей у острова Койвисто субмарины U-250. При выполнении последней задачи в ночь на 1 сентября подорвался на mine и затонул S-80 — третий и последний «шнельбот», потерянный немцами на Балтике за время войны.

Несмотря на полное отсутствие целей для торпедных атак в радиусе досягаемости, штаб РВМ продолжал требовать от Петерсена дальнейшего усиления катерных сил. Вынужденный подчиниться, FdS направил в Виндаву 2-й учебную флотилию (капитан-лейтенант Клозе; катера S-64, S-69, S-81, S-99, S-117, позже S-76, S-83, S-135; плавбаза «Нидден»)*. До конца осени «шнельботы» обоих подразделений совершали многочисленные активные минные постановки и ночные поиски в Рижском заливе — абсолютно безрезультатные. После эвакуации с полуострова Сырве и стабилизации военной обстановки в Курляндии, в середине декабря штаб РВМ счел возможным вернуть 5-ю флотилию в Северное море. В перспективе ее должна была заменить 1-я флотилия нового

* Сформирована в апреле 1944 г. По иронии судьбы в состав подразделения вошли ТКА S-64, S-83, S-99 и S-117, которые в конце июля 1944 г. немцы продали, но не успели передать ВМС Финляндии.

Катер S-99
на Балтике, 1945 г.



формирования (корветтен-капитан Бюхтинг), однако данное подразделение смогло приступить к боевым операциям лишь в середине марта 1945 г.*

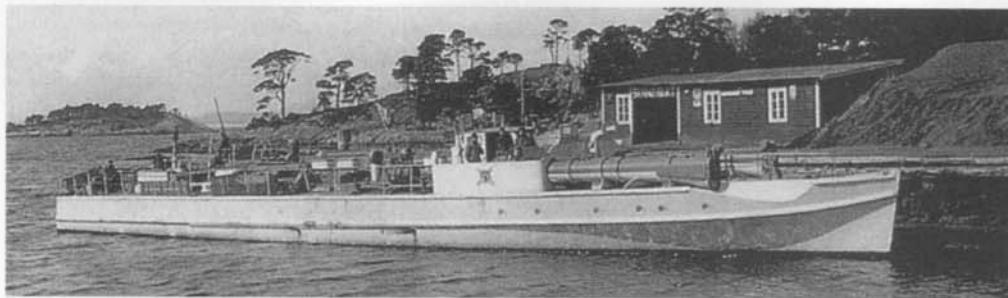
* В состав флотилии вошли новейшие S-208, S-216, S-217, S-218, S-225, S-226, S-707 и S-708.

Тем временем, командир 9-й дивизии охраны фрегаттен-капитан фон Бланк, в непосредственном подчинении которого находилась 2-я учебная флотилия, нашел ей новое применение. С начала февраля 1945 г. на германские конвои, направлявшиеся в Либаву, начались нападения советских торпедных

Успехи германских ТКА на Балтийском ТВД

Класс	Название	Тоннаж, брт	Дата	Судьба	Район атаки	Номер атаковавшего катера
ТР	«Эстония»	1181	22.6.41	р	сев. о. Хиума	Катера 2-й флотилии
ТР	«Гайсма»	3077	22.6.41	+	ю.-в. о. Готланд	S-59
ТР	«Лииза»	782	22.6.41	+	Лиепая-Ханко	S-31
ТР	«Альф»	166	23.6.41	+	сев. о. Хиума	S-44
Пмк	«Хиумадал»		23.6.41	+	сев. о. Хиума	S-43
ПЛ	С-3		24.6.41	+	у маяка Ужава	S-35, S-60
ЭМ	«Сторожевой»		27.6.41	=	Ирбенский прол.	S-31, S-59
ТКА	№ 47		27.6.41	+	у маяка Ужава	Катера 3-й флотилии
ТР	«Кандава»	1926	28.6.41	р	у Виндавы	Катера 3-й флотилии
ТР	«Кулдига»	1978	28.6.41	р	у Виндавы	Катера 3-й флотилии
ТР	«Малл»	1863	28.6.41	р	у Виндавы	Катера 3-й флотилии
ТР	«Рауна»	2349	28.6.41	р	у Виндавы	Катера 3-й флотилии
ТР	«Амата»	1132	28.6.41	р	у Виндавы	Катера 3-й флотилии
ТР	«Расма» ¹	3204	1.7.41	+	у о. Мохни	S-26, S-28
Лдк	«Лачплесис» ²	253	22.7.41	=	ю.-в. о. Саарема	Катера 3-й флотилии
ТКА	№ 71		22.7.41	+	ю.-в. о. Саарема	Катера 3-й флотилии
ТЩ	№ 41					
	(«Ленводпуть-12»)		13.8.41	+	59°42' N/ 25°25' O	S-26, S-39, S-40, S-28
Лдк.	«Мерикару»	178	19.8.41	+	прол. Моонзунд	S-58
СКА	№ 122		14.5.44	+	у о. Лавенсари	Катера 6-й флотилии
ТКА	ТК-66		18.3.45	+	у Либавы	Катера 2-й учебной флотилии
ТКА	ТК-166		27.3.45	+	у Либавы	S-64, S-69, S-81
ТКА	ТК-196		27.3.45	+	у Либавы	S-64, S-69, S-81
МО	БМО-595		7.5.45	+	у маяка Риксхёфт	Катера 5-й флотилии

МО — морской охотник; ПЛ — подводная лодка; Пмк — плавучий маяк; Лдк — ледокол; СКА — сторожевой катер; ТР — транспорт; ТЩ — тральщик; ЭМ — эсминец; + — потоплен; = — поврежден; Р — захвачен в качестве приза. ¹ — подорвался на mine 5.7.1941 и выбросился на берег. ² — затонул от полученных повреждений 29.7.1941.



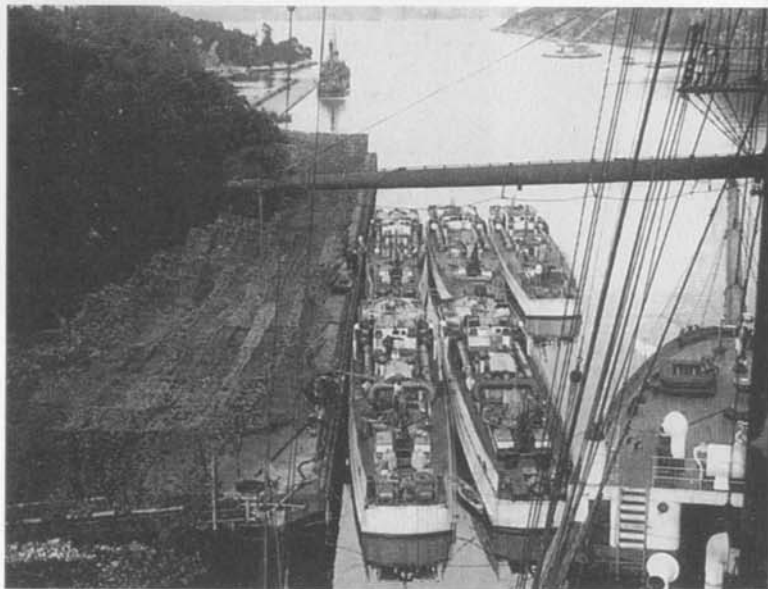
катеров типа Д-3 и Г-5. Идея использовать против них «шнелльботы» не была оригинальной, зато оказалась весьма эффективной. В ночь на 27 марта три «москита» 2-й флотилии — S-64, S-69 и S-81 — имели боевое столкновение с шестью советскими катерами (TK-16, TK-60, TK-136, TK-166, TK-196 и TK-200; все типа Д-3), закончившееся потоплением TK-166, TK-196 и повреждением четырех остальных. С погибших катеров немцы сняли 9 матросов и 5 офицеров, в том числе командира 2-го дивизиона ТКА капитана 3 ранга М.Г. Чебыкина. В результате активной деятельности «шнелльботов» 2-й учебной, к которой с конца марта присоединились 1-я и 5-я флотилии, ни один из направлявшихся или убывавших из Либавы транспортов не был потоплен советскими катерами.

Последней крупной операцией, в которой приняли участие немецкие катерники на Балтике, стала эвакуация с курляндского плацдарма 8—9 мая. В ней приняли участие 19 катеров, на каждый из которых умудрились принять по 110 солдат и офицеров Вермахта. Днем 9-го числа соединение достигло датского острова Борнхольм — к этому времени он уже был занят десантом морской пехоты КБФ. Несмотря на то, что с момента подписания акта о безоговорочной капитуляции Германии прошли почти сутки, попытка трех советских торпедных катеров повернуть конвой в бухту острова закончилась последним морским боем в европейских водах во Второй мировой войне. Огнем «шнелльботов» был серьезно поврежден TK-93. В свою очередь, появившиеся над полем боя советские штурмовики повредили S-216, на котором один человек был убит и еще 13 ранены.

Утром 10 мая отряд достиг бухты Экернфёрде, где уже хозяйничали англичане. Последние не стали препятствовать торжественной церемонии спуска флага на следующий день. Из всех надводных сил Кригсмарине «шнелльботы» капитулировали последними.

В северных широтах: «шнелльботы» в Норвегии 1941—1944 гг.

Затягивание войны против СССР инициировало возникновение все новых морских театров. Одним из них стала Северная Норве-



гия, где согласно плану «Барбаросса» активных действий на море не предусматривалось. Но вполне эффективная поддержка кораблями Северного флота приморского фланга советских войск заставила штаб РВМ отправить в Киркенес 6-ю флотилию эсминцев и подводные лодки. Уже первые походы эскадренных миноносцев показали, что действия у побережья Кольского залива чреваты многочисленными опасностями. Приняв участие в нескольких подобных операциях, командир миноносной флотилии капитан-цурзее Шульце-Хинрихс довел до сведения штаба Кригсмарине, что для уничтожения отдельных советских сторожевых кораблей и траулеров было бы гораздо разумнее использовать более дешевые и менее уязвимые «шнелльботы». К этому мнению прислушались, и в конце октября 1941 г. в Киле было начато формирование 8-й флотилии торпедных катеров специально для последующего применения в арктических водах.

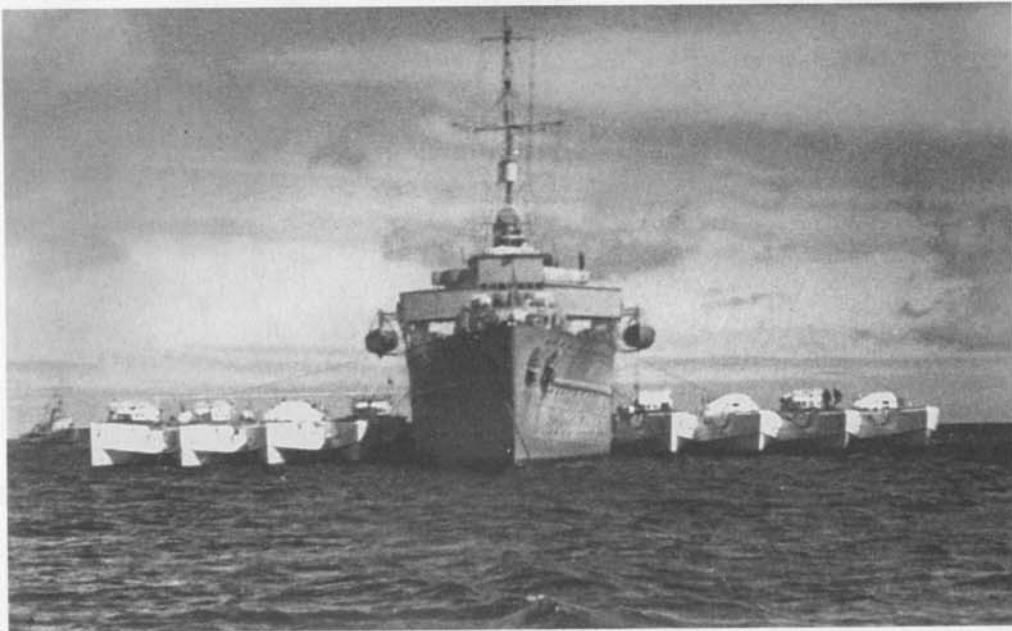
В состав подразделения вошли катера с экипажами, уже имевшими опыт действий в Ла-Манше и на Балтике — S-42, S-44, S-45 и S-46, а также плавбаза «Адольф Людериц».

Переход в Арктику начался 18 ноября и после многочисленных задержек завершился только 7 января 1942 г., когда флотилия дос-

*Катер S-13,
Норвегия,
конец 1942 г.
(верхнее фото).*

*Катера S-10, S-11,
S-13, S-15 и S-16,
Норвегия, конец
1942 г.*

**«Шнельботы»
в норвежских водах
у борта плавбазы
«Танга».**



тигла Вардё. Уже 13-го числа S-44 и S-46 вышли в первый поиск к Кольскому заливу. Несмотря на горячее желание немцев добиться успеха, выход пришлось прервать из-за яркого северного сияния. Неудачными оказались и два других январских похода, первый по причине внезапно спустившегося тумана, второй из-за разыгравшегося волнения. Северный климат пришелся явно не по душе немецким катерникам. Их журналы боевых действий пестрели жалобами на плохую погоду, 20-градусный мороз и слабое взаимодействие с воздушной разведкой. Замерзли пушки и глубинные бомбы, а перед выходом «шнельботы» были вынуждены по несколько часов простаивать у борта плавбазы, пытаясь с помощью заведенных с нее шлангов отогреть торпеды. И даже после этого полной уверенности в том, что оружие не откажет, быть не могло. Сама гавань Вардё была плохо защищена от волнения и плавучих льдин, из-за чего в конце месяца флотилии пришлось перейти в Семске-фьорд близ Киркенеса. Защищенный гораздо лучше, он в то же время был более отдален от района действий.

Первую половину февраля на море господствовал шторм. В этот период у командира флотилии капитан-лейтенанта Христиансена зародились первые сомнения относительно целесообразности применения «шнельботов» на данном театре. Из штаба «Адмирала Арктики» ему ответили, что флотилия должна быть здесь хотя бы для отражения возможных вражеских десантов.

Время шло, а единственное, чем могли похвалиться немецкие катерники, было сопровождение минных заградителей в двух постановках у полуострова Рыбачий в конце марта — начале апреля, а также доставка глубинных бомб охотникам за подводными лод-

ками. В связи с приближением полярного дня ни руководство флотилии, ни вышестоящие штабы не видели перспектив успешного применения «шнельботов». Не удалось развернуть и минную войну. Сначала не было пригодных мин, а когда они, наконец, появились, в первом же походе (14 июня) выяснилось, что с таким грузом на борту катера в значительной мере теряли свои мореходные качества. Моряки флотилии испытали огромное облегчение, узнав, что 23 июня в Киркенес прибыла плавбаза «Циндао» с катерами 6-й флотилии, а им предстоит возвращение домой. 5 июля катера ошвартовались в Киле, а еще спустя пять дней 8-я флотилия была расформирована.

Сменившей ее 6-й флотилии (капитан-лейтенант Обермайер; катера S-69, S-71, S-73 — S-76, S-113, S-114) похвастаться было тоже не чем. Первый же выход для постановки мин пришлось отложить из-за погоды. Был упущен и возможный повод отличиться, атаковав мурманскую группу конвоя PQ-17, который понес жесточайшие потери и без вмешательства «шнельботов». Окончательно разуверившись в перспективах применения катеров на северном театре, в начале августа Петерсен отдал приказ о возвращении в Германию.

С декабря 1942 г. по июнь 1943 г. в Тронхейме и Нарвике базировалась вновь сформированная 8-я флотилия (S-44, S-64, S-66, S-69, S-108, S-118, плавбаза «Карл Петерс»). Выслана туда она была по личному указанию Гитлера, который все время опасался союзного десанта на Севере Норвегии. Пребывание оказалось совершенно бессмысленным и, в конце концов, Петерсен добился отзыва подразделения в голландские базы.

В последний раз идея использования «шнельботов» в Арктике возникла в 20-

числах октября 1944 г., после серии впечатляющих успехов советских торпедных катеров против немецких конвоев в Варангер-фьорде. Немецкое командование не планировало добиться чего-то подобного у устья Кольского залива, а, наоборот, хотело использовать свои катера для защиты конвоев в качестве артиллерийских. Выбор пал на 4-ю флотилию (S-201 — S-205, S-219, S-220, S-703, плавбаза «Герман Висман»). 19 октября она убыла из Роттердама, 27-го — из Сви-немюнде и 9 ноября прибыла в Кристиансунн. К тому моменту немецкая эвакуация из Заполярья уже завершилась, в связи с чем дальнейший переход на Север потерял всякий смысл. Тогда флотилию решили использовать для сопровождения местных конвоев, которые так же периодически подвергались нападением британских и норвежских торпедных катеров с Шетландских островов. Буквально в первый же день — 10 ноября — подразделение лишилось S-203, протараненного «раумботом». В ночь на 12-е отряд британских крейсеров атаковал немецкий конвой у Эгерсунда, потопив из его состава два парохода, по паре тральщиков и охотников. Высланная на поиск пара «шнелльботов» не смогла найти противника, другие не выходили в море из-за плохой погоды. Она же стала причиной срыва большинства последующих выходов. В результате 19 декабря катера флотилии направились в голландские базы, откуда им предстояло принять участие в завершающих боях в Северном море.

Баренцево и Норвежские моря стали единственным театром военных действий, на котором «шнелльботы» не только не потопили ни одного судна, но даже ни разу не участвовали в бою. Этот факт выглядит тем более странно, если учесть высокую активность и неплохие результаты торпедных катеров советского Северного флота. Не только ленд-лизовские катера, но даже отечественные Д-3, обладавшие по сравнению с немецкими «торпедоносцами» более скромными боевыми и эксплуатационными качествами, проявили себя гораздо лучше. Объяснение кроется, по всей вероятности, в различном географическом положении баз противоборствующих сторон. Не надо забывать, что расстояние от полуострова Рыбачий до Вардё составляет всего около 40 миль, в то время как от Киркенеса до устья Кольского залива — в три раза больше. Бесспорно, что вероятность встречи с целью при более дальнем переходе падает, а возможность изменения погодных условий, наоборот, возрастает.

Черное море

Черное море стало последним театром войны, на котором появились германские торпедные катера. Отсутствие сколько-нибудь значимых военно-морских сил «оси» на южном приморском фланге наступающих войск

ставило немцев в весьма невыгодное положение, и решение о развертывании здесь небольшого флота для ведения «прибрежной войны» (подводные лодки II серии, моторные тральщики, десантные баржи и т.д.), после ряда проволочек* было принято в конце 1941 года.

Реально же оно не могло быть осуществлено до весны будущего года. В числе прочих подразделений Кригсмарине планировалось перебросить и флотилию торпедных катеров. Выбор пал на одно из наиболее подготовленных и прославленных подразделений кораблей данного класса — 1-ю флотилию корветтен-капитана Хейнца Бирнбахера.

К концу декабря пять из шести катеров (S-26, S-27, S-28, S-40 и S-102) после профилактического ремонта были сосредоточены в Гамбурге. Шестой — S-72 — вступил в строй в феврале 1942-го и присоединился в самый последний момент.

Процедура перевода кораблей на Черное море началась в конце того же месяца, сразу после вскрытия ото льда Эльбы и Дуная, и была весьма неординарной технической операцией. После снятия вооружения, двигателей и даже полубака максимально облегченные «шнелльботы» буксировались вверх по Эльбе до Дрездена. Здесь их поднимали на специальном слипе и перегружали на большегрузные четырехосные платформы. Каждая платформа буксировалась тремя мощными тягачами. Получавшийся «поезд» (так называемый «Kuhlmeier Transportwagen») весил около 210 т и мог передвигаться со скоростью не более 5—8 км/ч. Так катера должны были проделать 450-километровый путь до Ингольштадта примерно за 5 дней. Фактически каждый «поезд» представлял собой почти километровый конвой различных машин, окруженных дорожной полицией, главной задачей которой было предупреждение нежелательных попыток измерить длину платформы, которая считалась секретной. Многочисленные мосты и виадуки накладывали жесткие ограничения по ширине. В нескольких случаях ее запас составлял лишь считанные сантиметры!

* Впервые вопрос о переброске ТКА на Черноморский театр рассматривался в ставке Гитлера на совещании по военноморским вопросам в конце июля 1941 года. В результате было решено использовать «шнелльботы» в Ла-Манше, а на юг отправить болгарские и румынские катера, построенные на немецких (болгарский F-3, бывший германский S-1) и голландских (четыре болгарских и шесть румынских) верфях.



Подготовка одного из «шнелльботов» 1-й флотилии к транспортировке на черноморский театр, начало 1942 г.

В Ингольштадте «шнельботы» спускали на воду и буксировали по Дунаю до Линца, где на местной верфи, с участием специалистов фирмы «Люрсен», устанавливалась часть оборудования. На следующей верфи в Галаце катерам возвращались моторы. Далее они своим ходом шли в Констанцу. Здесь на них монтировали вооружение и приборы. Переброска прошла без происшествий, и к 1 июня в главной базе румынского флота уже находились полностью боеспособные S-26 и S-28.

Сосредоточение флотилии завершилось к середине июня. Командующий германскими ВМС на Черном море вице-адмирал Ганс-Дитрих Вурмбах с трудом дождался этого события. Уже неделю 11-я армия генерал-полковника Эриха фон Манштейна штурмовала Севастополь, и исход борьбы был пока еще не ясен, а затягивание боев могло поставить под сомнение весь план наступления на южном фланге Восточного фронта. Лишь прочная блокада с моря должна была кардинальным образом повлиять на оборонительный потенциал защитников крепости. Несмотря на господство в воздухе, немцам до сих пор не удавалось пресечь прорывы боевых кораблей и транспортов в Севастополь ночью. Именно эта задача и была поставлена перед флотилией.

Первый выход из временной передовой базы Ак-Мечеть состоялся уже в ночь на 19 июня. Достигнув мыса Фиолент, S-27, S-102 и S-72 развернулись для поиска. Вскоре был замечен небольшой конвой, сопровождавшийся, как показалось немцам, тремя эсминцами и тремя сторожевыми кораблями. Хотя впоследствии командиры катеров утверждали, что караван шел в осажденный город, на самом деле все было иначе. Конвой состоял из единственного санитарного транспорта «Белосток» (2048 брт), шедшего в Туапсе с более чем пятьюстами ранеными и беженцами. За «грозный эскорт» немцы приняли базовый тральщик «Якорь» (Т-408) и пять катеров МО. Атака «шнельботов» обернулась кратковременным, но жарким боем. Огонь обороняющейся стороны оказался настолько плотен, что первые пять торпед были нацелены неверно и прошли мимо. Лишь «угорь», пушенный с S-102 (капитан-лейтенант Тёнигес), развернул борт «Белостока», который затонул в 0.48. Добившись попадания, немцы удалились, а корабль охраны занялся спасением людей. 157 пассажиров и членов экипажа были подняты из воды, однако около 400 погибло. (По другим данным, погибло около 650 человек.) Таким образом, первый выход германских катеров завершился уничтожением последнего транспортного судна, пытавшегося прорвать блокаду. В последние недели обороны к походам в осажденный город привлекались только боевые корабли и подводные лодки.

Три следующих выхода к Севастополю (с 23 по 25 июня) оказались безрезультатными.

Боевое столкновение состоялось лишь в последнем, когда 4 катера попытались атаковать шедший в Севастополь лидер «Ташкент». Катера, замеченные у входной точки фарватера № 3 (южнее мыса Фиолент), наши моряки первоначально приняли за морские охотники эскорта и дали опознавательные. Ситуацию спас командир лидера капитан 2 ранга В.Н. Ерошенко, который, увидев, что катера не отвечают и начинают сближаться, приказал открыть огонь. От двух торпед «Ташкент» уклонился энергичным маневрированием.

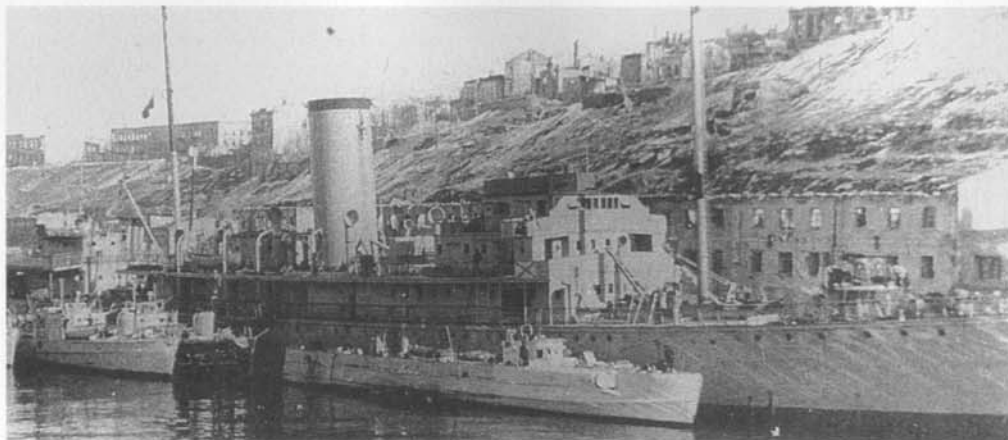
К началу июля возможности обороны Севастополя были исчерпаны. Отданный Ставкой приказ об эвакуации выполнить не удалось; фактически покинуть крепость смогло лишь командование ЧФ и Приморской армии. К мысу Херсонес, где сосредоточились последние защитники черноморской твердыни, в темное в суток удавалось прорываться лишь подводным лодкам и отдельным сторожевым катерам.

В одну из таких ночей, 2 июля в районе мыса Ай-Тодор четыре «шнельбота» обнаружили уходящие на восток два катера МО.* В результате неравного двухчасового боя оба советских морских охотника были потоплены. Из воды немцы подняли 31 человека, в том числе командира 109-й стрелковой дивизии генерал-майора П.Г. Новикова, который возглавлял оборону Севастополя после того, как комфлота адмирал Ф.С. Октябрьский и генерал И.Е. Петров покинули город-крепость.

Эта победа не досталась немцам даром. 45-мм снаряд, выпущенный советскими моряками, попал в S-40, пробил левую торпедную трубу и вызвал взрыв торпедного резервуара со сжатым воздухом. Сама торпеда не слетонила, но в носовом моторном отсеке начался пожар, корпус катера получил серьезные повреждения. Трое матросов было убито, еще около десятка членов экипажа, включая и командира капитан-лейтенанта Шнейдер-Пангса, получили ранения. Были потери и на S-28. Хотя немцам удалось отбуксировать тяжело поврежденный «шнельбот» в Ак-Мечеть, а затем в Констанцу, его ремонт затянулся на пять месяцев, а потом еще полгода катер простоял в резерве без моторов и экипажа.

Остаток июля 1942 г. был потрачен на мелкий ремонт, отдых и передислокацию на новую передовую базу — в поселке Киик-Атлама в Двужкорной бухте близ Феодосии (немцы называли его Иван-Баба). Произошли и некоторые организационные изменения. С 1 августа флотилию возглавил корветтен-капитан Георг Христиансен. Ранее он успешно командовал несколькими катерами и 8-й флотилией, за что получил Рыцарский крест.

* Одним из советских катеров был СКА №0112. Номер второго катера точно неизвестен. По-видимому, им стал официально числящийся пропавшим без вести в эти сутки СКА № 0124. П.Г. Новиков погиб в концлагере в 1944 г.



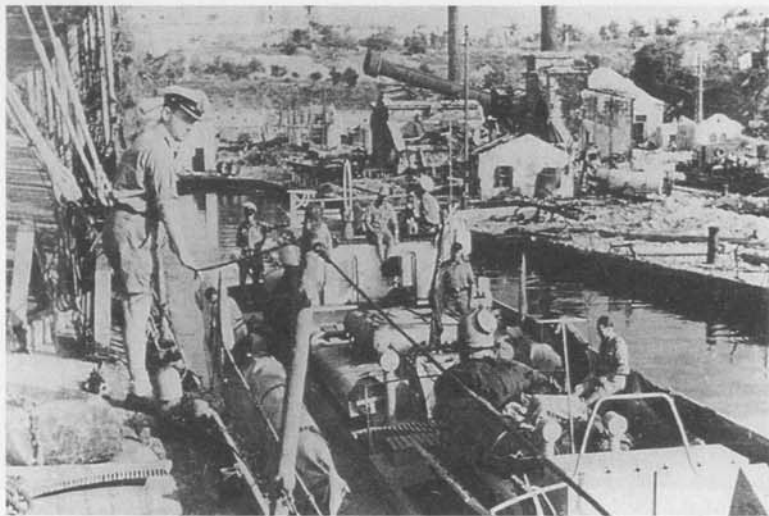
**«Шнельботы»
1-й флотилии
у борта плавбазы
«Романия»
в оккупированном
Севастополе,
1943—1944 гг.**

В числе первоочередных задач перед новым командиром ставились охрана немецких морских коммуникаций и действия против советских каботажных перевозок у побережья Кавказа.

Первые выходы к кавказским берегам были предприняты в начале августа. Для командования ЧФ это стало полной неожиданностью. Возможность появления катеров противника в районе южнее широты Туапсе казалась невероятной. И тем не менее, первый пароход — военный транспорт «Севастополь» (1339 брт) — был потоплен именно здесь. Его торпедировал S-102 капитан-лейтенанта Тёнигеса в ночь на 10 августа. Судно, направлявшееся из Туапсе в Потю, перевозило раненых и беженцев. 924 человека погибли. Торпедные катера с советского судна не были обнаружены, и атака «Севастополя» долгое время приписывалась подводной лодке.

Следующее нападение «шнельботов» состоялось 31 августа. S-28 (капитан-лейтенант Кюнцель) и S-102 обнаружили и потопили близ Новороссийска транспорт «Ян Томп» (1988 брт).

В начале сентября флотилия была перенацелена на срыв эвакуации сил Керченской военно-морской базы, с конца августа отрезанных на Таманском полуострове. По германским данным, в результате трех нападений на стоянки и конвои в районе села Благовещенское (северо-западнее Анапы) в ночи на 2, 3 и 5 сентября было потоплено в общей сложности 22 плавсредства. Прокомментировать эти донесения крайне трудно. Доподлинно известно, что погибли буксир «Пролетарий» и один катер-тральщик. Остальные потерянные единицы относились к классу сейнеров, и проследить их судьбу невозможно, поскольку из-за плохого учета большинство погибших судов малого водоизмещения значатся пропавшими без вести, а по некоторым в архивах просто нет данных. Во время атаки 5 сентября одна из выпущенных катером S-72 торпед начала описывать циркуляцию и угодила в S-27, мгновенно отправив его на дно. Это стоило жизни 12 немецким морякам.



На этом интенсивное боевое использование «шнельботов» прекратилось. S-28, S-72 и S-102 направились в Констанцу для проведения планового ремонта моторов. Завершилась и «катерная» карьера Вернера Тёнигеса — этого удачливого офицера перевели для дальнейшей службы в штаб FdS, а в ноябре он первым из катерников получил Дубовые листья к Рыцарскому кресту.

После ухода главных сил флотилии в Киик-Атламе в боеспособном состоянии оставались лишь S-26 (прошел ремонт в августе) и только что переведенный на Черное море S-49. Совершив ряд выходов в конце сентября, командиры этих «шнельботов» записали на свой счет потопление трех судов суммарным тоннажем в 5000 брт, которые на поверку оказались... скалами у Геленджика и остовом погибшего еще в 1941 г. парохода «Дон».

К середине следующего месяца во флотилию возвратились S-28 и S-102. Действия вражеских катеров у кавказского побережья неоднократно отмечались постами СНИС и дозорными кораблями, однако эффективность их резко снизилась. Во многом это стало результатом специальных мер по борьбе

со «шнелльботами»: организации ночных дозоров, противокатерных береговых малокалиберных батарей и ежедневной вечерней воздушной разведки. Перестрелки, возникшие между немецкими и советскими катерами, во всех случаях завершались уклонением немецкой стороны от боя. Видимо, память о случае с S-40 отложилась надолго.

Опасным для кораблей Черноморского флота оказался рейд в ночь на 23 октября. Четыре катера атаковали отряд в составе легкого крейсера «Красный Кавказ», лидера «Харьков» и эсминца «Беспощадный» как раз в тот момент, когда корабли швартовались на слабозащищенном рейде Туапсе. К счастью,

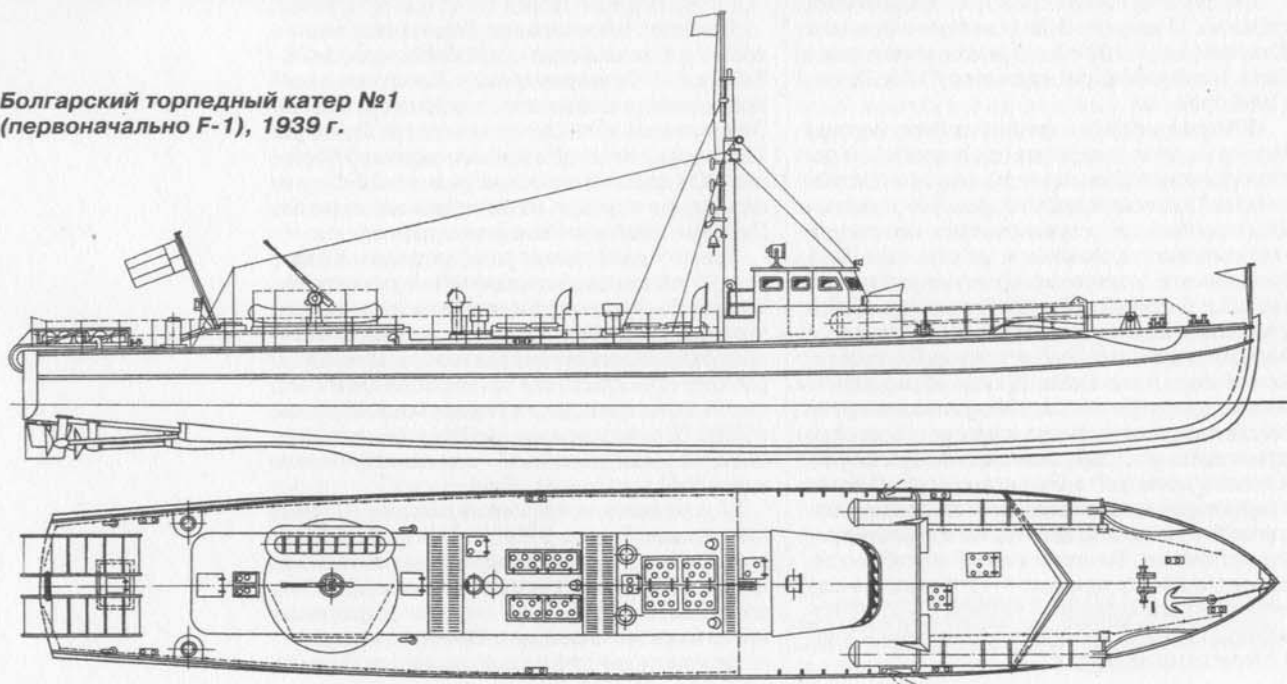
пять торпед взорвались при ударе о волнолом, а три — у берега на внутреннем рейде. Если бы они попали в цель, то это могло обернуться трагедией: на борту кораблей в тот момент находилось 3180 бойцов и командиров 9-й гвардейской стрелковой бригады со всем имуществом. И это в то время, когда бои шли уже на ближних подступах к порту!

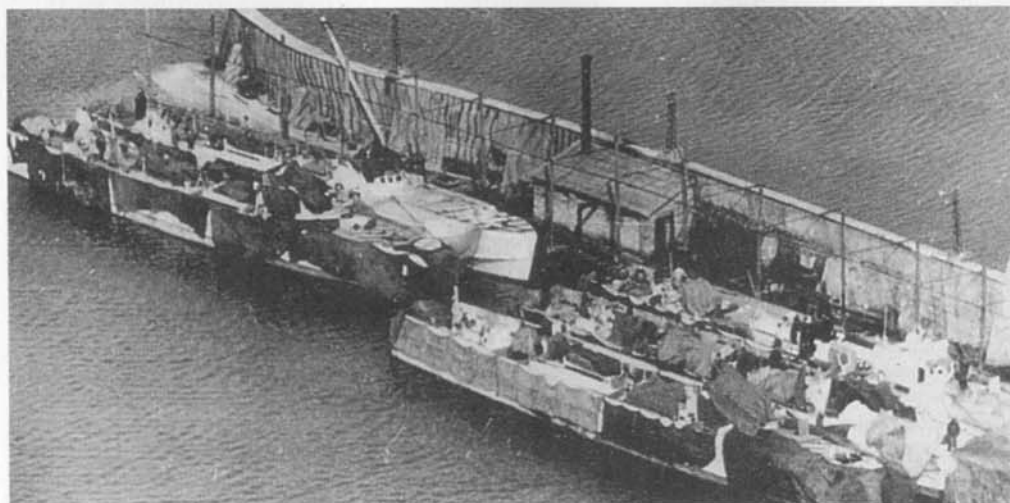
К концу 1942 г. силы 1-й флотилии возросли. 6 декабря была введена в строй плавбаза «Романия», которую еще весной немцы приобрели у румын. Катера имели следующую дислокацию: S-28, S-51, S-72, S-102 — в Киик-Атламе; S-26 и S-49 — в Констанце на ремонте; S-40, а также вновь прибывшие



Помимо немецких «шнелльботов», на Черном море в годы Второй мировой войны действовали три болгарских катера, построенные на верфи «Люрсен» в 1939 г. На снимке: катера №№1—3 в Варне. Слева виден один из четырех торпедных катеров типа «Бритиш Пауэр Бот», захваченных немцами на голландских верфях и переданных Болгарии в 1941 г.

Болгарский торпедный катер №1 (первоначально F-1), 1939 г.





Замаскированные «шнелльботы» в базе Киик-Атлама под Феодосией, апрель 1942 г.

S-47 и S-52 — в Констанце на хранении в качестве резерва.

В целом результаты, достигнутые немецкими катерниками на Черном море в 1942 г., нельзя назвать выдающимися, хотя они сопровождалась рядом ярких эпизодов. Вкупе с авиацией и только появившимися подводными лодками «шнелльботы» создали большое напряжение на наших коммуникациях, но для полного решения поставленных задач сил и средств требовалось гораздо больше.

Высадка советских войск на западном берегу Цемесской бухты 4 февраля 1943 г. открыла новую страницу в деятельности «шнелльботов» на черноморском театре. Теперь главной задачей 1-й флотилии стало нарушение снабжения плацдарма на «Малой земле». Поскольку перевозки туда осуществлялись исключительно малотоннажными судами, список жертв «шнелльботов» стал стремительно пополняться буксирами, шхунами и сейнерами.

В ночь на 18 февраля пять торпедных катеров безуспешно атаковали в районе Геленджика плавбазу «Львов». Первый успех последовал лишь 27-го числа, однако он превзошел по итогам иные месяцы. В течение одной ночи «шнелльботам» удалось потопить у Мысхако тральщик Т-403 «Груз» и буксир «Миус». Еще одна торпеда попала в корму канонерской лодке «Красная Грузия», которая села на грунт и впоследствии была разрушена артиллерией и авиацией. 13 марта катера S-26 и S-47 торпедировали у Туапсе танкер «Москва». Его отбуксировали в порт, однако начавшийся пожар не могли потушить в течение трех суток. Восстановить «Москву» удалось лишь после войны. Торпедные атаки немцы сочетали с минными постановками. В последнюю ночь марта четыре катера выставили у Мысхако небольшое заграждение, на котором впоследствии погибли буксир «Симеиз» и несколько мелких плавсредств.

17 апреля германские войска приступили к операции «Нептун», целью которой была

ликвидация советского плацдарма, 1-я флотилия получила задачу полностью блокировать «Малую землю» с моря. Расчет на выполнение ее силами пятью катеров (S-28, S-47, S-51, S-72 и S-102) был, по крайней мере, наивен. Удалось лишь первое нападение (в ночь на 18 апреля), когда в результате длительного боя с конвоем, находившимся под защитой двух торпедных и трех сторожевых катеров, советским судам пришлось отступить, не разгрузившись. Охотник СКА № 054 получил попадание торпеды и затонул (по официальной версии, ошибочно считается подорвавшимся на mine), еще два советских катера были серьезно повреждены. После этого случая охранение конвоев увеличили до 10–15 «мошек» и торпедных катеров Г-5. Боевые столкновения происходили каждую ночь вплоть до 25 апреля, но сорвать доставку подкреплений немцам больше не удалось. Потерпело фиаско и германское наземное наступление. Отмена операции «Нептун», по всей видимости, не сильно огорчила немецких катерников, так как в результате интенсивного использования и боевых повреждений S-28, S-47 и S-102 пришлось отправить в ремонт. На смену им прибыли только S-26 и S-49.

В мае–июне активность флотилии снизилась. Как правило, отряды катеров заблаговременно обнаруживались воздушной разведкой. Среди множества бесплодных выходов стоит выделить лишь случайную атаку трех катеров на лидер «Харьков» и эсминец «Бойкий» во время обстрела ими Анапы 14 мая, а также нападение на Сочи в ночь на 20-е число того же месяца. В последнем случае S-49 и S-72 потопили буксир «Перванш», баржу и повредили мол порта. Утром оба катера подверглись атакам штурмовиков, и хотя сумели сбить три самолета, получили серьезные повреждения. К началу июня в Киик-Атламе находились всего три исправных «шнелльбота» (S-26, S-51, S-52), которым за весь последовавший месяц так и не удалось добиться каких-либо результатов.



**Корветтен-капитан
Герман Бюхтинг —
последний
командующий
1-й флотилии
«шнелльботов»
на Черном море.**

С середины лета деятельность торпедных катеров вновь активизируется. К этому времени состав флотилии пополнился за счет переброшенных по Дунаю S-42, S-45, S-46 и отремонтированных единиц. Наконец-то удалось организовать и устойчивое взаимодействие с разведывательной авиацией, которая в случае обнаружения советских конвоев ночью сбрасывала осветительные бомбы, осуществляя таким образом целеуказание. В ночь на 6 июля в районе Геленджика четырьмя «шнелльботами» была потоплена шхуна «Рица» и поврежден СКА. 8 августа в актив флотилии записываются уничтожение буксира «Петраш» и повреждение бронекатера. В период с августа по начало октября произошло пять крупных боев с советскими катерами. В них советская сторона потеряла один катер потопленным и три поврежденными.

Немцы тоже несли потери. 8 июля погиб S-102, подорвавшийся на советской мине в южной части Керченского пролива. В тот же день S-40 столкнулся с тральщиком и вновь отправился на длительный ремонт. 11 сентября истребители «Киттихаук» 30-го разведывательного полка атаковали катер S-46. Пулеметные очереди вызвали взрыв торпеды, который отправил «шнелльбот» на дно.

Последний более-менее значимый успех был достигнут в ночь на 28 сентября. К тому времени германский фронт под Новороссийском рухнул, и части Вермахта спешно покидали Таманский полуостров. В результате внезапной торпедной атаки открытого рейда несколько дней назад освобожденной Анапы затонули два советских катера-тральщика, а еще два получили повреждения.

Относительно результативным можно считать боевое столкновение S-28, S-42 и S-45 с лидером «Харьков», эсминцами «Способный» и «Беспощадный», происшедшее в ночь на 6 октября. Своей атакой «москиты» фактически сорвали планировавшийся обстрел Феодо-

сии и Ялты. Утром «Харьков» и оба эсминца стали жертвами пилотов Люфтваффе.

На 1 ноября 1943 г. флотилия располагала в Киик-Атламе семью исправными (S-26, S-28, S-42, S-45, S-47, S-51 и S-72) и двумя неисправными (S-49 и S-52) катерами. S-40 проходил ремонт в Линце.* С сентября командиром флотилии стал ранее командовавший S-27 корветтен-капитан Герман Бюхтинг. Прежний «шеф» Христиансен за боевые успехи получил Дубовые листья к Рыцарскому кресту и должность в штабе FdS. Всего же до конца октября германские катера совершили 88 групповых рейдов на советские коммуникации и 50 — для защиты своих конвоев. В трех случаях ставились мины, и, кроме того, для патрулирования в Керченском проливе и Азовском море было произведено еще 24 выхода.

Последним боевым эпизодом в деятельности германских торпедных катеров в 1943 г. стало участие в блокаде Эльтигенского плацдарма в ноябре — декабре. Пятерка катеров совершила 17 групповых походов (всего 60 катеро-выходов). «Шнелльботам», взаимодействовавшим с моторными тральщиками и быстроходными десантными баржами, удалось с середины ноября блокировать советский десант, что спустя две недели привело к его гибели. Немцы заплатили за

* Необходимо отметить, что кроме «шнелльботов» немцы располагали на Черном море торпедными катерами другого типа. В мае 1943 г. в состав Кригсмарине было передано семь катеров из состава расформированной 4-й флотилии MAS итальянского ВМФ (MAS-566 — MAS-570, MAS-574, MAS-575). В германском флоте они получили тактические номера S-501 — S-507. На их базе первоначально была развернута 11-я флотилия ТКА (капитан-лейтенант Мейер), привлекавшаяся к охранению конвоев между портами Крыма и Анапой. В течение года S-505 был потерян, а S-501, S-506 и S-507 получили тяжелые повреждения и были исключены из состава флота. В октябре 1943 г. флотилию расформировали. Приводимые в зарубежной литературе данные о судьбе трех оставшихся катеров противоречивы. По одним сведениям их передали румынам, по другим — в конце 1944 г. разоружили в Линце.

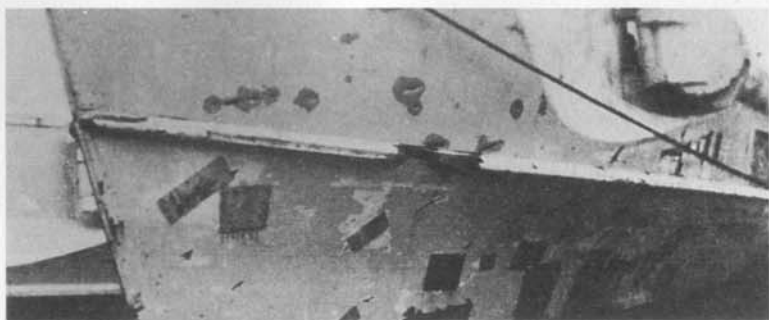
**Бомбардировка
базы «шнелльботов»
в Киик-Атламе
советской
авиацией,
11 марта 1944 г.**



это лишь повреждением катера S-49, атакованного нашей авиацией.

Но это была только прелюдия. 7 марта 1944 г. немцы испытали на себе всю силу ударов 11-й штурмовой авиадивизии ВВС ЧФ. Командование Черноморского флота поставило перед летчиками задачу полностью уничтожить «осиное гнездо» врага. Налеты на Киик-Атламу осуществлялись почти каждый день. Особенно крупный имел место 11 марта, когда из восьми находившихся там катеров (S-26, S-28, S-40, S-42, S-45, S-47, S-49 и S-51) повреждения получили шесть, в том числе два (S-28 и S-49) тяжелые.

Германское командование отдало приказ о перебазировании флотилии в Сулину. Действуя из новой базы, катера прикрывали эвакуацию из Одессы (до 9 апреля), а затем перевозки в Севастополь. В это время в состав подразделения влились последние пополнения — «шнелльботы» S-131, S-148 и S-149.*



В апреле — начале мая немецкие катерники осуществляли охранение этой важной коммуникации и имели ряд боевых столкновений с советскими ТКА, пытавшимися торпедировать суда. 12 мая от ударов авиации была потеряна плавучая база «Романия», которая с конца 1943 г. использовалась и как минный заградитель. После оставления Се-

Носовая часть катера S-40 с пулевыми пробоинами (частично заделанными с помощью заплат), нанесенными советской авиацией.

* В августе 1944 г. на Черное море переводились четыре ТКА (S-86, S-89, S-92 и S-98), проданные Румынии. На момент капитуляции страны два первых катера находились в Линце. Вскоре из Берлина поступил приказ об их возвращении в Северное море. Однако вернулись лишь три: S-86 временно входил в состав немецкой Дунайской флотилии (подорвался на mine). Одновременно на Черное море проводилась переброска 22-й флотилии ТКА (капитан-лейтенант Хюзиг) — на ее вооружении имелись шесть катеров типа KS. Уже в процессе транспортировки по железной дороге флотилию перенаправили в Адриатическое море. После ввода в строй все катера передали хорватским ВМС, а флотилию расформировали.

Успехи германских ТКА на Черном море

Класс	Название	Тоннаж, брт	Дата	Судьба	Район атаки	Номер атакующего катера
ТР	«Белосток»	2048	19.06.42	+	р-н м. Фиолент	S-102
СКА	№ 0112		3.07.42	+	р-н м. Ай-Тодор	S-28, S-40, S-42, S-102
СКА	№ 0124		3.07.42	+	р-н м. Ай-Тодор	то же
ТР	«Севастополь»	1339	10.08.42	+	р-н с. Лазаревское	S-102
ТР	«Ян Томп»	1988	31.08.41	+	с.-з. Сочи	S-28, S-102
Бук.	«Пролетарий»		2.09.42	+	р-н с. Благовещенское	Катера 1-й флотилии
КАТЩ	???		2.09.42	+	р-н с. Благовещенское	Катера 1-й флотилии
ТЩ	Т-403 «Груз		28.02.43	+	р-н Мысхако	S-26, S-47, S-51
КЛ	«Красная Грузия»		28.02.43	=	р-н Мысхако	то же
Бук.	«Миус»		28.02.43	+	р-н Мысхако	то же
ТН	«Москва»	6086	13.03.43	=	р-н с. Лазаревское	S-26, S-47
СКА	№ 054		18.04.43	+	р-н Мысхако	Катера 1-й флотилии
Шхуна	«Ильич»		4.05.43	+	р-н Мысхако	то же
Бук.	«Перванш»		20.05.43	+	р-н Сочи	S-49, S-72
Баржа	№ 75		20.05.43	+	р-н Сочи	то же
Шхуна	«Рица»		7.07.43	+	р-н Геленджик	Катера 1-й флотилии
Бук.	«Петраш»		8.08.43	+	р-н Геленджик	то же
ТКА	№ 95		11.08.43	+	р-н м. Дооб	то же
КАТЩ	«Норд-Вест»		28.09.43	+	в Анапе	то же
КАТЩ	№ 155		28.09.43	+	в Анапе	то же
ТКА	№ 101		4.11.43	+	р-н Эльтигена	то же

Примечания:

+ — потоплен; = — поврежден.

КАТЩ — катер-тральщик; КЛ — канонерская лодка; СКА — сторожевой катер; ТКА — торпедный катер; ТН — танкер; ТР — транспорт.

востополя все боеспособные катера сосредоточили в Сулине и Констанце. Точку в существовании флотилии поставило новое советское наступление, начавшееся 20 августа. В этот же день ВВС Черноморского флота предприняли крупномасштабную операцию по ликвидации остатков германо-румынских военно-морских сил. 62 пикирующих бомбардировщика Пе-2 13-й авиадивизии нанесли по Констанце сильнейший удар, отправив на дно S-42, S-52, S-131, S-149. Еще два катера — S-28 и S-49 были повреждены настолько сильно, что спустя пять дней их как непригодных к восстановлению затопили. Разгрому подверглась и сулинская группа — после атаки штурмовиков 23-го авиаполка она потеряла S-26 и S-40. Катер S-72 отбуксировали в Кон-

станцу, но лишь для того, чтобы там затопить. 22 августа S-148 погиб на mine устье Дуная.

Три последних катера флотилии (S-45, S-47 и S-51) ушли в Варну. Поскольку у немецкого командования были все основания предполагать, что русские не станут считаться с нейтралитетом Болгарии, команды «шнельботов» получили приказ затопить свои корабли, 29-го числа указание было выполнено. Так завершилась судьба одного из наиболее прославленных катерных подразделений Кригсмарине.

Итог боевой деятельности торпедных катеров

Так кем же были германские «шнельботы» для своих противников: мелким досадным

Результаты действий германских торпедных катеров во Второй мировой войне

		1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Итого
Северное море и Ла-Манш	+	—	22 ТР (47 834 брт), 3 ЭМ, 1 ММ, 4 ТРЛ	30 ТР (64 356 брт), 1 ЭМ	20 ТР (34 537 брт), 2 ЭМ, 7 ТРЛ, 1 ДК, 2 кат.	6 ТР (15 138 брт), 1 ЭМ, 7 ТРЛ, 1 ДК	12 ТР (23 885 брт), 4 ТРЛ, 9 ДК, 2 ВСУ, 4 кат.	5 ТР (10 222 брт), 1 ДК, 2 кат.	95 ТР (195 972 брт), 7 ЭМ, 1 ММ, 22 ТРЛ, 12 ДК, 2 ВСУ, 8 кат.
.	=	—	5 ТР (20 548 брт), 2 ЭМ	4 ТР (18 091 брт)	3 ТР (4387 брт)	1 ТР (2820 брт)	7 ТР (50 036 брт), 1 КРЛ, 3 ЭМ и ФР, 1 ТЩ, 2 ДК, 1 ВСУ	—	20 ТР (95 882 брт), 1 КРЛ, 5 ЭМ и ФР, 1 ТЩ, 2 ДК, 1 ВСУ
Средиземное море	+	—	—	—	1 ТР (12 436 брт), 1 ЭМ, 2 ТЩ, 1 ВСУ, 10 кат.	1 ТР (4572 брт), 3 ЭМ, 1 КЛ, 1 ТЩ	1 кат.	1 кат.	2 ТР (17 008 брт), 4 ЭМ, 1 КЛ, 3 ТЩ, 1 ВСУ, 12 кат.
.	=	—	—	—	1 КРЛ	—	—	—	1 КРЛ
Балтийское море	+	1 ВСУ	—	9 ТР (14 454 брт), 1 ПЛ, 1 ТЩ, 2 ВСУ, 2 кат.	—	—	1 кат.	4 кат.	9 ТР (14 454 брт), 1 ПЛ, 1 ТЩ, 2 ВСУ, 7 кат.
.	=	—	—	1 ЭМ	—	—	—	—	1 ЭМ
Черное море	+	—	—	—	3 ТР (5375 брт), 1 ВСУ, 3 кат.	1 КЛ, 1 ТЩ, 6 ВСУ, 5 кат.	—	—	3 ТР (5375 брт), 1 КЛ, 1 ТЩ, 7 ВСУ, 8 кат.
.	=	—	—	—	—	1 ТР (6086 брт)	—	—	1 ТР (6086 брт)
Итого	+	1 ВСУ	22 ТР (47 834 брт), 3 ЭМ, 1 ММ, 4 ТРЛ	39 ТР (78 810 брт), 1 ЭМ, 1 ПЛ, 1 ТЩ, 2 ВСУ, 2 кат.	24 ТР (52 348 брт), 3 ЭМ, 2 ТЩ, 7 ТРЛ, 1 ДК, 2 ВСУ, 15 кат.	7 ТР (19 710 брт), 4 ЭМ, 2 КЛ, 2 ТЩ, 7 ТРЛ, 1 ДК, 6 ВСУ, 5 кат.	12 ТР (23 885 брт), 2 ВСУ, 4 ТРЛ, 9 ДК, 6 кат.	5 ТР (10 222 брт), 1 ДК, 7 кат.	109 ТР (232 809 брт), 11 ЭМ, 1 ММ, 2 ПЛ, 2 КЛ, 5 ТЩ, 22 ТРЛ, 12 ДК, 12 ВСУ, 35 кат.
.	=	—	5 ТР (20 548 брт), 2 ЭМ	4 ТР (18 091 брт), 1 ЭМ	3 ТР (4387 брт), 1 КРЛ	2 ТР (8906 брт)	7 ТР (50 036 брт), 1 КРЛ, 3 ЭМ и ФР, 1 ТЩ, 2 ДК, 1 ВСУ	—	21 ТР (101 968 брт), 2 КРЛ, 6 ЭМ и ФР, 1 ТЩ, 2 ДК, 1 ВСУ

Примечания: В графе «потопленные» указаны корабли и суда, уничтоженные в результате применения торпедного и (или) артиллерийского вооружения, в графе «поврежденные» — только торпедного.

+ — потоплен; = — поврежден;

ВСУ — вспомогательное судно; ДК — десантный корабль (катер); кат. — боевой катер; КРЛ — легкий крейсер; КЛ — канонерская лодка; ПЛ — подводная лодка; ТР — транспорт; ТРЛ — траулер; ТЩ — тральщик; ФР — фрегат; ЭМ — эскадренный (эскортный) миноносец.

недоразумением, о котором не всегда встретишь упоминание в книгах о Второй мировой войне на море, или грозой закрытых театров? Думается истина лежит между двумя этими полярными оценками.

Из 21,5 млн. тонн союзного (без СССР) тоннажа, уничтоженного в годы Второй мировой войны, германскими вооруженными силами было потоплено более 18 миллионов. Львиная доля этой цифры — почти 13,5 миллионов — приходится на подводные лодки. Даже такое мощное средство морской войны, каким было Люфтваффе, «берет на себя» ответственность за уничтожение всего лишь 2,3 млн. тонн. В два раза меньшая цифра приходится на долю минного оружия. Боевые корабли Кригсмарине, как ни странно, превзошли эффект применения мин и занесли на свой счет примерно 1,4 млн. тонн. Если продолжать дробить цифры дальше, то получает-

ся, что абсолютное лидерство из категорий надводных кораблей принадлежит вспомогательным крейсерам — 129 уничтоженных судов (814 954 брт). Мнения относительно второго места могут расходиться: на счет крупных надводных кораблей до эсминца включительно 70 отправленных на дно судов (371 839 брт), в то время, как торпедные катера потопили 109 транспортов, однако их водоизмещение значительно меньше — всего 232 809 брт. Список успехов «москитов» внушительно дополняют 11 эсминцев, 22 траулера, подводная лодка, 12 десантных кораблей, а также многочисленные боевые корабли и катера других классов.

Таким образом, хотя на долю «шнельботов» приходится не более 1,3% тоннажа, потопленного немцами, катера не сильно отстали от крупных надводных кораблей, действия которых во Второй мировой войне являются одной

Крупные боевые корабли потопленные и поврежденные германскими торпедными катерами

Класс	Название	Нац.	Дата	Район атаки	Номер атакующего катера	
А. Потоплены торпедным оружием						
1.	ЛД	«Jaguar»	фр.	23.05.40	р-н Дюнкерка	S-21, S-23
2.	ЭМ	«Wakeful»	брит.	29.05.40	р-н Дюнкерка	S-30
3.	ЭМ	«Sirocco»	фр.	31.05.40	р-н Дюнкерка	S-23, S-26
4.	ЭМЭ	«Exmoor»	брит.	25.02.41	вост. поб. Великобритании	S-30
5.	ПЛ	C-3 ¹	сов.	24.06.41	у м-ка Ужава	S-35, S-60
6.	ЭМ	«Vortigern»	брит.	15.03.42	вост. поб. Великобритании	S-104
7.	ЭМ	«Hasty»	брит.	15.06.42	у поб. Ливии	S-55
8.	ЭМЭ	«Penylan»	брит.	03.12.42	зап. часть прол. Ла-Манш	S-115
9.	ЭМ	«Lightning»	брит.	12.03.43	у поб. Туниса	S-55 или S-158
10.	ЭМЭ	«Eskdale»	норв.	13.04.43	зап. часть прол. Ла-Манш	S-90, S-112, S-65
11.	ЭМ	«Rowan»	амер.	11.09.43	р-н Салерно	S-151, S-152, S-158
12.	ЭМ	«Quentino Sella»	ит.	11.09.43	юж. Венеции	S-54, S-61
Б. Повреждены торпедным оружием						
1.	ЭМ	«Kelly»	брит.	09.05.40	у поб. Юж. Норвегии	S-31
2.	ЭМ	«Ciclone» ²	фр.	31.05.40	р-н Дюнкерка	S-24
3.	ЭМ	«Сторожевой»	сов.	27.06.41	Ирбенский прол.	S-31, S-59
4.	КРЛ	«Newcastle»	брит.	15.06.42	у поб. Ливии	S-56
5.	ФР	«Halsted»*	брит.	11.06.44	у поб. Нормандии	кат. 9-й или 5-й флотилий
6.	ЭМ	«Nelson»	амер.	12.06.44	у поб. Нормандии	S-138
7.	ФР	«Trollope»*	брит.	06.07.44	у поб. Нормандии	кат. 8-й флотилий
8.	КРЛ	«Frobisher»	брит.	09.08.44	у поб. Нормандии	кат. 2 и 6-й флотилий
В. Потоплены минным оружием						
1.	ЭМЭ	«Southwold»	брит.	24.03.42	р-н о. Мальта	кат. 3-й флотилий
2.	ПЛ	«Olympus»	брит.	08.05.42	р-н о. Мальта	кат. 3-й флотилий
3.	ЭМЭ	«Kujawiak»	пол.	15.06.42	р-н о. Мальта	кат. 3-й флотилий
4.	КР-МЗ	«Abdiel»	брит.	09.09.43	р-н Таранто	S-54, S-61
5.	ЭМЭ	«La Combattante»	фр.	23.02.45	р-н устья р. Хамбер	кат. 2-й и 5-й флотилий
Г. Повреждены минным оружием						
1.	ЭМЭ	«Quorn»	брит.	04.42	вост. поб. Великобритании	
2.	ЭМЭ	«Southdown»	брит.	04.42	вост. поб. Великобритании	
3.	ЭМ	«Matchless»	брит.	15.06.42	р-н о. Мальта	кат. 3-й флотилий
4.	ЭМЭ	«Holderness»	брит.	12.1943	вост. поб. Великобритании	
5.	ЭМ	«Worcester»*	брит.	23.12.43	вост. поб. Великобритании	
6.	ФР	«Duff»*	брит.	30.11.44	р-н Остенде	
7.	ФР	«Dakins»*	брит.	25.12.44	р-н Остенде	
8.	ЭМ	«Walpole»*	брит.	6.01.45	вост. поб. Великобритании	
9.	ФР	«Ekins»*	брит.	16.04.45	р-н Остенде	

* — Не восстановлены, сданы на слом (Constructive total loss);

¹ — потоплена артиллерией и глубинными бомбами в ходе продолжительного боя;

² — затоплен 18.06.40 в поврежденном состоянии в Бресте.

Причины потерь германских ТКА в годы Второй мировой войны							
Причины	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Итого
Погибли в бою с над. кораблями, в т.ч. от столкновений в ходе боев	1 (1)	1 (1)	2 (2)	7 (7)	13 (12)	6 (6)	30 (29)
Потоплены авиацией в т.ч.:	—	—	—	8 (5)	32 (25)	6 (6)	46 (36)
в море	—	—	—	3 (2)	5 (4)	3 (3)	11 (9)
в базах	—	—	—	5 (3)	27 (21)	3 (3)	35 (27)
Подорвались на минах	3 (3)	2 (—)	1 (—)	4 (2)	5 (2)	3 (3)	18 (10)
Потоплены береговой артиллерией	—	—	1 (—)	—	1 (1)	1 (1)	3 (2)
Погибли в авариях и по др. причинам	—	—	1 (—)	—	—	6 (3)	7 (3)
Затоплены экипажами в базах	—	—	—	—	7 (1)	1 (1)	8 (2)
Итого	4 (4)	3 (1)	5 (2)	19 (14)	58 (41)	23 (20)	112 (82)

Примечание:

В скобках указаны цифры потерь, приходящиеся на основной театр действий ТКА — Ла-Манш, Северное море и порты Западной Балтики.

из излюбленных тем и для отечественных и для зарубежных авторов. В относительных же цифрах успех германских «москитов» был не слишком велик. По подсчетам британского военноморского историка С. Росскила с начала войны до середины ноября 1942 г. в составе прибрежных конвоев у восточного побережья прошло 63 350 судов, из которых лишь 157 стали жертвами противника. Эта цифра включает и 63 судна, уничтоженных торпедными катерами, что составляет 0,1% от числа прошедших. Получается, что хотя катера и доставляли много беспокойства своему противнику, чистый ущерб от их действий был не слишком велик. «Шнелльботы» могли нарушать коммуникации, но не прерывать их. Для того, чтобы решить последнюю задачу, требовался принципиально другой состав сил и средств, и не вина немецких катерников, что их командование не смогло или не сумело этого сделать.

В работе неоднократно указывалось, что катера были относительно дешевым и эффективным оружием. Это подтверждается, в частности, анализом их потерь. До тех пор, пока союзники не захватили стратегическое господство на море и в воздухе, эти потери были весьма невелики. Хотя в 1943 г. они увеличились почти в четыре раза, общая цифра в 19 потерь в течение года катеров вполне терпима. Критического уровня потери достигли только в 1944—1945 гг., что связано, с активизацией действий союзной авиации (в первую очередь стратегической) — ее усилиями было уничтожено 38 из 81 потопленного «шнелльбота». Иными словами в поражении катерной войны виноваты не только и не столько изъятые конструкции самих «люрсенов», сколько общие причины, приведшие к поражению саму Германию и ее вооруженные силы.

Послевоенная судьба катеров

Послевоенная жизнь основной массы уцелевших «шнелльботов» была весьма непродолжи-

тельной. Боеспособные катера примерно поровну поделили между державами-победительницами. Из них 30 единиц досталось Советскому Союзу. В январе 1946 г. все они были приняты советскими экипажами и получили номера ТК-1001 — ТК-1030, но ввиду нехватки запасных частей и отсутствия запасных двигателей находились в строю ВМФ СССР совсем недолго. Двенадцать катеров включили в состав КБФ, где они прослужили до 28 февраля 1948 г., после чего были законсервированы, а в 1949—1950 гг. списаны и сданы на слом. Остальные в августе 1946 г. по Беломоро-Балтийскому каналу перешли на Север, где уже 12 августа следующего года 10 катеров были выведены из боевого состава и поставлены на долговременное хранение. Продлить жизнь остальных восьми до июня 1952 г. удалось, используя механизмы с исключенных «шнелльботов». После этого шесть бывших «торпедоносцев» были низведены до роли рейдовых плавсредств, но через несколько лет также сданы на слом.

Почти все из 31 «шнелльбота», доставшегося Великобритании, были сданы на слом либо затоплены в течение трех лет после окончания войны, два проданы в частные руки и лишь четыре использовались в качестве опытовых и специальных. Американцы получили 34 катера, из которых пять отправили в Штаты для изучения, один продали в частные руки, а 15 катеров в 1947—1948 гг. передали Норвегии и 13 — Дании, флоты которых и стали основными послевоенными пользователями бывших германских «торпедоносцев». Датчане ввели в строй 12, а норвежцы — 9 единиц (не считая тех, что использовались только как источники запчастей — Дания получила для этого еще три катера от англичан). Норвежцы эксплуатировали их сравнительно недолго — до 1950—1952 гг., когда шесть катеров были проданы южному соседу, а остальные списаны. В датском флоте в результате



**Катера S-206
и S-127 в датском
флоте.**

оказалось 18 боеготовых единиц, которые начали постепенно списываться с 1955 г.* Последний из «шнелльботов» — «Вибен» (бывший S-195) — был исключен лишь в 1965 г. Однако к тому времени датчане при техническом содействии фирмы «Люрсен» построили 6 торпедных катеров типа «Флювефискен» и 4 типа «Фалкен», являвшихся ничем иным, как улучшенным вариантом «шнелльботов».

Еще один катер достался бывшему союзнику Германии по «оси». Им стал S-67, перекупленный у частного владельца и в начале 1952 г. вошедший в состав ВМС Италии, где он служил до 1966 года, успев за это время четырежды сменить номер.**

Наиболее интересная судьба выпала двум «шнелльботам» из доставшихся по разделу Великобритании. Разоруженные S-130 и S-208 получили британские обозначения FPB-5130 и FPB-5208 и первоначально использовались англичанами для оценочных экспериментов. Чуть позже на S-130 проходили испытания английские дизели «Нэпир-Делтик».

В 1948 г. бывшие S-130 и S-208 были переведены на Балтийское море в Киль, где вошли в состав «Британской Балтийской службы охраны рыболовства» (British Baltic Fishery Protection Service — BBFPS) — организации, созданной для прикрытия морской разведывательной деятельности против СССР. Первоначально оба катера использовались для ведения фото- и инструменталь-

ной разведки, а с мая 1949 г. S-208 (FPB-5208) был привлечен к осуществлению организованной MI-6 секретной операции «Джунгли» по поддержке вооруженной борьбы прибалтийских националистов. Была отработана четкая схема действий — катер из Киля выходил к Борнхольму, откуда после получения условного радиосигнала ночью на высокой скорости проникал в советские территориальные воды и, подойдя к побережью Прибалтики, высаживал с помощью надувной моторной лодки в обусловленных местах подготовленных англичанами агентов из числа прибалтов. Так же «лесным братьям» доставлялись грузы оружия и боеприпасов.

Хотя катер действовал под британским военно-морским флагом, вся команда его была укомплектована немцами из числа бывших членов экипажей «шнелльботов», а командование осуществлял бывший последний командир 2-й флотилии «шнелльботов» Ганс-Гельмут Клозе. Оперировавшие под его руководством в составе BBFPS плавсредства, задействованные для операций против Советской Прибалтики, именовались «Скоростной патрульной группой Клозе». Размах действий все более усиливался, и в 1952 г. в состав «группы Клозе» был передан S-130 (FPB-5130), который, впрочем, продолжал при этом привлекаться и для осуществления чисто разведывательных заданий, получив, в частности, аппаратуру радио- и радиотехнической разведки.

* Корпус одного из них — S-97 — долгое время сохранялся на плаву в Великобритании, но в 2004 г. был сдан на слом.

** Согласно ряду источников, входивший в послевоенное время в состав итальянского флота катер являлся бывшим ТКА S-701, что, впрочем, представляется маловероятным.



Торпедный катер МС-485 — бывший немецкий «шнель-бот» (вероятно, S-67), переоборудованный после войны в частную яхту «Торус» и приобретенный в феврале 1952 г. для итальянских ВМС. В ходе реконструкции в 1952—1953 гг. катер был оснащен РЛС и вооружен двумя 40-мм автоматами «Бюфорт», что увеличило его полное водоизмещение до 135,4 т.

Итальянский торпедный катер МС-485, 1955 г.

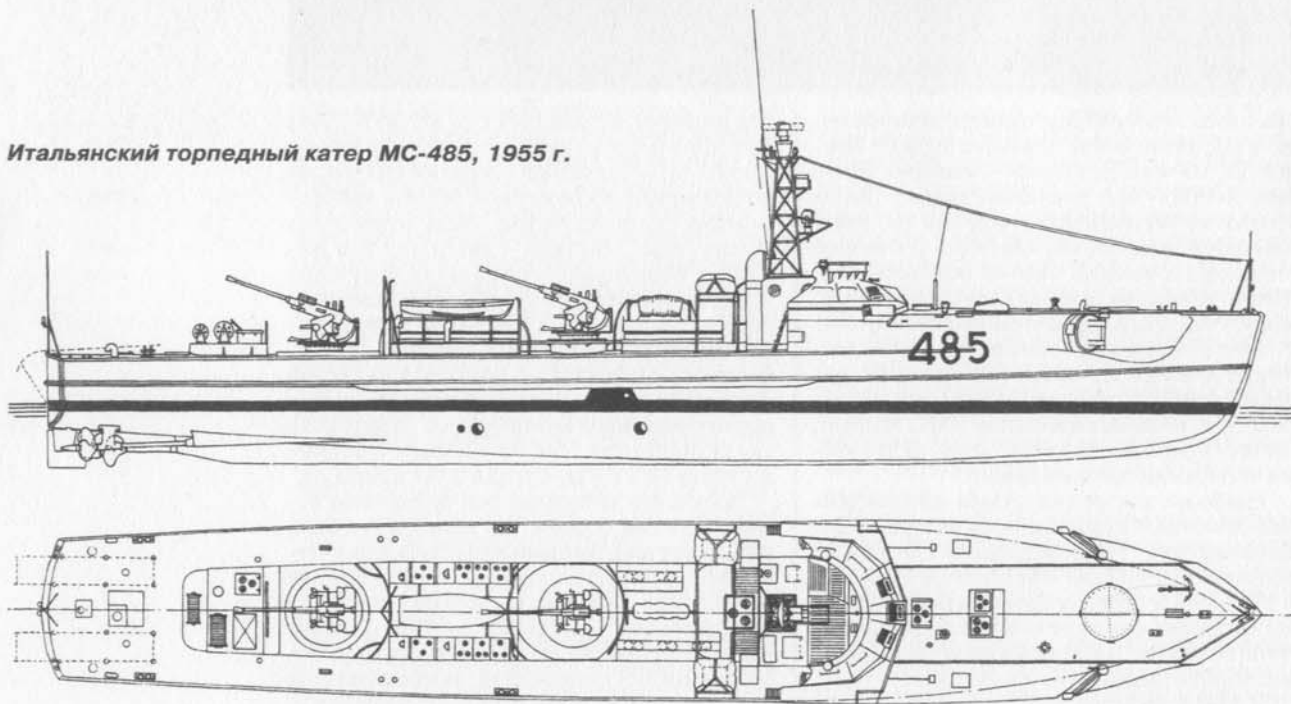
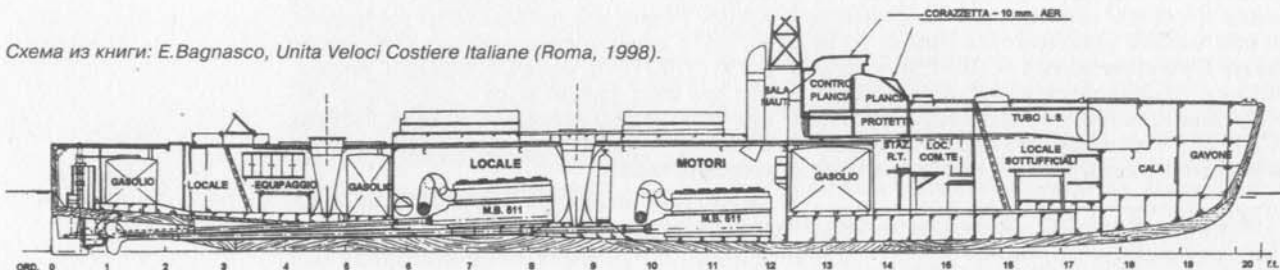


Схема из книги: E. Bagnasco, *Unita Veloci Costiere Italiane* (Roma, 1998).



Тем временем провозглашенная Федеративная Республика Германии в лучших «пост-версальских» традициях начала предпринимать определенные шаги по скрытному перевооружению. В феврале 1952 г. западно-германское министерство внутренних дел заказало фирме «Люрсен» для Федеральной пограничной охраны три скоростных «сторожевых» катера проекта 149. Фактически под этим скрывались точные копии «шнельботов» военного периода типа S-301 с тремя дизелями МВ-518. Однако весной 1953 г. британская контрольная комиссия объявила о незаконности постройки этих катеров и конфисковала их в пользу Королевского флота. В начале 1955 г. все три «шнельбота» в качестве Кораблей Ее Величества «Сильвер Галл», «Сторм Галл» и «Уайлдсвон» без вооружения и с немецкими командами вошли в состав ВВФПС — а фактически все той же «группы Клозе», действия которой (в связи с подавлением вооруженного сопротивления в Прибалтике и прекращением операции «Джунгли») полностью переориентировались на ведение «обычной» военно-морской разведки.

Тогда же ФРГ открыто встала на путь ремилитаризации и вступления в НАТО. В мае 1955 г. ей официально разрешили постройку трех катеров проекта 149 взамен конфискованных. Вскоре «Люрсен» сдала Федеральной пограничной охране новые катера S-1 и S-2, которые 1 июля 1956 г. были переданы в только что сформированные Бундесмарине, получив названия «Айсмёве» и «Раубмёве». Весной 1956 г. к ним присоединились катера расформированной ВВФПС, при этом «шнельботы» проекта 149 сохранили свои имена в «германизированном» виде как «Зильбермёве», «Штурммёве» и «Вильдшван». Шестой катер этого типа — «Зеешвальбе» — был достроен только в апреле 1957 г. в качестве опытного (с новыми дизелями «Майбах» по 3000 л.с. и гребными винтами регулируемого шага).

В марте 1957 г. после ремонта немцам были возвращены S-130 и S-208, которые вошли в строй как опытовые суда UW-10 и UW-11. Последний пошел на слом в 1967 г., а вот бывший S-130 пережил на службе все свои сис-



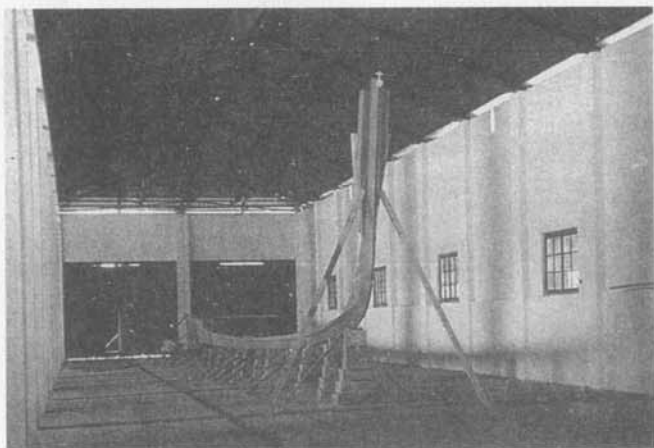
тершипы. В 1963 г. он получил новый номер EF-3 и в составе 71-го испытательного командования ВМС ФРГ эксплуатировался с гражданским экипажем до 13 января 1991 г. К этому времени катер после неоднократных перестроек сохранил только средний дизель. После этого списанный S-130 находился на плаву в Вильгемсхафене, пока в январе 2003 г. не был куплен частным лицом из Великобритании. Новый владелец начал восстановление катера до исходного состояния, с ноября 2004 г. S-130 находится на ремонте на верфи в Плимуте, оставаясь последним в мире сохранившимся катером этого типа.

Еще одним «шнельботом», вовлеченным в шпионские истории, стал S-116, доставшийся США. Он оказался в числе пяти

Бывший торпедный катер №2 ВМС Болгарии. После разоружения он служил в роли вспомогательного судна вплоть до 1960-х гг.



Испанский торпедный катер LT-24 — бывший немецкий S-78.



Постройка испанских копий «шнельботов» растянулась на долгие годы. Так выглядел корпус головного катера LT-27 в эллинге верфи «Ла Каракка» в декабре 1944-го (слева) и в 1948 г.

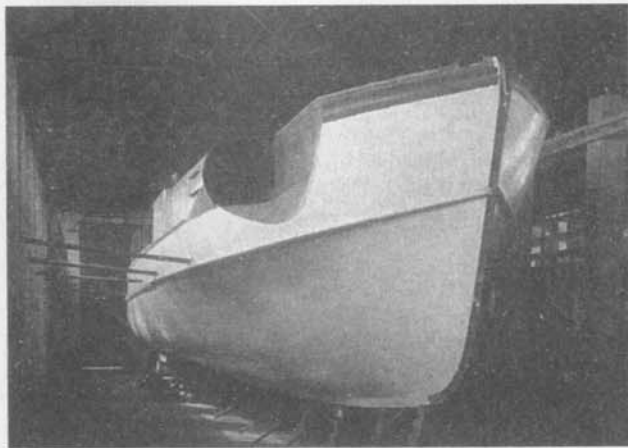
Торпедный катер LT-27 сразу после спуска на воду, 9 июня 1949 г. Несмотря на вполне завершённый вид, катер пройдет программу испытаний и вступит в строй только 10 июля 1953 г.

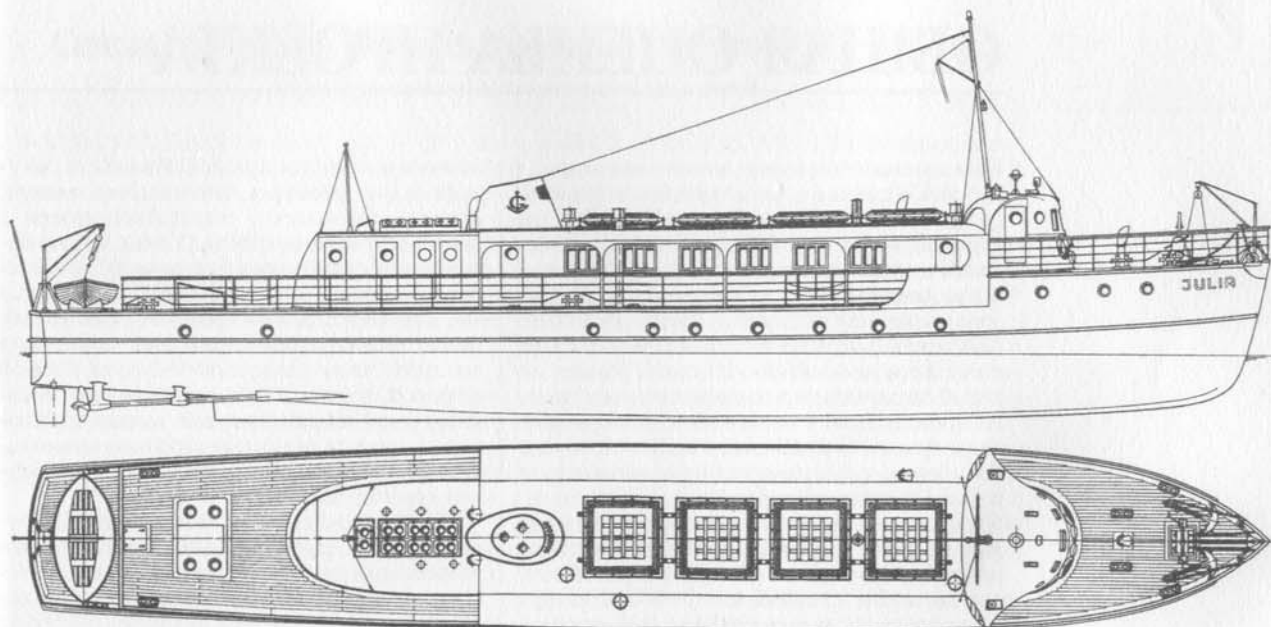
катеров, доставленных для изучения в Америку, и после испытаний был в конце 1940-х гг. переправлен обратно в Бремерхафен, где использовался для тайных операций американской военно-морской разведкой и западногерманской «организацией Гелена». В 1952 г. он был получен пограничной охраной ФРГ, но в море уже не выходил и использовался в качестве учебно-тренировочной станции. В 1957 г. его передали Бундесмарине, и он продолжал служить в той же роли, пока не сгорел в 1965 г. Снятые с него два дизеля MB-501 долгое время экспонировались в Техническом музее Мюнхена, однако погибли во время пожара в апреле 1983 г.

В западногерманских ВМС, начавших возрождение своих торпедных сил с постройки именно «шнельботов», этот тип катера не нашел прямого развития. Немцы пришли к выводу о необходимости при сохранении основных боевых качеств — в первую очередь, мореходности и дальности плавания — перейти к строительству еще более крупных

и лучше вооруженных единиц. Такими стали катера «Шнельбот 55» (проекты 140 и 141) — знаменитые «Ягуары» постройки все той же «Люрсен».

Единственным получателем германских торпедных катеров в годы Второй мировой войны стала франкистская Испания. В рамках программы «Бар» («Медведь») поставки современного немецкого вооружения в обмен на получение сырья в начале мая 1943 г. было достигнуто соглашение о продаже шести «шнельботов» из состава Кригсмарине. С июня в Свинемюнде было начато обучение испанских экипажей, а 31 июля 1943 г. в Бордо им были переданы первые два катера — S-124 и S-134. 28 августа испанцам передали и четыре остальных — S-73, S-78, S-125 и S-126. Вместе с катерами были поставлены торпеды G7a, шесть запасных двигателей MB-501 и большое количество запчастей. Первоначально «шнельботы» получили в испанском флоте временные номера №21 — №26 соответственно, 11 нояб-





ря 1943 г. замененные постоянными индексами LT-21 — LT-26. Служба немецких катеров в испанском флоте была относительно непродолжительной и все они были списаны в 1955—1957 гг.

Одновременно испанцы сделали попытку организовать строительство катеров немецкого типа собственными усилиями. В 1940 г., сравнив немецкие и представленные итальянские проекты, испанские моряки однозначно высказались в пользу германского катера серии S-38, получившего в Испании обозначение LT-40. 24 июня 1942 г. с фирмой «Люрсен» заключили контракт на приобретение лицензии, поставку материалов и оказание содействия в строительстве 10 «шнельботов», а 30 марта 1944 г. постройка катеров, получивших обозначения LT-27 — LT-36, была официально санкционирована испанским правительством. Однако в качестве места их строительства была выбрана верфь «Ла Каракка» в Кадисе, до того многие годы занимавшаяся уже только судоремонтом и не имевшая опыта в катеростроении, тем более в постройке единиц с композитными корпусами. Она столкнулась с огромными сложностями даже при формировании корпусов ка-

теров, из которых первые два были заложены в 1944 г. После потери немцами к осени 1944 г. территории Франции прервались и поставки материалов из Рейха.

Все это в конечном счете привело к тому, что эпопея постройки «шнельботов» в Испании растянулась на долгие годы и завершить строительство шести из них, для которых до 1945 г. были получены двигатели, испанцы смогли только с возобновлением технического содействия и поставок «Люрсеном» в 1950-е гг. Первые четыре катера (LT-27 — LT-30) были сданы в 1953 г., катер LT-31 — в 1956-м, а LT-32 — только в 1959 г.! Строительство остальных четырех было окончательно аннулировано в 1962 г. Конструктивно испанские катера практически не отличались от своего германского прототипа S-38, за исключением самостоятельно проведенной испанцами доработки дизелей MB-501 в вариант MB-511 путем установки системы наддува. Вследствие низкого качества постройки и проблем с запчастями к устаревающим моторам первые три катера LT-27 — LT-29 прослужили недолго и были списаны уже в 1961—1963 гг. Три других испанских «шнельбота» эксплуатировались до 1974—1977 гг.

Польское пассажирское судно «Юлия», переоборудованное в 1948 г. в Гданьске из недостроенного «шнельбота» серии S-700. Оно эксплуатировалось на местных линиях до 1959 г.

Схема из журнала «Modelarz»



Последний испанский «шнельбот» LT-32 на ходовых испытаниях, ноябрь 1959 г.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Не вызывает сомнения, что в лице «шнельбота» немецким конструкторам удалось создать отличный боевой корабль. Как ни странно, этому способствовали отказ от высоких скоростных показателей, и, как следствие, возможность оснастить катера дизельными двигателями. Такое решение положительно сказалось на улучшении живучести «москитов». Ни один из них не погиб от случайного возгорания, что нередко происходило в английском и американском флотах. Увеличенное водоизмещение позволило сделать конструкцию катеров весьма устойчивой к боевым повреждениям. Скользящий таранный удар эсминца, подрыв на mine или попадание двух-трех снарядов калибра свыше 100-мм не приводили, как правило, к неизбежной гибели катера (например, 15 марта 1942 г. S-105 пришел своим ходом в базу, получив около 80 пробоин от осколков, пуль и снарядов малокалиберных пушек), хотя часто «шнельботы» приходилось уничтожать из-за условий тактической обстановки.

Еще одной особенностью, резко выделявшей «шнельботы» из ряда торпедных катеров других стран, стала огромная по тем временам дальность плавания — до 800—900 миль 30-узловым ходом.* Фактически германское командование даже не могло ее полностью реализовать из-за большого риска использовать катера в светлое время суток, особенно начиная со второй половины войны.

Значительный радиус действия, несвойственные катерам того времени вы-

тянутые круглоскулые обводы и внушительные размеры, по мнению многих, ставили германские торпедные катера в один ряд с миноносцами. С этим можно согласиться с той лишь оговоркой, что все-таки «шнельботы» оставались торпедными, а не торпедно-артиллерийскими кораблями. Спектр решаемых ими задач был намного уже, чем у миноносцев Второй мировой войны. Проводя аналогию с современной классификацией «ракетный катер» — «малый ракетный корабль», «шнельботы» правильнее считать малыми торпедными кораблями.

Удачной оказалась и конструкция корпуса. Полубак со встроенными торпедными аппаратами улучшал мореходные качества — «шнельботы» сохраняли возможность использовать оружие при волнении до 4—5 баллов, а малая высота борта и рубки весьма существенно уменьшали силуэт. В проведенных англичанами после войны сравнительных испытаниях германских и британских катеров выяснилось, что в ночных условиях «немец» визуально замечал противника раньше.

Большие нарекания вызывало оружие самообороны — артиллерия. Не имея возможности строить параллельно с торпедными катерами их артиллерийские аналоги, как это делали англичане, немцы с конца 1941 г. начали проигрывать «москитам» противника. Позднейшие попытки усилить огневую мощь «шнельботов» до некоторой степени сократили это отставание, но полностью ликвидировать его не удалось.

По части оснащения техническими средствами обнаружения германские катера также серьезно отставали от своих противников. За всю войну они так и не получили более-менее удовлетворительного малогабаритного радара. С появлением станции радиотехнической разведки «Наксос» немцы лишили врага преимущества внезапности, однако не решили проблему обнаружения целей.

Таким образом, несмотря на определенные недостатки, в целом германские торпедные катера не только соответствовали предъявляемым требованиям, но и по праву считались одними из лучших представителей своего класса времен Второй мировой войны. Британский историк Питер Смит, известный своими исследованиями боевых действий в Ла-Манше и южной части Северного моря, написал о «шнельботах», что «к концу войны они оставались единственной силой, не подчинившейся британскому господству на море».

Наглядное подтверждение тезиса о том, что «шнельботы» по своим размерам и обводам корпуса были, скорее, малыми миноносцами, чем катерами: «шнельбот» входит в шлюз между двумя миноносцами типа T-35/37, 1945 г.

* М. Уитли в своей работе «German Coastal Forces of World War II» называет даже большую цифру — 870 миль 39-узловым ходом, во что, однако, трудно поверить.



Список германских больших торпедных катеров 1930 — 1945 гг.

(в скобках указаны даты спуска/ввода в строй)

- S-1** (30.6.1930/7.8.1930): до 1.1.1932 — W-1, до 31.1.1931 — UZ(S)-16; в 3.1937 передан Испании как «Badajos», с 4.1939 г. — LT-12; исключен 20.4.1944.
- S-2** (1.12.1931/22.4.1932): до 1.1.1932 — W-2; 16.11.1936 передан Испании как «Falange»; погиб 18.7.1937 в Малаге в результате пожара.
- S-3** (10.12.1931/27.5.1932): до 1.1.1932 — W-3; в 3.1937 передан Испании как «Oviedo», с 4.1939 г. — LT-13; исключен 20.3.1940.
- S-4** (11.6.1932/20.6.1932): 16.11.1936 передан Испании как «Requeti», с 4.1939 г. — LT-11; исключен 12.3.1946.
- S-5** (1932/14.7.1932): в 2.1939 передан Испании как «Toledo», с 4.1939 г. — LT-14; исключен 31.12.1944.
- S-6** (17.10.1932/23.11.1933): в 1945 г. передан по ремонтам Великобритании; разобран в 1947—1948 гг.
- S-7** (24.2.1934/10.10.1934): в 1940 г. переклассифицирован в быстроходный охотник за ПЛ; в 1945 г. передан по ремонтам Великобритании; 2.5.1946 затоплен в Северном море.
- S-8** (23.1.1934/6.9.1934): 11.9.1940 переклассифицирован в быстроходный охотник за ПЛ; к концу войны использовался в качестве блокшива; в 1945 г. передан по ремонтам Великобритании; слом в 1947—1948 гг.
- S-9** (24.2.1934/12.6.1935): 5.8.1940 переклассифицирован в быстроходный охотник за ПЛ; 5.4.1941 — в опытовый корабль; в 1945 г. передан по ремонтам США, в 1947 г. передан Норвегии как E-1; введен в строй как «Blink», исключен в 1950 г.
- S-10** (26.8.1934/7.3.1935): в 3.1942 переклассифицирован в СКР V-5507, позже возвращен прежний номер; в 1945 г. передан по ремонтам США, в 1947 г. передан Норвегии как E-2; введен в строй как «Brand»; исключен 3.2.1950 и в 1951 г. передан Дании как «Tranep»; 27.6.1963 затонул в Ставангере в результате столкновения с норв. т/х «Trygg»; поднят и в 1965—1966 гг. разобран в Норвегии.
- S-11** (24.10.1934/3.8.1935): в 3.1942 переклассифицирован в СКР V-5508, позже возвращен прежний номер; 7.2.1946 передан по ремонтам СССР как ТК-1002; 20.12.1946 переклассифицирован в СКА СК-530; 28.2.1948 — в разрезной катер ЮМК-357; исключен в 1949 г.
- S-12** (18.2.1935/31.8.1935): в 4.1942 переклассифицирован в СКР V-5504, позже возвращен прежний номер; в 1945 г. передан по ремонтам США, в 1947 г. передан Норвегии как E-3; введен в строй норвежского флота как «Kjekk», исключен в 1950 г.
- S-13** (29.3.1935/7.12.1935): в 4.1942 переклассифицирован в СКР V-5510, позже возвращен прежний номер; в 1945 г. передан по ремонтам Великобритании; слом на слом.
- S-14** (23.1.1936/12.6.1936): 1.8.1940 переклассифицирован в быстроходный охотник за ПЛ; в 1941 переклассифицирован в СКР V-5509; погиб в 1944 г. в Ла-Манше.
- S-15** (15.2.1936/27.2.1937): 16.9.1940 переклассифицирован в быстроходный охотник за ПЛ; в 7.1941 переклассифицирован в СКР V-5511, позже возвращен прежний номер; в 1945 г. передан по ремонтам США; в 1947 г. продан Дании как T-46, но в строй не вводился, использовался на запчасти, позднее сломан на слом.
- S-16** (7.4.1937/22.12.1937): 8.8.1940 переклассифицирован в быстроходный охотник за ПЛ; в 7.1941 переклассифицирован в СКР V-5512, позже возвращен прежний номер; 7.2.1946 передан по ремонтам СССР как ТК-1003; исключен 25.9.1950.
- S-17** (29.7.1937/18.3.1938): 4.9.1939 тяжело поврежден в результате навигационной аварии у о. Гельголанд; исключен 8.9.1939 в Вильгельмсхафене.
- S-18** (13.1.1938/14.7.1938): в 4.1942—2.1943 гг. переоборудован в быстроходный буксир, 22.2.1943 переименован в «Herold»; потоплен 5.5.1945 брит. авиацией у о. Лолланн (Дания).
- S-19** (10.5.1938/6.10.1938): в 1945 г. передан по ремонтам Великобритании; в 1950 г. потоплен как мишень.
- S-20** (1.10.1938/21.3.1939): в 1945 г. передан по ремонтам Великобритании; разобран в 1947—1948 гг.
- S-21** (1.8.1938/19.12.1938): 21.6.1940 затонул в Булони; в 1941 г. поднят; 26.5.1942 повторно введен в строй; в 1945 г. передан по ремонтам США, в 1947 г. передан Норвегии как E-6; в строй не вводился и использовался на запчасти; исключен 3.2.1950.
- S-22** (31.1.1939/16.5.1939): с 15.1.1945 — учебный; дальнейшая судьба не установлена.
- S-23** (23.4.1939/15.7.1939): 12.7.1940 погиб на mine в р-не Дюнкерка.
- S-24** (4.7.1939/18.9.1939): 15.1.1946 передан по ремонтам СССР как ТК-1004; исключен 25.9.1950.
- S-25** (19.9.1939/9.12.1939): в 1945 г. передан по ремонтам Великобритании; разобран в 1947—1948 гг.
- S-26** (7.3.1940/21.5.1940): 19.8.1944 потоплен совет. авиацией в Сулинском гирле.
- S-27** (15.4.1940/5.7.1940): 5.9.1942 погиб у Таманского п-ова в результате попадания неисправной торпеды с S-72.
- S-28** (4.7.1940/1.9.1940): 20.8.1944 поврежден совет. авиацией в Констанце; 25.8.1944 затоплен в Варне.
- S-29** (14.10.1940/28.11.1940): 29.3.1943 потоплен брит. ЭМ «Blencathra», «Windsor» и катерами MGB-321, MGB-333 сев.-зап. Хук-ван-Холланд.
- S-30** (10.9.1939/23.11.1939): 3.5.1945 капитулировал в Анконе.

- S-31** (21.10.1939/28.12.1939): 10.5.1942 погиб на мине у Ла-Валетты (Мальта).
- S-32** (22.11.1939/15.3.1940): 22.6.1940 погиб на мине у Булони.
- S-33** (27.12.1939/23.3.1940): 10.1.1945 сел на мель у о. Уние (Адриатическое море); 16.1.1945 уничтожен торпедой брит. ТКА МТВ-698.
- S-34** (29.2.1940/30.4.1940): 17.5.1942 тяжело поврежден брит. береговыми батареями у Ла-Валетты (Мальта), оставлен экипажем; остов уничтожен 18.5.1942 герм. истребителями Вф 109.
- S-35** (19.3.1940/19.5.1940): 28.2.1943 погиб на мине у Бизерты.
- S-36** (20.4.1940/14.6.1940): 6.2.1945 поврежден при столкновении с S-61; исключен из списков флота; 3.5.1945 капитулировал в Анконе.
- S-37** (15.5.1940/11.7.1940): 12.10.1940 погиб на мине сев.-вост. Хариджа (Англия).
- S-38** (1940/8.11.1940): 20.11.1940 потоплен брит. ЭМ «Garth», «Campbell» в устье Темзы.
- S-39** (1940/16.1.1941): 2.8.1944 потоплен в Гавре брит. авиацией; 15.8.1944 поднят; но не восстанавливался.
- S-40** (14.12.1940/22.2.1941): 19.8.1944 потоплен совет. авиацией в Сулинском гирле.
- S-41** (9.1.1941/27.2.1941): 20.11.1941 поврежден в результате столкновений с S-47 и S-105, затоплен в Ла-Манше.
- S-42** (1941/16.3.1941): 20.8.1944 уничтожен совет. авиацией на слипе в Констанце.
- S-43** (15.2.1941/28.3.1941): 27.6.1941 погиб на сов. мине сев. о. Хиума.
- S-44** (8.3.1941/19.4.1941): 25.7.1943 потоплен амер. бомбардировщиками В-17 в Киле.
- S-45** (23.3.1941/26.4.1941): 20.8.1944 поврежден совет. авиацией в Констанце; 25.8.1944 затоплен в Варне.
- S-46** (7.4.1941/22.5.1941): 10.9.1943 потоплен истребителями «Киттихаук» 30 рап ВВС ЧФ в 20 милях юго-вост. Феодосии.
- S-47** (25.4.1941/13.6.1941): 20.8.1944 поврежден совет. авиацией в Констанце; 29.8.1944 затоплен в Варне.
- S-48** (28.4.1941/20.6.1941): в 1945 г. передан по репарациям США; в 1947 г. передан Норвегии как Е-4, в строй не вводился, использовался на запчасти, позднее сдан на слом.
- S-49** (5.1941/11.7.1941): 20.8.1944 поврежден совет. авиацией в Констанце; 25.8.1944 затоплен в Варне.
- S-50** (18.6.1941/25.7.1941): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1005; исключен 25.9.1950.
- S-51** (1.7.1941/8.8.1941): 20.8.1944 поврежден в результате столкновения во время налета совет. авиации на Констанцу; 29.8.1944 затоплен в Варне.
- S-52** (11.7.1941/22.8.1941): 20.8.1944 потоплен совет. авиацией в Констанце.
- S-53** (30.7.1941/6.9.1941): 20.2.1942 затонул в результате столкновения с S-39 у Дувра.
- S-54** (11.6.1940/9.8.1940): 23.4.1944 поврежден в результате подрыва на мине у Кефалонии (Греция); 8.9.1944 исключен из состава флота; 31.10.1944 затоплен в Салониках.
- S-55** (2.7.1940/23.8.1940): 10.1.1944 потоплен брит. авиацией в Корчулском проливе (Адриатическое море).
- S-56** (22.7.1940/20.9.1940): 28.2.1943 потоплен амер. авиацией в Палермо; поднят; 24.11.1943 во время ремонта уничтожен амер. авиацией в Тулоне.
- S-57** (10.8.1940/30.9.1940): 19.8.1944 погиб в бою с брит. артиллерийскими катерами в р-не Дубровника.
- S-58** (10.9.1940/18.11.1940): 10.1.1945 сел на мель у о. Уние (Адриатическое море); 16.1.1945 поврежден брит. катерами; 17.1.1945 взорван экипажем.
- S-59** (20.10.1940/27.11.1940): 6.7.1943 потоплен брит. авиацией у Порто-Эмпедокле (Сицилия).
- S-60** (22.10.1940/20.12.1940): 10.1.1945 сел на мель у о. Уние (Адриатическое море); 16.1.1945 поврежден брит. катерами; 17.1.1945 взорван экипажем.
- S-61** (27.11.1940/1.2.1941): тяжело поврежден 6.2.1945 в результате столкновения с S-36; исключен из списков флота; 3.5.1945 захвачен союзниками в Анконе в небоеспособном состоянии.
- S-62** (8.1941/19.9.1941): 20.7.1944 продан Финляндии; 2.9.1944 сделка аннулирована; 24.6.1945 передан норвежскому флоту в Бергене, затем передан по репарациям Великобритании; разобран в 1947—1948 гг.
- S-63** (27.8.1941/2.10.1941): 25.10.1943 потоплен тараном брит. ЭМ «Maskau» у Кромера.
- S-64** (9.1941/2.11.1941): 20.7.1944 намечен к передаче Финляндии; 2.9.1944 сделка аннулирована; в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Норвегии как «Lup»; исключен в 10.1950; в 1951 г. передан Дании как «Taarnfalken»; исключен 4.10.1957; продан на слом 21.10.1957.
- S-65** (20.9.1941/16.6.1942): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1006; исключен 25.9.1950.
- S-66** (6.10.1941/21.6.1942): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-67** (23.10.1941/19.3.1942): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; в 1947—1948 гг. продан частному владельцу, переименован в «Torus»; куплен ВМС Италии и 1.2.1952 вошел в строй как MV-621, с 1.11.1952 — MS-621, с 1.1.1954 — MS-485, с 10.9.1954 — MC-485; исключен 1.3.1966.
- S-68** (6.11.1941/21.6.1942): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Дании как Т-62, с 1951 г. «Stormfuglen»; исключен 20.10.1962; 26.1.1965 продан на слом в Копенгагене.
- S-69** (24.11.1941/21.12.1941): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; разобран в 1947—1948 гг.
- S-70** (15.11.1941/11.12.1941): 5.3.1943 погиб на мине сев.-зап. Хук-ван-Холланд.
- S-71** (4.12.1941/11.1.1942): 17.2.1943 потоплен брит. ЭМ «Garth», «Montrose» у Лоустофта.

- S-72** (18.12.1941/3.2.1942): 20.8.1944 поврежден совет. авиацией в Констанце; 25.8.1944 затоплен в Варне.
- S-73** (6.1.1942/19.2.1942): 3.5.1943 выведен из состава флота; в 5.1943 продан Испании; 28.8.1943 передан в Бордо испанскому флоту как LT-23; исключен 19.6.1956.
- S-74** (12.2.1942/27.3.1942): 5.11.1943 поврежден брит. истребителями-бомбардировщиками сев.-зап. о. Тексель, потоплен артиллерией S-135.
- S-75** (1942/9.4.1942): 5.3.1943 потоплен брит. истребителями в р-не Эймейдена.
- S-76** (3.1942/1.5.1942): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Норвегии, в строй не вводился; исключен 3.2.1950.
- S-77** (31.3.1942/9.5.1942): 25.7.1943 потоплен брит. артиллерийскими катерами MGB-40, MGB-42 у Остенде.
- S-78** (8.4.1942/3.6.1942): в 5.1943 продан Испании; 28.8.1943 передан в Бордо испанскому флоту как LT-24; исключен 18.6.1955.
- S-79** (22.4.1942/27.6.1942): 24.6.1945 передан норвежскому флоту в Бергене; в 1945 г. получен по репарациям США; в 7.1947 передан Дании как T-58; с 1951 г. «Musvaagen»; исключен в 9.1954; в 10.1955 продан на слом в Копенгагене.
- S-80** (1942/10.7.1942): 1.9.1944 погиб на совет. mine в Выборгском зал.
- S-81** (1942/28.7.1942): 4.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1001; исключен 25.9.1950.
- S-82** (1942/21.8.1942): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1008; исключен 25.9.1950.
- S-83** (1942/7.9.1942): 20.7.1944 продан Финляндии; 2.9.1944 сделка аннулирована; в 1945 передан Великобритании; дальнейшая судьба не установлена.
- S-84** (1942/19.9.1942): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-85** (1942/7.10.1942): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Норвегии; 22.1.1948 вошел в состав норв. флота как «Storm»; исключен в 10.1950; в 1951 г. передан Дании как «Falken»; исключен 7.7.1961 и продан частному владельцу; сдан на слом в 12.1972.
- S-86** (1942/15.10.1942): в 1944 г. намечался к передаче Румынии; 20.2.1945 поврежден в результате столкновения с ПЛ в Эгерсунне; 24.6.1945 передан норвежскому флоту в Бергене, но 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1009; исключен 25.9.1950.
- S-87** (1942/4.11.1942): 20.5.1944 потоплен брит. самолетом «Суордфиш» 819 sqn FAA в 30 милях от Остенде.
- S-88** (6.10.1942/20.11.1942): 25.10.1943 потоплен брит. артиллерийскими катерами MGB-607 и MGB-607 в р-не Доггер-банки.
- S-89** (1942/28.11.1942): в 1944 г. намечался к передаче Румынии; в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; 5.10.1946 погиб в результате аварии в порту Крэкингтон-Хэвен.
- S-90** (1942/10.12.1942): 17.2.1945 затонул в р-не Ставангера в результате навигационной аварии; поднят 19.2.1945 и списан.
- S-91** (1942/22.12.1942): 25.8.1944 потоплен брит. ЭМЭ «Talybont» и ФР «Retalick» у Фекана.
- S-92** (1942/14.1.1943): в 1944 г. намечался к передаче Румынии; в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; разобран в 1947—1948 гг.
- S-93** (17.12.1942/4.2.1943): 26.3.1944 потоплен амер. бомбардировщиками B-26 в Эймейдене.
- S-94** (31.12.1942/18.2.1943): 23.2.1944 затонул в результате столкновения с S-128 во время боя с брит. ЭМ «Garth» в р-не Доггер-банки.
- S-95** (1942/28.2.1943): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; в 1949 г. продан частному владельцу; в 1967 г. переоборудован в яхту.
- S-96** (21.1.1943/11.3.1943): 25.9.1945 погиб в результате столкновения с брит. СКА ML-145 вост. Лоустофта.
- S-97** (1943/25.3.1943): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Дании как T-60; вошел в строй 10.1.1953 как «Raven»; исключен 1.5.1962; корпус затем попал в Великобританию, где сдан на слом в 2004 г.
- S-98** (1943/10.4.1943): в 1944 г. намечался к передаче Румынии; в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Норвегии; вошел в строй 22.1.1948 как «Kvikk»; исключен 3.2.1950.
- S-99** (1943/17.4.1943): 20.7.1944 продан Финляндии; 2.9.1944 сделка аннулирована; 4.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1010; исключен 25.9.1950.
- S-100** (1943/5.5.1943): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-101** (25.9.1940/30.11.1940): 4.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1011; исключен 25.9.1950.
- S-102** (6.11.1940/31.12.1940): 8.7.1943 погиб на совет. mine в Керченском прол.
- S-103** (21.12.1940/9.2.1941): 4.5.1945 потоплен брит. истребителями-бомбардировщиками в прол. Мал. Бельт.
- S-104** (18.2.1941/27.3.1941): 9.1.1943 погиб на mine в Ла-Манше.
- S-105** (22.3.1941/4.5.1941): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; разобран в 1947—1948 гг.
- S-106** (26.4.1941/6.6.1941): 27.6.1941 погиб на сов. mine сев. о. Хиума.
- S-107** (31.5.1941/6.7.1941): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Дании как T-52; с 1951 г. «Gribben»; исключен в 25.4.1960 и разобран в Оденсе.
- S-108** (28.6.1941/14.8.1941): сдан на слом в 1946 г.
- S-109** (14.8.1941/14.9.1941): 4.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1012; исключен 25.9.1950.
- S-110** (13.9.1941/19.10.1941): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1013; исключен 26.9.1949.
- S-111** (18.10.1941/11.12.1941): 15.3.1942 тяжело поврежден в бою с 3 брит. артиллерийскими катерами в р-не Доггер-банки, взят на буксир MGB-88, но вскоре затонул.

- S-112** (2.12.1941/28.1.1942): 9.5.1945 захвачен франц. войсками в Лориане; в строй не вводился; сдан на слом 21.6.1951.
- S-113** (7.2.1942/14.3.1942): в 1945 г. передан по репарациям СССР как ТК-1014; исключен 26.9.1949.
- S-114** (14.3.1942/23.4.1942): 2.8.1944 потоплен брит. авиацией в Гавре; в 8.1944 поднят и сдан на слом.
- S-115** (10.4.1942/30.5.1942): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; в последующем был передан Дании для разборки на запчасти.
- S-116** (7.5.1942/4.7.1942): в 1945 передан по репарациям США; проходил испытания в Нью-Йорке; в конце 1940-х гг. после ремонта в Майами был доставлен в Бремерхафен, где использовался для выполнения специальных задач; в 1952 г. передан Федеральной пограничной службе ФРГ, в строй не вводился, использовался в качестве учебно-тренировочной станции; 13.6.1957 вошел в состав Бундесмарине в том же качестве; исключен после пожара 25.5.1965; два двигателя переданы в Технический музей Мюнхена, но в 4.1983 уничтожены в результате пожара.
- S-117** (13.6.1942/8.8.1942): 20.7.1944 продан Финляндии; 2.9.1944 сделка аннулирована; в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Норвегии как «Tross»; в 1951 г. передан Дании как «Lommen»; исключен 4.9.1961 и переоборудован в частную яхту «Minerva»; 15.12.1972 продан на слом.
- S-118** (30.7.1942/14.9.1942): 14.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1015; исключен 26.9.1949.
- S-119** (27.8.1942/22.10.1942): 8.3.1943 потоплен брит. ЭМ «Maskau» и катерами MGB-20, MGB-21 вост. Лоустофта.
- S-120** (13.10.1942/5.12.1942): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; разобран в 1947—1948 гг.
- S-121** (28.11.1942/14.1.1943): 11.8.1943 потоплен брит. авиацией в Бресте.
- S-122** (30.12.1942/21.2.1943): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Дании как Т-64; в строй не вводился; разобран в 1950 г.
- S-123** (6.2.1943/19.3.1943): 4.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1016; исключен 26.9.1949.
- S-124** (6.3.1943/15.4.1943): в 4.1943 продан Испании; 31.7.1943 передан в Бордо испанскому флоту как LT-21; исключен 19.6.1956.
- S-125** (3.4.1943/16.5.1943): в 5.1943 продан Испании; 28.8.1943 передан в Бордо испанскому флоту как LT-25; исключен 18.6.1955.
- S-126** (8.5.1943/12.6.1943): в 6.1943 продан Испании; 28.8.1943 передан в Бордо испанскому флоту как LT-26; исключен 23.11.1957.
- S-127** (5.6.1943/10.7.1943): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Дании как Т-56; с 1951 г. «Isfluglen»; исключен в 9.1954; в 10.1955 продан на слом в Оденсе.
- S-128** (8.7.1943/27.8.1943): 23.2.1944 затонул в результате столкновения с S-94 во время боя с брит. ЭМ «Garth» в р-не Доггер-банки.
- S-129** (12.8.1943/24.9.1943): 26.3.1944 потоплен амер. бомбардировщиками В-26 в Эймейдене.
- S-130** (18.9.1943/21.10.1943): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; включен в состав брит. флота как Р-5130, затем FPB-5130; использовался как опытовое судно, с 1948 г. — для выполнения специальных задач; 1.5.1949 передан в состав BBFPS; 7.3.1957 передан ВМС ФРГ как опытовый противолодочный корабль UW-10; 15.3.1968 переклассифицирован в опытовое судно EF-3; исключен 13.1.1991; 11.3.1991 продан частному владельцу; сохраняется в Великобритании в настоящее время.
- S-131** (16.10.1943/5.1.1944): 20.8.1944 потоплен совет. авиацией в Констанце.
- S-132** (13.11.1943/10.12.1943): 16.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1017; 17.6.1952 переклассифицирован в развездной катер РК-1673; 16.4.1953 — в посыльный катер ПОК-46; исключен 7.7.1956.
- S-133** (28.11.1943/31.12.1943): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Дании как Т-54; с 1951 г. «Hærfuglen»; исключен в 9.1954; в 10.1955 продан на слом в Оденсе.
- S-134** (1943/29.5.1943): в 5.1943 продан Испании; 31.7.1943 передан в Бордо испанскому флоту как LT-22; исключен 19.6.1956.
- S-135** (1943/29.5.1943): 4.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1018; исключен 17.3.1952.
- S-136** (1943/10.6.1943): потоплен 10.6.1944 канад. ЭМ «Sioux», брит. ФР «Duff» и польским ЭМЭ «Krakowjak» вост. м. Барфлёр в Ламанше.
- S-137** (1943/6.7.1943): 29.7.1943 потоплен американскими бомбардировщиками В-17 в Киле.
- S-138** (1943/20.7.1943): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-139** (1943/1.8.1943): 7.6.1944 погиб на mine вост. м. Барфлёр.
- S-140** (1943/7.8.1943): 7.6.1944 погиб на mine вост. м. Барфлёр.
- S-141** (1943/20.8.1943): 12.5.1944 потоплен франц. ЭМЭ «La Combattante» в 25 милях юго-вост. о. Уайт.
- S-142** (1943/3.9.1943): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-143** (1943/17.9.1943): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-144** (1943/1.10.1943): 30.7.1944 потоплен брит. авиацией в Гавре.
- S-145** (1943/8.10.1943): 18.9.1944 затоплен в Бресте вследствие тяжелых повреждений, нанесенных брит. авиацией.
- S-146** (1943/22.10.1943): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-147** (1943/5.11.1943): 25.4.1944 потоплен франц. ЭМЭ «La Combattante» сев. Шербура.

- S-148** (1943/5.1.1944): 22.8.1944 погиб на mine сев. Днестровского лимана.
- S-149** (1943/5.1.1944): 25.8.1944 разрушен совет. авиацией в Констанце; остов затоплен 28.8.1944.
- S-150** (1943/4.12.1943): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-151** (бывш. ТМ-54)(1.12.1941/19.12.1941): 26.7.1944 тяжело поврежден в бою с брит. ЭМ в р-не Дубровника (Адриатическое море), не отремонтирован, 3.5.1945 капитулировал в Анконе.
- S-152** (бывш. ТМ-55)(1942/31.3.1942): 3.5.1945 капитулировал в Анконе.
- S-153** (бывш. ТМ-56)(1942/19.4.1942): 12.6.1944 потоплен брит. ЭМЭ «Eggesford» сев. о. Хвар.
- S-154** (бывш. ТМ-57)(1942/10.6.1942): 22.1.1945 потоплен брит. авиацией в Поле.
- S-155** (бывш. ТМ-58)(1942/19.7.1942): 3.5.1945 капитулировал в Анконе.
- S-156** (бывш. ТМ-59)(1942/5.9.1942): 3.5.1945 капитулировал в Анконе.
- S-157** (бывш. ТМ-60)(1942/8.9.1942): 1.5.1945 потоплен войсками Народно-освободительной армии Югославии минометным огнем зап. Триеста.
- S-158** (бывш. ТМ-61) (1942/9.9.1942): 25.10.1944 разрушен брит. авиацией в Шибенике; остов затоплен 27.10.1944.
- S-167** (1943/17.12.1943): 22.2.1945 затонул в результате столкновения у Хук-ван-Холланд.
- S-168** (1943/23.12.1943): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; разобран в 1947-1948 гг.
- S-169** (1943/8.1.1944): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-170** (1943/11.2.1944): в 1945 г. являлся опытовым судном «Hans Henning»; в январе 1946 г. передан по репарациям СССР как ТК-1007; 20.12.1946 переклассифицирован в развездной катер ФМК-181; в 1949 г. сдан на слом.
- S-171** (1943/22.1.1944): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-172** (1943/18.2.1944): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-173** (1943/25.2.1944): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-174** (1944/3.3.1944): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Норвегии как «Rapp»; в 3.1950 сдан на слом.
- S-175** (1944/11.3.1944): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1019; исключен 17.3.1952.
- S-176** (1944/17.3.1944): 7.4.1945 в бою с брит. ТКА вост. устья Хамбера таранил МТВ-494 и затонул.
- S-177** (1944/30.3.1944): 7.4.1945 в бою с брит. ТКА вост. устья Хамбера протаранен МТВ-5001 и затонул.
- S-178** (1944/6.4.1944): 13.8.1944 потоплен брит. штурмовиками «Бофайтер» в 3 милях зап. Булони.
- S-179** (1944/19.4.1944): 13.8.1944 потоплен брит. штурмовиками «Бофайтер» в 3 милях зап. Булони.
- S-180** (1944/28.4.1944): 14.1.1945 погиб на герм. mine у Хук-ван-Холланд.
- S-181** (1944/5.5.1944): 21.3.1945 потоплен брит. авиацией в 34 милях сев.-зап. о. Тексел.
- S-182** (1944/12.5.1944): 27.7.1944 протаранен брит. ТКА МТВ-430, затем расстрелян артиллерией МТВ-412 у м. Антифер в Ла-Манше;
- S-183** (1944/19.5.1944): 18.9.1944 потоплен брит. ФР «Stayner» и ТКА МТВ-724, МТВ-728 сев. Дюнкерка.
- S-184** (1944/26.5.1944): 5.9.1944 тяжело поврежден брит. береговой батареей у Дувра и затоплен экипажем.
- S-185** (1944/3.6.1944): 23.12.1944 потоплен брит. ФР «Torrington», «Curzon», «Kittiwake» зап. Остенде.
- S-186** (1944/23.6.1944): 30.3.1945 погиб во время налета амер. бомбардировщиков на Вильгельмсхафен.
- S-187** (31.12.1943/10.2.1944): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-188** (6.2.1944/1.3.1944): 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавре.
- S-189** (6.3.1944/31.3.1944): 13.8.1944 потоплен брит. штурмовиками «Бофайтер» в 3 милях зап. Булони.
- S-190** (30.3.1944/22.4.1944): 23.6.1944 затоплен после боя с брит. ЭМ в бух. Сены.
- S-191** (22.4.1944/18.5.1944): 7.5.1945 затонул в результате столкновения с S-301 в прол. Фемарн-Бельт.
- S-192** (13.5.1944/7.6.1944): 23.12.1944 потоплен брит. ФР «Torrington», «Curzon», «Kittiwake» зап. Остенде.
- S-193** (6.6.1944/28.6.1944): 22.2.1945 потоплен брит. кораблями при атаке конвоя в устье Темзы.
- S-194** (23.6.1944/19.7.1944): 30.3.1945 погиб во время налета амер. бомбардировщиков на Вильгельмсхафен.
- S-195** (1944/28.6.1944): 24.6.1945 передан норвежскому флоту в Бергене; в 1945 г. передан по репарациям США; 22.1.1948 передан Норвегии как E-3 (?); в строй норвежского флота был введен только в 1950 г. как «Kjekk»; уже в 10.1950 исключен и в 1951 г. продан Дании как «Viben»; исключен 13.9.1965; 17.1.1966 продан на слом в Копенгагене.
- S-196** (1944/3.7.1944): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; в 1951 г. передан Дании на запчасти.
- S-197** (1944/10.7.1944): в 1945 г. передан по репарациям США; 25.7.1947 передан Дании как T-59, с 1951 г. «Raagen»; 26.2.1951 затонул в результате столкновения с брит. ТКА МТВ-5518 в Северном море; поднят, отремонтирован; исключен 4.10.1957, в 1958 г. сдан на слом.
- S-198** (1944/15.7.1944): 15.12.1944 потоплен брит. бомбардировщиками в Эймейдене.

- S-199** (3.1944/21.7.1944): 23.1.1945 поврежден брит. береговой батареей у Маргита (Англия), столкнулся с S-701 и затоплен экипажем.
- S-200** (1944/3.8.1944): 18.9.1944 потоплен брит. ФР «Stauner» и ТКА МТВ-724, МТВ-728 сев. Дюнкерка.
- S-201** (1944/28.7.1944): 3.5.1945 затоплен в Киле.
- S-202** (1944/8.8.1944): 8.4.1945 в ходе боя брит. катерами у вост. побережья Англии столкнулся с S-703 и затонул.
- S-203** (1944/13.8.1944): 9.11.1944 затонул в результате столкновения с моторным тральщиком R-220 юго-вост. м. Линнеснес (Норвегия); поднят и отремонтирован; 21.3.1945 погиб на mine сев.-зап. о. Тексел.
- S-204** (1944/19.8.1944): в 1945 г. захвачен брит. войсками в Ден-Хелдере; в 1946 передан по репарациям СССР как ТК-1020; 17.6.1952 переклассифицирован в разъездной катер РК-1674; 16.4.1953 — в посыльный катер ПОК-47; исключен 21.12.1954.
- S-205** (1944/28.8.1944): в 1945 г. захвачен брит. войсками в Ден-Хелдере; в 1.1946 прибыл в Великобританию, дальнейшая судьба неизвестна.
- S-206** (1944/31.8.1944): в 1945 г. передан по репарациям США; 30.7.1947 передан Дании как Т-55, с 1951 г. переименован в «Нжген»; 4.9.1957 затонул в результате столкновения с ТКА «Flyvefisken» в прол. Бол. Бельт; поднят и сдан на слом.
- S-207** (1944/19.9.1944): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; 20.6.1948 передан Дании как Т-61, с 1951 г. «Skaden»; исключен 25.4.1960 и сдан на слом в Оденсе.
- S-208** (1944/28.9.1944): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; включен в состав брит. флота как МТВ-5208, затем FPB-5208; использовался как опытовое судно, с 1948 г. — для выполнения специальных задач; 1.5.1949 передан в состав ВВФПС; 12.3.1957 передан ВМС ФРГ как опытовый противолодочный корабль UW-11; 27.1.1964 выведен из состава флота; сдан на слом в 1967 г.
- S-209** (1944/21.10.1944): в 1945 передан по репарациям СССР как ТК-1021; исключен в 1957 г.
- S-210** (1944/27.9.1944): в 1945 г. передан по репарациям США; 18.7.1947 передан Норвегии, 22.1.1948 введен в строй как «Snag»; исключен 3.2.1950.
- S-211** (1944/1.10.1944): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1022; 17.6.1952 переклассифицирован в разъездной катер РК-1675; 16.4.1953 — в посыльный катер ПОК-48; исключен 21.12.1954.
- S-212** (1944/11.10.1944): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; включен в состав брит. флота как МТВ-5212, затем FPB-5212, использовался как опытовое судно; разобран в 1957 г.
- S-213** (1944/7.1.1945): в 1945 г. захвачен брит. войсками; разобран в 7.1945.
- S-214** (1944/8.12.1944): 4.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1023; 17.6.1952 переклассифицирован в разъездной катер РК-1676; 16.4.1953 — в посыльный катер ПОК-49; исключен 21.12.1954.
- S-215** (1944/1.12.1944): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; сдан на слом в 1947—1948 гт.
- S-216** (1944/27.12.1944): в 1945 г. передан по репарациям США; в 7.1947 передан Дании как Т-53, затем «Навжген»; 3.12.1952 затонул в результате аварии в Ярмуте; поднят, отремонтирован и выведен в резерв; исключен 4.10.1957 и 21.10.1957 продан на слом.
- S-217** (1944/30.1.1945): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; сдан на слом в 1947—1948 гт.
- S-218** (1944/18.1.1945): в 1945 г. передан по репарациям США; проходил испытания в Нью-Йорке и в Аннаполисе; в конце 1940-х гг. сдан на слом.
- S-219** (11.7.1944/9.8.1944): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1024; исключен в 1957 г.
- S-220** (3.8.1944/27.8.1944): 1.3.1945 потоплен брит. ФР «Seumoug» в 50 милях сев.-зап. Остенде.
- S-221** (16.8.1944/10.9.1944): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; сдан на слом в 1947—1948 гт.
- S-222** (31.8.1944/23.9.1944): 4.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1025; 17.6.1952 переклассифицирован в разъездной катер РК-1677; 16.4.1953 — в посыльный катер ПОК-50; исключен 30.9.1953; передан на разборку 21.10.1953.
- S-223** (14.9.1944/29.10.1944): 8.4.1945 погиб на mine в р-не Хук-ван-Холланд.
- S-224** (1944/17.11.1944): 30.3.1945 погиб во время налета амер. бомбардировщиков на Вильгельмсхафен.
- S-225** (1944/1.12.1944): в 1945 г. передан по репарациям США; проходил испытания в Нью-Йорке; в конце 1940-х гг. сдан на слом.
- S-226** (1944/27.2.1945): 6.5.1945 потоплен брит. авиацией вост. о. Фемарн (Германия).
- S-227** (1944/1944): 4.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1026; исключен 26.9.1949.
- S-228** (1944/19.4.1945): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; сдан на слом в 1946 г.
- S-301** (1944/31.1.1945): 7.5.1945 затонул в результате столкновения с S-191 в прол. Фемарн-Бельт.
- S-302** (1944/12.2.1945): в 1945 г. передан по репарациям США; 22.1.1948 передан Норвегии как E-1 (?); введен в состав норв. флота как «Blink» только в 1950 г.; уже в 10.1950 исключен и в 1951 г. продан Дании как «Hejjen»; исключен 28.12.1964; 17.8.1965 продан на слом в Копенгагене.
- S-303** (1944/24.2.1945): в 1945 г. передан по репарациям США; в 1948 г. передан Норвегии на запчасти.
- S-304** (1944/9.3.1945): в 1945 г. захвачен брит. войсками в Роттердаме; передан по репарациям Великобритании; сдан на слом в 1946 г.

S-305 (1944/29.3.1945): в 1945 г. передан по репарациям США; 31.7.1947 передан Дании как Т-57, с 1951 г. «Jagt Falken»; исключен 1.5.1962; сдан на слом 6.7.1962.

S-306 (1944/4.1945): в 1945 г. передан по репарациям США; 31.7.1947 передан Дании как Т-51, с 1951 г. «Glenten»; исключен 27.2.1961; сдан на слом в Одессе.

S-307 (1944/4.1945): в 1945 г. захвачен брит. войсками; дальнейшая судьба неизвестна.

S-701 (1944/3.7.1944): 23.1.1945 поврежден в результате столкновения с S-199 в р-не Доггер-банки, не отремонтирован до конца войны; в 1945 г. передан по репарациям США; продан в частные руки; в 1951 г. перестроен в Амстердаме в частную яхту «Vrijbuiter»; дальнейшая судьба неизвестна.

S-702 (1944/30.7.1944): 18.9.1944 столкнулся с S-200, после чего потоплен брит. ФР «Stayner» и ТКА МТВ-724, МТВ-728 сев. Дюнкерка.

S-703 (1944/30.8.1944): 8.4.1945 затонул в результате столкновения с S-202 в Северном море.

S-704 (1944/2.10.1944): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1027; исключен 15.11.1949.

S-705 (1944/22.10.1944): в 1945 г. передан по репарациям Великобритании; сдан на слом в 1947—1948 гг.

S-706 (1944/31.10.1944): в 1945 г. передан по репарациям США; в начале 1947 г. доставлен в Филадельфию; затем разобран с целью изучения на верфи в Вашингтоне.

S-707 (1944/4.12.1944): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1028; исключен 26.9.1949.

S-708 (1944/19.2.1945): 15.1.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1029; 17.6.1952 переклассифицирован в развездной катер РК-1678; 16.4.1953 — в посольный катер ПОК-51; исключен 21.12.1954 и сдан на слом.

S-709 (1944/1945): 29.3.1946 передан по репарациям СССР как ТК-1030; исключен 26.9.1949.

Германские катерники — кавалеры Рыцарского креста

Бэтге Нильс	к-л, командир 4-й флотилии	4.1.1942
Бирнбахер Гейнц	к-л, командир 1-й флотилии	17.6.1940
Бюхтиг Герман	к-л, командир S-27	22.4.1943
Христиансен Георг	к-л, командир S-101	8.5.1941
Фельдт Клаус	<i>Дубовые листья:</i> к-к, командир 1-й флотилии	13.11.1943
	о-л, командир звена во 2-й флотилии	25.4.1941
	<i>Дубовые листья:</i> к-к, командир 2-й флотилии	1.1.1944
Фиммен Курт	о-л, командир S-26	14.8.1940
Хааг Гейнц	о-л, командир катера в 3-й флотилии	25.11.1944
Йоханнсен Курт	к-л, командир 5-й флотилии	14.6.1944 (+)
Кархер Карл-Эхард	о-л, командир катера в 4-й флотилии (S-22, S-50, S-63, S-87)	13.8.1943
Кемнаде Фридрих	к-л, командир 3-й флотилии	12.3.1941
	<i>Дубовые листья:</i> к-к, командир 3-й флотилии	23.7.1942
Клуг Бернд	к-л, командир S-27, S-21	27.5.1943
	<i>Дубовые листья:</i> к-к, командир 5-й флотилии	1.1.1944
Кюнцель Карл-Фридрих	о-л, командир звена в 1-й флотилии	12.12.1943
Матцен Йенш	к-к, командир 6-й флотилии	2.5.1945
барон фон Мирбах Гётц	о-л, командир S-20	14.8.1940
	<i>Дубовые листья:</i> к-л, командир 9-й флотилии	14.6.1944
Мюллер Альберт	к-л, командир катера в 3-й флотилии	13.12.1943
Мюллер Карл	к-л, командир S-112 и звена в 5-й флотилии	8.7.1943
Опденхоф Герман	о-л, командир S-31	10.5.1940
Петерсен Рудольф	к-л, командир 2-й флотилии	4.8.1940
	<i>Дубовые листья:</i> к-ц-з, Начальник торпедных катеров	14.6.1944
Шмидт Клаус-Дегенхард	о-л, командир S-54 в 3-й флотилии	22.12.1944
Тёнигес Вернер	о-л, командир S-19	25.2.1941
	<i>Дубовые листья:</i> к-л, командир S-102	17.11.1942
Вебер Хорст	о-л, командир S-54 в 3-й флотилии	5.7.1943
Вупперман Зигфрид	о-л, командир S-60	3.10.1941
	<i>Дубовые листья:</i> к-л, командир S-56	14.4.1943
Цимальковски Феликс	к-к, командир 8-й флотилии	10.4.1945

Примечания: о-л — обер-лейтенант; к-л — капитан-лейтенант; к-к — корветтен-капитан; к-ц-з — капитан-цур-зее.
(+) награжден посмертно.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

- Материалы Научно-исследовательской группы ВМФ.
- Бережной С.С.* Германские торпедные катера в советском флоте // «Страницы морской истории», 1997, № 1.
- Грановский Е.А., Морозов М.Э.* Потери кораблей основных боевых классов во второй мировой войне 1939—1945 гг. / Антология войны на море. Вып. 3, 6. — М., 1995.
- Морозов М.Э.* «Шнельботы»: германские торпедные катера Второй мировой войны. — «Морская коллекция», 1999, №2.
- Потери боевых кораблей и судов ВМФ, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. — М., 1959.
- Хроника Великой Отечественной войны на Балтийском море и Ладожском озере. Вып. 1, 6-8. — М., 1945—1946.
- Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. Вып. 2-6. — М., 1945—1946.
- Bagnasco E.* *Unita Veloci Costiere Italiane.* — Roma, 1998.
- Bekker C.* *Ostsee, deutsches Schicksal 1944/45.* — Oldenburg, 1959.
- British Merchant Vessels Lost or Damaged by Enemy Action during Second World War.* — London, 1947.
- Coello Lillo J.L.* *Buques de la Armada Espanola. Los Acos de la Postguerra.* — Madrid, 2000.
- Connelly T.G., Krakow D.L.* *Schnellboot in Action.* — Carrolton, 1998.
- Conway's All the World's Fighting Ships 1947—1995.* — London, 1995.
- Dallies-Labourdette J.-P.* *S-Boote: German E-boats in action 1939—1945.* - Paris, 2003.
- Fechter H., Hummelchen G.* *Seekriegsatlas der Mittelmeer, Schwarzes Meer 1940—1943.* — Munchen, 1967.
- Fock H.* *Schnellboote.* — Herford, 1973.
- Friedman N.* *Naval Radar.* — Green, 1981.
- Fuhrer Conferences on Naval Affairs 1939—1945.* — London, 1990.
- Garcia Florez D.* *Buques de la Guerra Civil Espanola. Canoneros, Minadores y otros Buques.* — Madrid, 2003.
- Groner E.* *Die deutschen Kriegsschiffe 1815—1945. Bd.1-8.* — Munchen, 1982—1992.
- Kahn V.* *Schnellboote im Einsatz 1939—1945.* — Stuttgart, 1976.
- Kutzleben K., Schroeder W., Brenneke J.* *Minenschiffe 1939—1945.* — Herford, 1982.
- Lloyd's War Losses: the Second World War 3 September 1939 — 14 August 1945. Vol. 1.* — London, 1989.
- Lohmann W., Hildebrand H.* *Die deutsche Kriegsmarine 1939—1945. Bd.1-3.* — Bad Nauheim, 1956-1964.
- Marine Rundschau.* — 1960, № 3; 1964, №№ 5, 6; 1966, № 1; 1984, № 4.
- Meister J.* *Der Seekrieg in dem osteuropischen Gewassern 1941—1945.* — Munchen, 1958.
- Rohwer J., Hummelhen G.* *Chronology of the War at Sea 1939—1945. The Naval History of World War Two.* — London, 1992.
- Roskill S.W.* *The War at Sea 1939—1945. Vol.1-3.* — London, 1954—1961.
- Ruge F.* *The Soviets as Naval Opponents 1941—1945.* — Cambridge, 1979.
- Ships of the Royal Navy: Statement of losses during the Second World War.* — London, 1946.
- Smith P.C.* *Hold the Narrow Sea.* — Ashbourne, 1984.
- Whitley M.* *German Coastal Forces of World War II.* — London, 1992.
- Williamson G.* *German E-boats 1939—45.* — Wellingborough, 2002.
- Материалы сети Internet.

ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

В книге использованы фотоматериалы из сети Internet, фондов Imperial War Museum, Bundesarchiv, E.C.P.Armees, Bibliothek fur Zeitgeschichte, коллекций М.Морозова и Я.Малиновского, журналов «Warship International» и «Okrety Wojenne».

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

брт — брутто-регистрационный тоннаж; ВЛ — ватерлиния; ВСУ — вспомогательное судно; выстр./мин. — выстрелов в минуту; ДК — десантный корабль; кат. — катер; кбт — кабельтов; КВЛ — конструктивная ватерлиния; КЛ — канонерская лодка; клб — калибр; КРЛ — легкий крейсер; КР-МЗ — крейсер-заградитель; ЛД — лидер; ПЛ — подводная лодка; РЛС — радиолокационная станция; ТР — транспорт; ТЩ — тральщик; ТРЛ — траулер; УКВ — ультракороткие волны; ФР — фрегат; ЭМ — эскадренный (эскортный) миноносец.

*Морозов Мирослав Эдуардович
Патянин Сергей Владимирович
Барabanов Михаил Сергеевич*

АТАКУЮТ «ШНЕЛЛЬБОТЫ»!

Германские торпедные катера Второй мировой войны

*Подготовка оригинал-макета — ООО «Коллекция»
Компьютерная верстка О.Власенко.*



ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г.Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.
127254, Москва, ул.Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул.Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д.84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать с готовых диапозитивов 28.12.2006.
Формат 84x108^{1/16}. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 11,76. Тираж 3000 экз.
Зак. № 7002.

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат", 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru





В годы Второй мировой войны немецкие торпедные катера – «шнелльботы» – стали одними из самых результативных кораблей Кригсмарине. Их дерзкие рейды в Ла-Манше и у берегов Англии представляли серьезную угрозу флоту «владычицы морей». Кроме того, катера активно действовали на Средиземном, Балтийском и Черном морях. На их боевом счету – 11 потопленных эсминцев стран антигитлеровской коалиции, более ста транспортов и несколько десятков кораблей и судов других классов. Все это заставляло говорить о «шнелльботах» как о грозном противнике; и неудивительно, что опыт их боевого применения вызывает интерес и по сей день...



ISBN 978-5-699-15335-0



9 785699 153350 >

