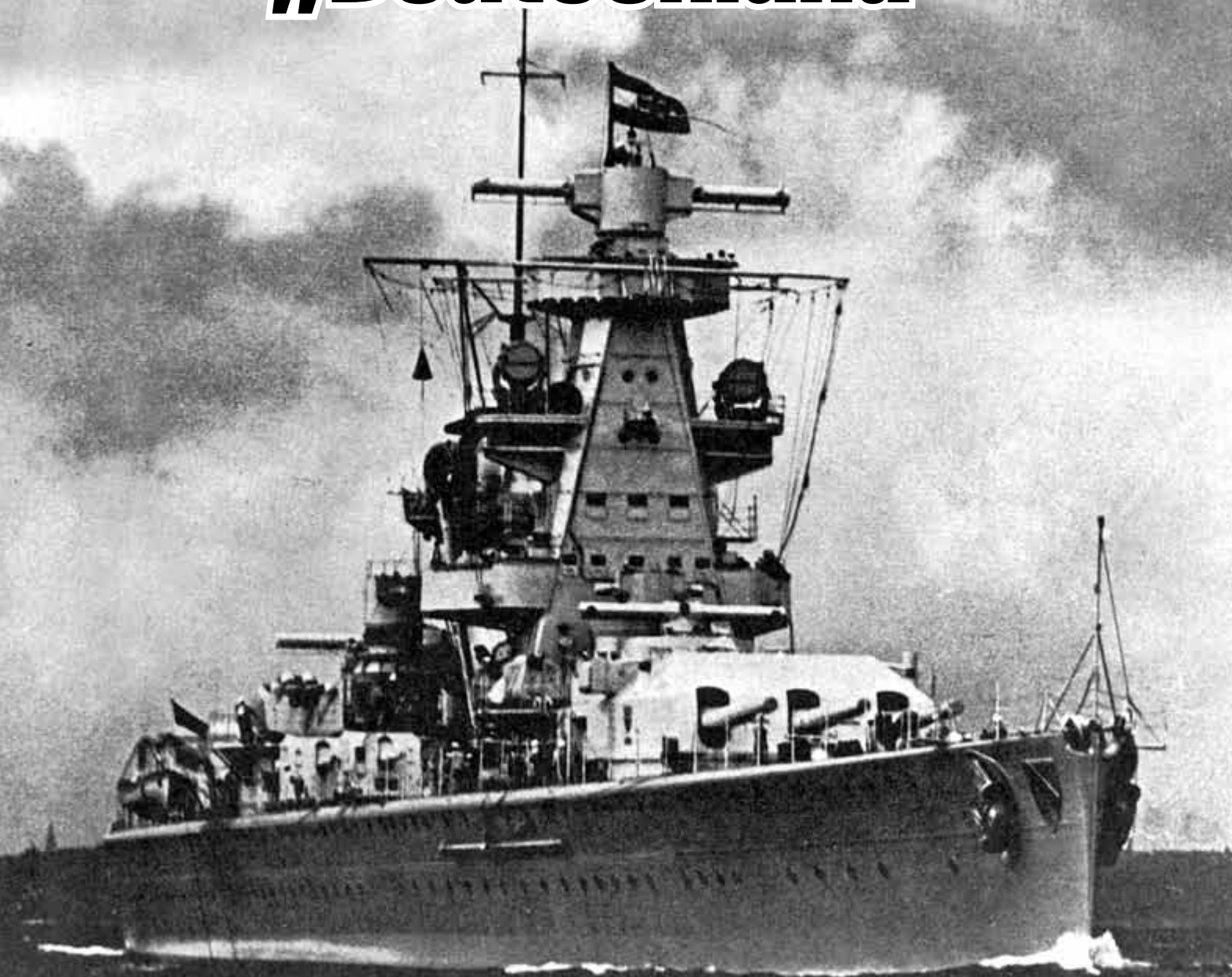


**Maciej S. Sobański**

# **Pancerniki typu „Deutschland”**



---

**Tarnowskie Góry 2010**

---



*Droży Czytelnicy*

*Minął kolejny kwartał i oddaję w Wasze ręce nową monografię. Tym razem jest ona poświęcona niemieckim okrętom typu «Deutschland», teoretycznie tym najbardziej znanym z różnych publikacji. Jednak pragniemy je szerzej zaprezentować Wam, tak od strony technicznej jak i historycznej. Myślę, że niniejsza monografia jest takim zbiorem wszelkich informacji o tych jednak ciekawych i ładnych zarazem okrętach.*

*Duża w tym również zastługa materiału ikonograficznego, który w wielu przypadkach prezentowany jest po raz pierwszy. To głównie dzięki wspaniałym fotografiom ze zbiorów Siegfrieda Breyera, Reinharda Kramera i Andrzeja Danilewicza, którym w tym miejscu bardzo za nie dziękuję.*

*Życzę miłej lektury.  
Jarosław Malinowski*

**Okladka:** Admiral Graf Spee w czasie bitwy pod La Plata. Mal. Seweryn Fleischer

**Strona tytułowa:** Admiral Scheer opuszczający Kilonię w 1935 r. Fot. zbiory Siegfried Breyer

## Pancerniki typu „Deutschland”

Maciej S. Sobański

**Redaktor serii:** Jarosław Malinowski

**Rysunki:** Jerzy Lewandowski,  
Waldemar Kaczmarczyk

**Plansze kolorowe:** Waldemar Kaczmarczyk

**Opracowanie graficzne:** Jarosław Malinowski

**Skład, druk i oprawa:** Drukpol, Tarnowskie Góry

**Źródła fotografii/Photo credit:**

Siegfried Breyer

Andrzej Danilewicz

Karl Eschenburg

Leo van Ginderen

Erich Gröner

Reinhard Kramer

Jarosław Malinowski

Anatolij Odajnik

Centralne Archiwum Wojskowe

ISBN 978-83-61069-06-5

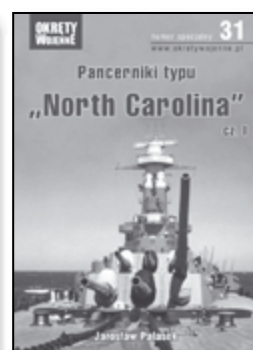
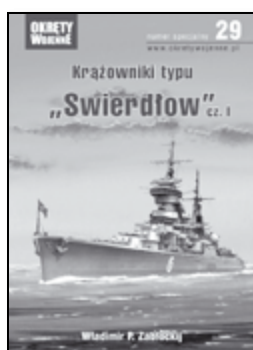
ISSN 1231-014X

Copyright © Wydawnictwo „Okręty Wojenne” 2010

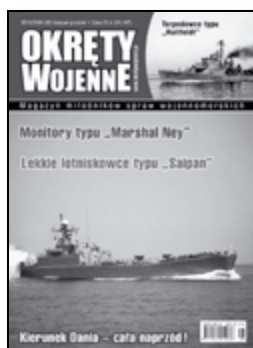
Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All right reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written from copyright owner.

## Polecamy monografie!



## Polecamy magazyn „Okręty Wojenne”!



## Wydawca

Wydawnictwo „Okręty Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry

tel. (032) 384-48-61

e-mail: okrety@ka.home.pl, www.okretywojenne.pl

ING Bank Śląski 94 1050 1386 1000 0002 0086 6507

**Uwaga!**

Niniejsza monografia zawiera trzy rozkładówki z 6 planami okrętów w skali 1:350. Stanowią one jej integralną część i nie mogą być sprzedawane oddzielnie.



# Geneza i budowa okrętów

Marynarka wojenna kaizerowskich Niemiec wyszła z kończącej się I wojny światowej w sumie obronną ręką zachowując nadal, mimo 4 lat walk groźnych sił, przede wszystkim ciężkie jednostki nawodne – pancerniki i krążowniki liniowe oraz okręty podwodne. Niekorzystny przebieg działań lądowych na froncie zachodnim, załamanie się sojuszników Austro-Węgier oraz niepokoje wewnętrzne zmusiły jednak Niemcy do pertraktacji o zawieszenie broni.

Preliminaria, zawarte w dniu 11 listopada 1918 roku w lesie Compiègne pod Paryżem zawieszenia broni w artykułach 22 i 23 ograniczały w istotny sposób potencjał floty, nakazując Niemcom wydanie wszystkich okrętów podwodnych zdolnych do działania oraz internowanie, rozbrojonego trzonu Hochseeflotte obejmującego 10 pancerników, 6 krążowników liniowych, 8 krążowników lekkich i 50 najnowszych kontrtorpedowców i torpedowców, a także rozbrojenie pozostałych okrętów wojennych. Punktem zbornym dla internowanej floty, na czele której strona niemiecka postawiła kontradm. Ludwiga von Reutera, wyznaczono zatokę Firth of Forth, dokąd okręty miały przybyć do 21 listopada 1918 roku. Następnie, po kontroli stanu rozbrojenia, jednostki zostały skierowane na postój do zatoki Scapa Flow na Orkadach,

do czasu ostatecznego rozstrzygnięcia o ich dalszym losie<sup>1</sup>

W czasie, gdy internowany zespół przebywał w Scapa Flow, politycy obu stron prowadzili intensywne pertraktacje zmierzające do zawarcia traktatu pokojowego z Niemcami formalnie kończącego wojnę. Jednym z istotnych punktów tych rozmów był przyszły los niemieckiej floty. Alianci postawili żądanie wydania w ich ręce zarówno internowanych już wcześniej okrętów, jak i innych pozostających jeszcze w portach niemieckich. Strona niemiecka, pragnąca z uwagi na nasilające się niepokoje wewnętrzne jak najszybciej zawrzeć traktat pokojowy skłonna była ten warunek zaakceptować.

Informacje o przebiegu rokowań pokojowych docierały także, głównie za pośrednictwem brytyjskiej prasy z dużym poślizgiem, do d-cy zespołu w Scapa Flow kontradm. Reutera, który postanowił nie dopuścić do przejścia internowanych okrętów przez aliantów. Dowodzone przez niego jednostki były rozbrojone i posiadały znacznie zredukowane załogi, co praktycznie wykluczało możliwość stawienia zbrojnego oporu, jedynym zatem sposobem niedopuszczenia do przejścia okrętów przez „zwycięzców” pozostawało ich samozatopienie. Starannie przygotowana wcześniej operacja samozatopienia okrę-

tów została przeprowadzona w dniu 21 czerwca 1919 roku, gdy upływał termin zawieszenia broni. Samozatopienie zespołu w Scapa Flow zaskoczyło nadzorujących Brytyjczyków do tego stopnia, że praktycznie nie udało się im uratować prawie żadnego z tonących okrętów. Należy zaznaczyć, że decyzję o zatopieniu okrętów kontradm. Reuter podjął całkowicie samodzielnie, bez porozumienia z admiralicją w Niemczech.

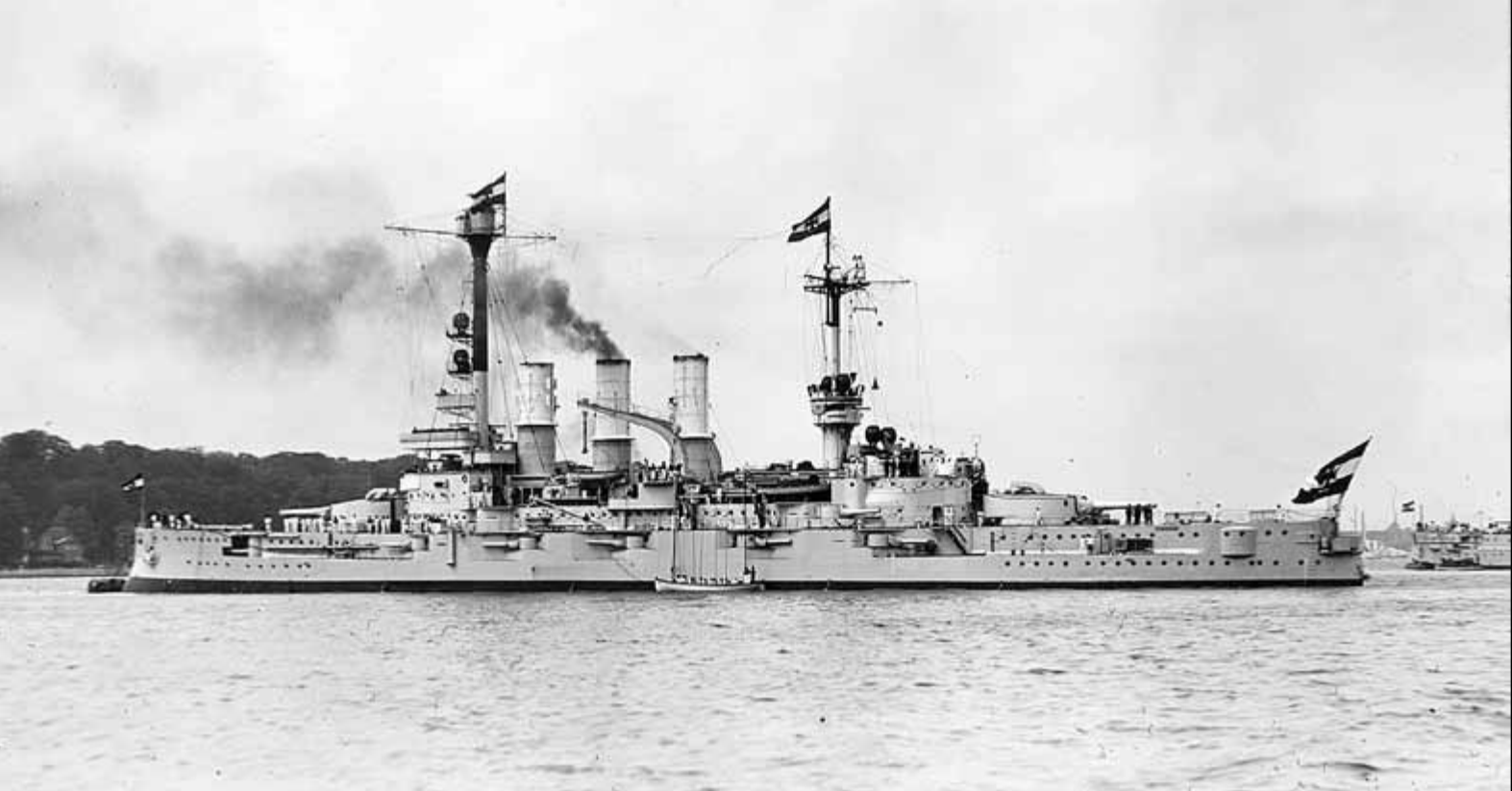
Incydent z samozatopieniem zespołu niemieckiego internowanego w Scapa Flow nie miał praktycznie większego znaczenia dla przebiegu finalizowanych już prac nad traktatem pokojowym z Niemcami, choć powszechnie został przyjęty z dezaprobatą.

Traktat pokojowy, który do historii przeszedł jako wersalski, został przez strony podpisany w dniu 28 czerwca 1919 roku. Wśród wielu różnorodnych jego postanowień regulujących kwestie terytorialne, narodowościowe, odszkodowawcze, znalazły się również postanowienia dotyczące sił zbrojnych pokonanych Niemiec, w tym także jej marynarki wojennej.

Postanowienia traktatu wersalskiego, wprowadzające tak ilościowe jak i jakościowe ograniczenia dla marynarki wo-

1. Diere Horst, *Scapa Flow 1919*, „Marine Kalender der DDR 1982”, Berlin 1981.





Stary pancernik *Hannover*, tutaj widoczny po małej modernizacji, stanowił wraz z jednostkami bliźniaczymi trzon Reichsmarine w latach 20-tych. Planowana przebudowa na okręt-cel nie doszła do skutku. Fot. zbiory Reinhard Kramer

jennej, bez względu na stopień ich rzeczywistego przestrzegania przez stronę niemiecką, stały się w praktyce na okres całej dekady lat dwudziestych podstawą funkcjonowania nowoutworzonej Reichsmarine.

Zagadnienia związane z funkcjonowaniem marynarki wojennej Niemiec regulowały postanowienia zawarte w artykułach od 181 do 197 traktatu wersalskiego<sup>2</sup>.

Podstawowym ograniczeniem narzuconym przez traktat (art. 181) było określenie maksymalnego, dozwolonego składu niemieckiej floty wojennej którą mogło stanowić: 6 pancerników (predrednoty typu *Deutschland* i *Lothringen*), 6 lekkich krążowników oraz po 12 kontrtorpedowców i torpedowców wraz z odpowiednią liczbą mniejszych jednostek i okrętów pomocniczych. Dla każdej z wymienionych klas okrętów pozwolono także na zachowanie 2 jednostek w rezerwie.

Kolejne artykuły traktatu określały ściśle liczebność personelu marynarki wojennej i jej ochotniczy charakter (z wyłączeniem kadry oficerskiej). Nakładały obowiązek rozminowania wód Morza Północnego i Bałtyku. Ograniczały wielkość i uzbrojenie umocnień nadbrzeżnych. Traktat zakazywał także Niemcom posiadania i budowy wszelkich okrętów podwodnych, w tym również handlowych, a także lotnictwa morskiego. Wszystkie jednostki pływające ponad limity określone w art. 181 traktatu winny zostać wydane alian-

tom bądź złomowane. Dodatkowo jeszcze, tytułem rekompensaty za okręty zatopione w Scapa Flow w ręce aliantów przechodził znaczny tonaż jednostek pomocniczych<sup>3</sup>.

Biorąc pod uwagę fakt, że pozostawione Niemcom na mocy traktatu okręty trudno było uważać za nowe i nowoczesne, istotnego znaczenia nabrały ustalenia zawarte w jego art. 190, które precyzowały dopuszczalne limity wielkości tonażu dla nowobudowanych okrętów oraz określał czas, po którym mogło nastąpić zastąpienie starej jednostki na nowobudowaną. Limity wyporności wynosiły odpowiednio 10 000 t dla pancerników, 6000 t dla lekkich krążowników, 800 t dla kontrtorpedowców, a 200 t dla torpedowców. Równocześnie ustalono wiek uprawniający do rotacji na 20 lat dla pancerników i krążowników, a 15 lat dla kontrtorpedowców i torpedowców, liczonych od chwili wodowania jednostki.

Realizacja wszystkich postanowień traktatu wersalskiego dotyczących niemieckiej marynarki wojennej (nawet nie w pełnym zakresie), spowodowała, że flota ta, stanowiąca przed wybuchem światowego konfliktu drugą potęgę morską globu, została praktycznie całkowicie wyeliminowana przez aliantów jako licząca się siła. Z drugiej jednak strony, pozostawiony w rękach Niemiec potencjał morski pozwalał im nadal na odgrywanie decydującej roli na Bałtyku, zwłaszcza, gdy weźmiemy pod uwagę fakt, że główny dotychczasowy rywal do

pierwszeństwa na tym akwenie, jakim była Rosja, przeżywał trudności związane z rewolucją i wojną domową.

Proces aktywizacji i ponownego wcielania do czynnej służby tworzących Reichsmarine okrętów dopuszczonych postanowieniami traktatu, przebiegał dość powoli, co wynikało zarówno z wewnętrznych zawirowań politycznych w Niemczech jak i znacznych trudności gospodarczych osłabionego długoletnią wojną państwa. W latach 1921-1922 poddano niezbędnym remontom i zdołano uruchomić pancerniki *Hannover*, *Braunschweig*, *Elsass*, *Hessen*, *Schlesien* i *Schleswig-Holstein*, pozostawiając równocześnie jako jednostki rezerwowe *Preussen* oraz *Lothringen*. Wymienione pancerniki stały się trzonem sił Reichsmarine, jednak jako zbudowane w latach 1904-1908, mimo dokonanych remontów były zdecydowanie przestarzałe, o nader ograniczonym potencjale bojowym, przydatne tym samym co najwyżej do szkolenia kadr. Równocześnie w połowie lat dwudziestych zaczęły one dobiegać wieku 20 lat, który w myśl ustaleń traktatowych upoważniały do ich wymiany na nowe jednostki. Powstała tym samym zarówno możliwość jak i pilna potrzeba zbudowania

2. Pertek Jerzy, *Od Reichsmarine do Bundesmarine*, Poznań 1966.

3. Tonaż jednostek pomocniczych zarekwirowanych przez aliantów wyniósł około 275 000 t, a stanowiło je między innymi 16 doków pływających, 7 dźwigów pływających, 10 pogłębiarek, 10 holowników, 3 zbiornikowce, 2 lichtugi – informacje wg. Diere.H, *Scapa Flow 1919*.

nowych „traktatowych” pancerników. Jako pierwszy miał ulec wymianie znajdujący się w rezerwie pancernik *Preussen*, stąd też zgodnie z niemiecką tradycją, jego następcę określono mianem „Ersatz *Preussen*”

Stocznie niemieckie posiadały bardzo bogate doświadczenie w budowie dużych okrętów liniowych, jednak ostatnie z budowanych jednostek tej klasy – pancerniki typu *Baden* czy krążowniki liniowe typu *Mackensen*, znacznie przewyższały dopuszczalną wyporność 10 000 t. Zresztą, nawet stare predrednoty, które miały ulec wymianie, posiadały wyporność 14 000 t, a więc większą od określonego w art. 190 traktatu wersalskiego limitu 10 000 t.

Przed kierownictwem niemieckiej marynarki wojennej, na czele której stał wówczas adm. Hans Zenker stało trudne zadanie stworzenia projektu jednostki, która z jednej strony mieściłaby się w ramach surowych ograniczeń traktatowych, na zmianę których Niemcy nie mogły liczyć, a z drugiej zaś była pełnowartościowym okrętem bojowym. W rozważaniach tych należało również uwzględnić sytuację wewnętrzną Niemiec, zarówno gospodarczą jak i społeczną. W pracach koncepcyjnych nad projektem nowego pancernika uczestniczyło aktywnie kierownictwo Reichsmarine, w tym kontradm. Adolf Pfeiffer, kontradm. Willy Kahlert oraz kmdr Wilfried von Loewenfeld, znany wcześniej d-ca jednej z oficerskich brygad marynarki w czasie puczu Kappa. W wyniku teoretycznych prac projektowych opra-

cowano i jesienią 1924 roku przedstawiono do wyboru trzy, a właściwie dwie koncepcje nowego okrętu:

- Typ A – uzbrojony w 4 działa kal. 380 mm, posiadający pancierz o grubości do 250 mm i rozwijający prędkość 18 węzłów,
- Typ B – uzbrojony w 6 dział kal. 305 mm, posiadający pancierz o grubości do 250 mm i rozwijający prędkość 18 węzłów,
- Istniał również alternatywny wariant tego typu, który przy takim samym uzbrojeniu zakładał obniżenie grubości pancierza do 200 mm i zwiększenie prędkości do 21 węzłów.

• Typ C – uzbrojony w 6 dział kal. 280 mm, posiadający pancierz o grubości do 100 mm i rozwijający prędkość w przedziale 26-27 węzłów.

W ramach prac przygotowawczych powstały wówczas między innymi wstępne projekty jednostek zaprezentowanych w tabeli (str. 7).

Jednostki typu A i B, bardzo podobne w założeniach, prezentowały klasyczny typ pancernika obrony wybrzeża, występujący, choć jako okręty nie o takich parametrach, we flotach Szwecji czy Danii, w których podstawową rolę odgrywała siła artylerii i opancerzenie ochronne, zaś prędkość posiadała drugorzędne znaczenie. Typ C był natomiast rozwiązaniem całkowicie nowatorskim, w którym prędkość została połączona z silnym uzbrojeniem artyleryjskim. Projektowana jednostka stanowiła swoisty mariaż ciężkiego krążownika „waszyngtońskiego” z klasycznym pancer-

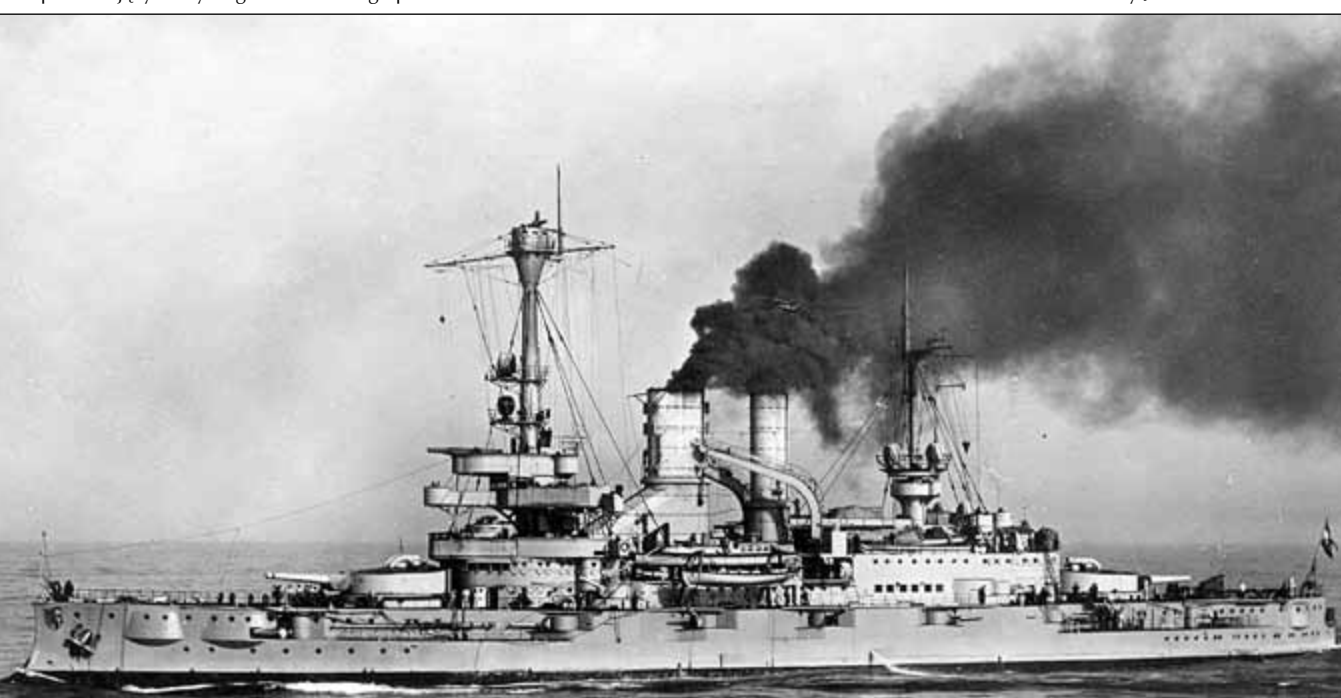
nikiem. Z krążownikiem łączyła je taka sama wyporność 10 000 t., zaś z pancernikiem silniejsze uzbrojenie artyleryjskie. Projektowi przyświecała sformułowana przez kmdr v. Loewenfeld idea, by nowy okręt był szybszy od jednostek silniejszych czyli typowych pancerników, a równocześnie silniejszy od szybszych czyli krążowników zarówno lekkich i ciężkich nad którymi górował kalibrem artylerii (formuła – Schneller als jeder Stärkere und stärker als jeder Schnellere).

Kwestia wyboru koncepcji nowego okrętu stanowiła przedmiot rozważań i wahań Admiralicji, której szef adm. Hans Zenker, mając poparcie dowódcy floty wiceadm. Konrada Mommsena i dowódcy sił morskich Morza Północnego, wiceadm. Hermanna Bauera, w dniu 11 czerwca 1927 roku podjął ostateczną decyzję o przyjęciu typu C jako przewidywanego do budowy. Rzecz znamienna, pełniący w tym okresie funkcję dowódcy sił morskich Bałtyku, wiceadm. Erich Raeder, przychylił się raczej do koncepcji budowy silnych pancerników obrony wybrzeża.

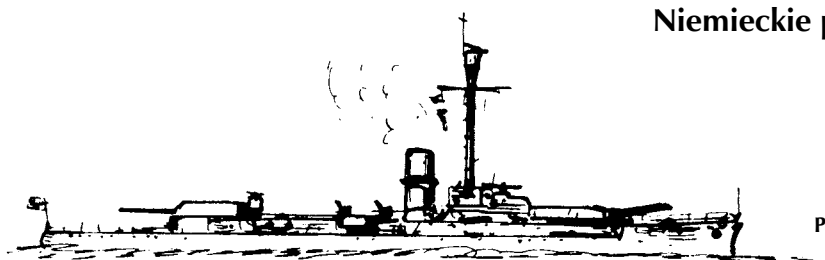
Dla nowej klasy jednostek, które jak już wspomniano nie były ani typowymi krążownikami (nm. Kreuzer) ani też typowymi pancernikami (nm. Linienschiff), proponowano odrębną nazwę „Panzerschiff”, co w swobodnym tłumaczeniu na język polski oznaczało okręt pancerny i stanowiło odpowiednik angielskiego określenia „armoured ship”, jednak potocznie o okrętach tych mówiono pancerniki, określając je też

Nawet poważniejsza modernizacja jakiej zostały poddane pancerniki *Schlesien* i *Schleswig-Holstein* (na fotografii) nie uczyniła z nich jednostek odpowiadających wymogom ówczesnego pola walki.

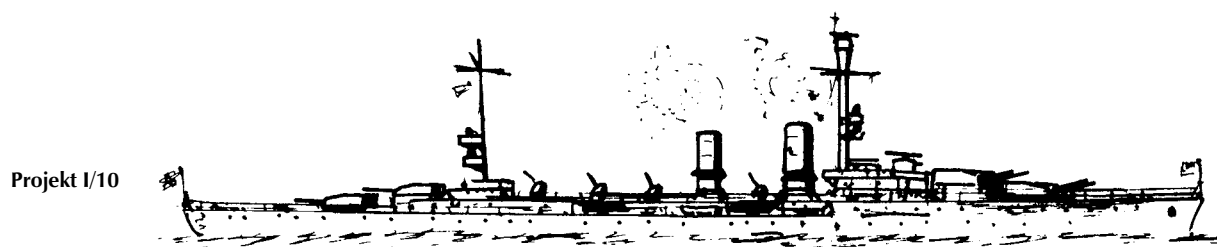
Fot. zbiory Jarosław Malinowski



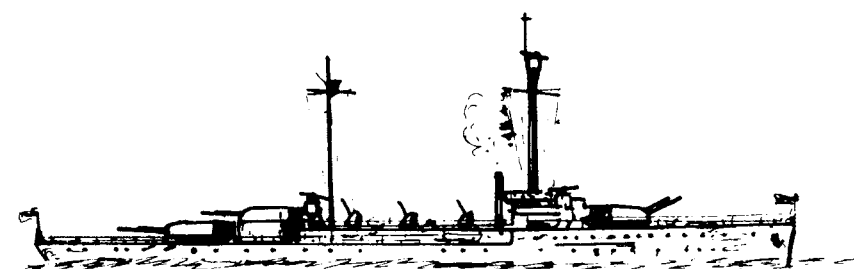
## Niemieckie projekty okrętów z lat 20-tych



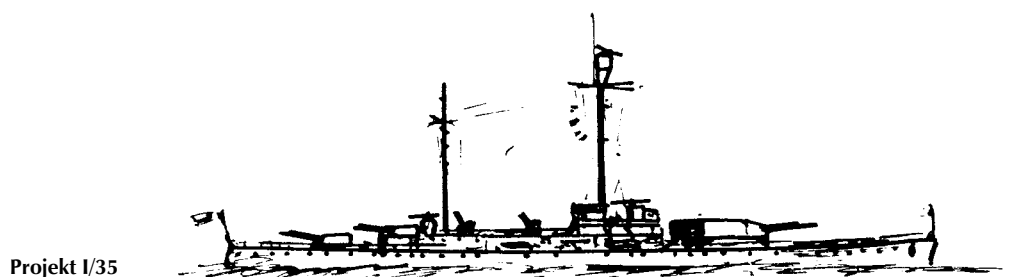
Projekt II/10



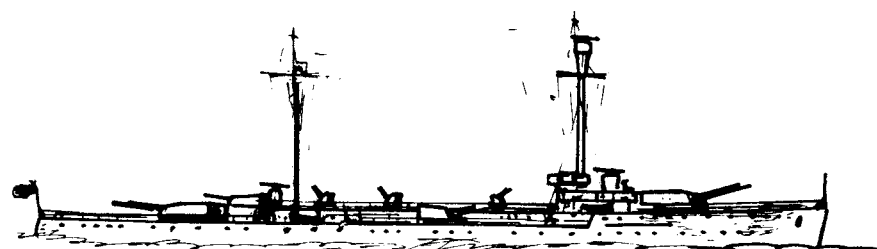
Projekt I/10



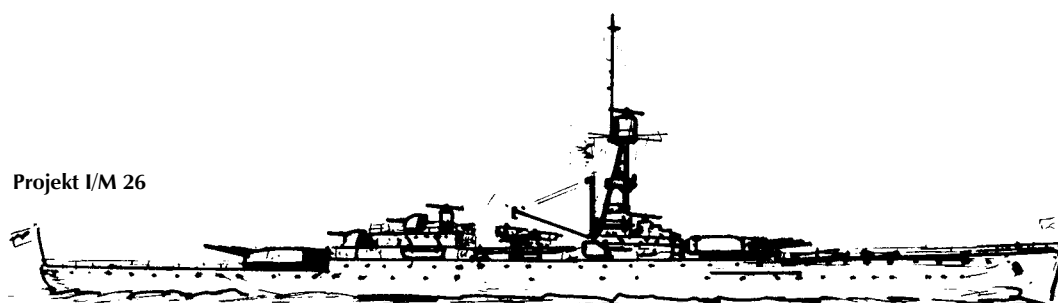
Projekt II/30



Projekt I/35



Projekt VIII/30



Projekt I/M 26

Rys. Siegfried Breyer

Projekt	Wymiary	Napęd	Prędkość	Opancerzenie	Uzbrojenie
<b>II/10</b>	124 x 21,4 x 6,8 m	turb. par. 25 000 KM	22 w	200/30 mm	4 x 38 cm, 4 x 15 cm 2 x 8,8 cm plot, 2 wt kal. 50 cm
<b>I/10</b>	176 x 18,8 x 6,5 m	turb. par. 80 000 KM	32 w	100/30 mm	8 x 21 cm, 4 x 8,8 cm plot, 8 wt kal. 50 cm
<b>II/30</b>	132 x 22,6 x 6,5 m	diesle 24 000 KM	21 w	200/25 mm	6 x 30,5 cm, 3 x 10,5 cm plot. 2 wt kal. 53,3 cm
<b>I/35</b>	126 x 21,7 x 7,2 m	diesle 16 000 KM	19 w	300/30 mm	3 x 35 cm, 4 x 8,8 cm plot, 4 wt kal. 53,3 cm
<b>VII/30</b>	141 x 20,2 x 7,0 m	diesle 36 000 KM	24 w	180/- mm	4 x 30,5 cm, 8 x 15 cm 6 x 8,8 cm plot 2 wt kal. 53,3 cm
<b>I/M 26</b>	188 x 20,7 x 8,5 m	diesle 54 000 KM	28 w	100/- mm	6 x 28 cm, 8 x 12 cm
Wg Breyer Siegfried, <i>Panzerschiff „Deutschland”</i> , „Marine Arsenal” Band 6, Friedberg 1988					

niekiedy mianem „pancerników kieszonkowych”, które to określenie zawdzięczamy bardzo krytycznej prasie brytyjskiej, gdyż po pojawieniu się *Deutschlanda* właśnie tak z przekąsem go sklasyfikowała.

Decyzja o wyborze jednostki typu C. jako przeznaczonej do służby w miejscie pancernika *Preussen*, pozwoliła na przystąpienie do prac techniczno-projektowych, umożliwiających podjęcie budowy. Pracami projektowymi, w trakcie, których należało rozwiązać szereg problemów natury technicznej kierował szef wydziału konstrukcyjnego Reichsmarine, Ministerialdirektor<sup>4</sup> dr inż. Paul Presse.

Do podstawowych kwestii technicznych wymagających rozwiązania należała sprawa zmieszczenia się z projektowanym pancernikiem w narzuconym traktatem limicie wyporności wynoszącym 10 000 t, co w praktyce okazało się niemożliwe, bowiem wyporność konstrukcyjna okrętu sięgała 11 700 t. Istotną kwestią było również zastosowanie jako napędu siłowni z silnikami wysokoprężnymi dużej mocy, wypróbowanej wcześniej w szkolnym okręcie artyleryjskim *Bremse*. Także rozwiązanie kwestii rozmieszczenia artylerii głównego kalibru na okręcie, które osiągnięto proponując zastosowanie dwóch trzydziałowych wież, poprzedzone było licznymi rozważaniami teoretycznymi i doświadczeniami.

Jednak nawet pozytywne rozwiązania wszystkich kwestii technicznych nie gwarantowało jeszcze automatycznego przystąpienia do budowy nowej jednostki. Decyzja o budowie okrętu musiała zapaść na forum Reichstagu, który tym samym zabezpieczał środki niezbędne na ten cel w budżecie państwa. Trzeba

przy tym pamiętać, że w społeczeństwie niemieckim zbyt świeża była jeszcze pamięć o okropnościach wojny światowej i forsowanie wydatków zbrojeniowych, w dodatku w nękanym kryzysem gospodarczym i rozdartym głębokimi wewnętrznymi podziałami kraju, nie było rzeczą łatwą.

Aby uruchomić proces budowy nowego pancernika „Ersatz *Preussen*”, zwanego też pancernikiem „A”, należało w budżecie marynarki wojennej na rok 1928 wydatkować I ratę w wysokości 9,3 mln marek. Decyzje budżetowe znajdowały się w gestii Reichstagu, na forum którego kwestia ta stała się pierwszy raz w grudniu 1927 roku.

Mimo trudności finansowych wyniszczonego wojną, reparacjami i nękanego kryzysem gospodarczym, kraju oraz zdecydowanego sprzeciwu socjaldemokratycznej SPD (Sozialdemokratische Partei Deutschlands), komunistycznej KPD (Kommunistische Partei Deutschlands) i demokratycznej DDP (Deutsche Demokratische Partei), projekt budżetu marynarki obejmujący również rozpoczęcie finansowania budowy pancernika „A” został przyjęty przez parlament w dniu 27 marca 1928 roku. Duża polaryzacja i niestabilność niemieckiej sceny politycznej (w roku 1928 upadł parlament i odbyły się kolejne wybory) spowodowały, że przepychanka parlamentarna wokół kwestii budowy nowego pancernika, trwała praktycznie przez cały rok 1928. Adwersarze obu stron, usytuowani na lewicy przeciwnicy oraz zgrupowani wokół centrum i partii narodowych DNVP (Deutschnationale Volkspartei) i DVP (Deutsche Volkspartei), zwolennicy, nie stronili od demagogicznych wystąpień. Prawica, ale także urzędujący minister Reichswehry gen.

Wilhelm Gröner, lansowali szeroko tezę o polskim, a właściwie francusko-polskim zagrożeniu Prus Wschodnich, któremu Niemcy winni się przeciwstawić. Jednym z takich argumentów miał być właśnie nowy pancernik przewidziany do zabezpieczenia utrzymania komunikacji między Rzeszą a Prusami Wschodnimi na wypadek wojny. Mówiąc o polskim zagrożeniu wskazywano nie tylko na szykującą się do rzekomego podboju armię, ale także wspomniano o marynarce wojennej, gotowej naruszać komunikację morską Rzeszy przy pomocy okrętów podwodnych i kontrtorpedowców, co w żaden sposób nie przystawało do rzeczywistego stanu polskiej floty lat dwudziestych. W dyskusjach podnoszono także argument francuskich zbrojeń morskich – przewidywaną budowę 2 nowych krążowników liniowych, zaś własny pancernik przedstawiano jako jedynie skromną odpowiedź na to zagrożenie. Częstym argumentem za budową była także nowoczesność i unikalność planowanej jednostki.

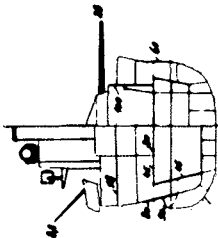
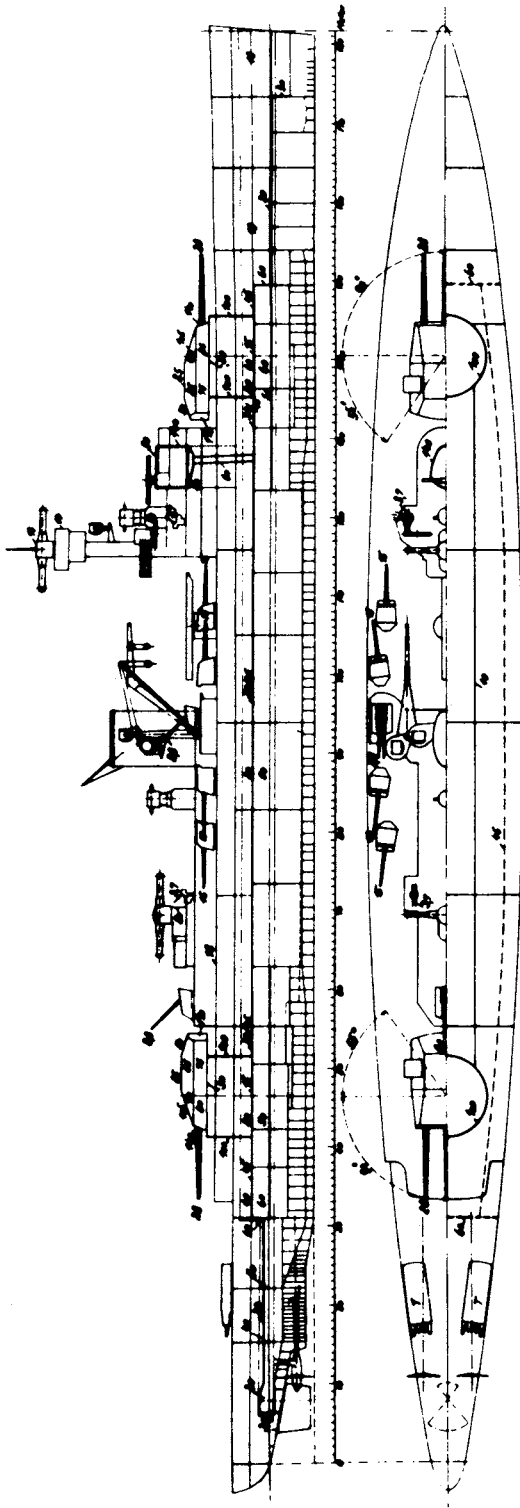
Dostatecznego podjęcia decyzji o budowie okrętu przez parlament doszło w dniu 16 października 1928 roku, w wyniku wygranego stosunkiem głosów 257 do 202 przez zwolenników głosowania.

Po podjęciu przez Reichstag decyzji o budowie pancernika „A”, pozostała jeszcze do rozstrzygnięcia kwestia wyboru stoczni, która ma wykonać to zlecenie. Wybór padł na stocznię Deutsche Werke AG w Kilonii, znaną wcześniej jeszcze w okresie Cesarstwa jako Kaiserliche Werft, w której zbudowano między

4. Ministerialdirektor – ranga urzędnicza odpowiadająca stopniowi wiceadmirała w niemieckiej marynarce wojennej.

Prosto z biura planistów SKI plan Deutschlanda z zaznaczonymi grubościami pancerza oraz przewidywanym w roku 1935 uzbrojeniem.

Dies ist ein geheimes Gegenstand im Sinne des § 48 Reichs. (Reichsgeheimgesetz) (Nutzung vom 24 April 1934) (Tatsache) wird nach dem Gesetzungen dieses Gesetzes durchzuführen und andere Aufzeichnungen in Folge kommen

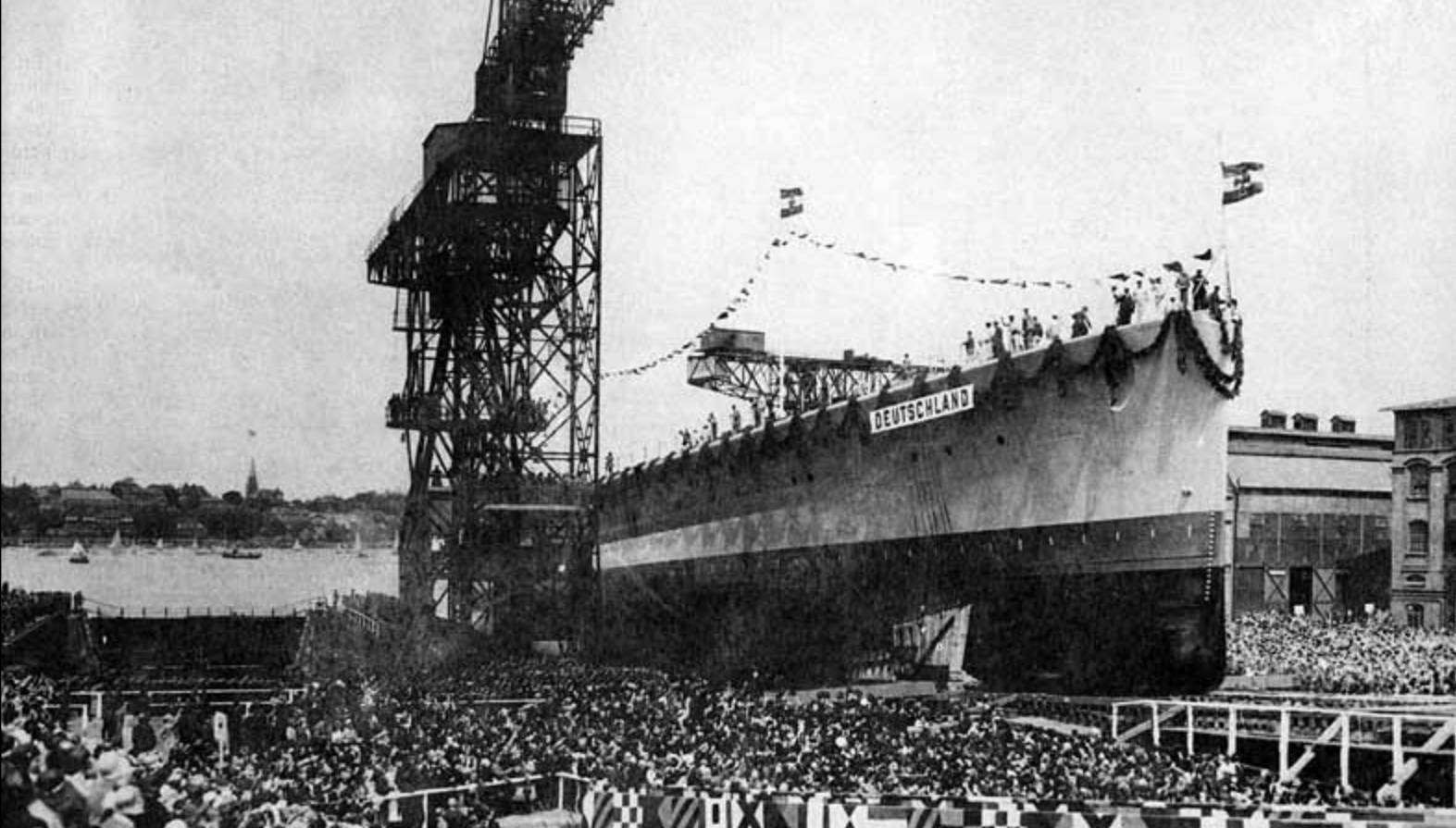


- 6 - 28cm SK C/28
- 8 - 15cm SK C/28
- 6 - 8.8cm SK C/31
- 8 - 3.7cm SK C/31

8 - G/11 Top R in 2 Vorlängungsschützen

Name (Bezeichnung)	Erbj. jahr J. Bau	Bauwerk	Kiel. legung	Kesselbauwerk	Größe Breite m	Höhe Tiefe m	Displacement t	Maschinen Zahl der Wellen	Maschinen Leistung H.P.S.	Geschwindigkeit Entwurf Kn.	Kessel Anzahl Kn.	Bauwerk C.M.L. T.	Be- rückung m <sup>3</sup>
Deutschland		Deutsches Marine Kiel	9.2.1929	19.5.1931	106,00	20,64	4800	2-4 Hauptmaschinen	54000	28	2	1600	781





Od położenia w lutym 1929 r. stępki pod „Panzerschiff A” minęły ponad dwa lata. Fotografie wykonano 19.05.1931 r. przed ceremonią wodowania, którą swoją obecnością uświetnił prezydent Rzeszy von Hindenburg, ale kadłub zrobił wszystkim ważnym osobistościom niezłego psikusa, ponieważ zaczął się zsuwać z pochylni przed oficjalnym zakończeniem uroczystości, jakby się bardzo spieszył do swojego żywiołu.

Fot. zbioru Siegfried Breyer

innymi okręt liniowy *Kaiser*. Do położenia stępki pod nowy Panzerschiff „A” doszło już w dniu 5 lutego 1929 roku. Budowana jednostka otrzymała numer stoczniowy 219. Prace stoczniowe na pochylni trwały 27 miesięcy i w dniu 19 maja 1931 roku nastąpiło uroczyste wodowanie okrętu, który otrzymał symboliczną nazwę *Deutschland*. Ponieważ było to pierwsze wodowanie jednostki klasy pancernika od momentu zakończenia wojny światowej, uroczystości nadano podniosły charakter, czego dowodem był udział kanclerza Rzeszy dr Heinricha Brüninga i prezydenta Niemiec, starego cesarskiego marszałka, Paula von Hindenburga. Samo wodowaniem miało nieco humorystyczny przebieg, bowiem już w trakcie przemówienia kanclerza Brüninga, okręt zaczął się zsuwać z pochylni. Prezydent von Hindenburg, który tradycyjną butelką szampana miał dokonać wodowania został tym zdarzeniem zaskoczony i zdumiony, jednak mimo tego przy dźwiękach hymnu narodowego i prezentującej broń kompanii honorowej, zdołał rozbić butelkę szampana i wypowiedzieć sakramentalną formułę „*Idź, zatem do swego żywiołu, chrzczę cię «Deutschland»*”<sup>5</sup>. Do historii przeszły także słowa zaskoczonego Hindenburga = „*Dommerwetter, ich glaube, der Kahn ist partout Abstinenzler!*” (on jest abstynentem!)

Prace związane z wykończeniem i uzbrojeniem trwały do grudnia 1932 roku, gdy nowa jednostka odbyła pierwsze próby na uwięzi. Pierwsze próby morskie odbyły się 19 stycznia 1933 roku, a drugie 8 lutego tego roku. W dniu 27 lutego 1933 roku *Deutschland* wyszedł w swój pierwszy, jeszcze nieoficjalny rejs z Kilonii do Cuxhaven i Wilhelmshaven, gdzie w stoczni Marinewerft miało zostać dokonane ostateczne dozbrojenie i uzupełnienie wyposażenia okrętu. W dniu 28 lutego 1933 roku zostały dokonane próby odbiorcze pancernika, zaś 1 kwietnia *Deutschland* podniósł banderę i został oficjalnie wcielony w skład marynarki wojennej.

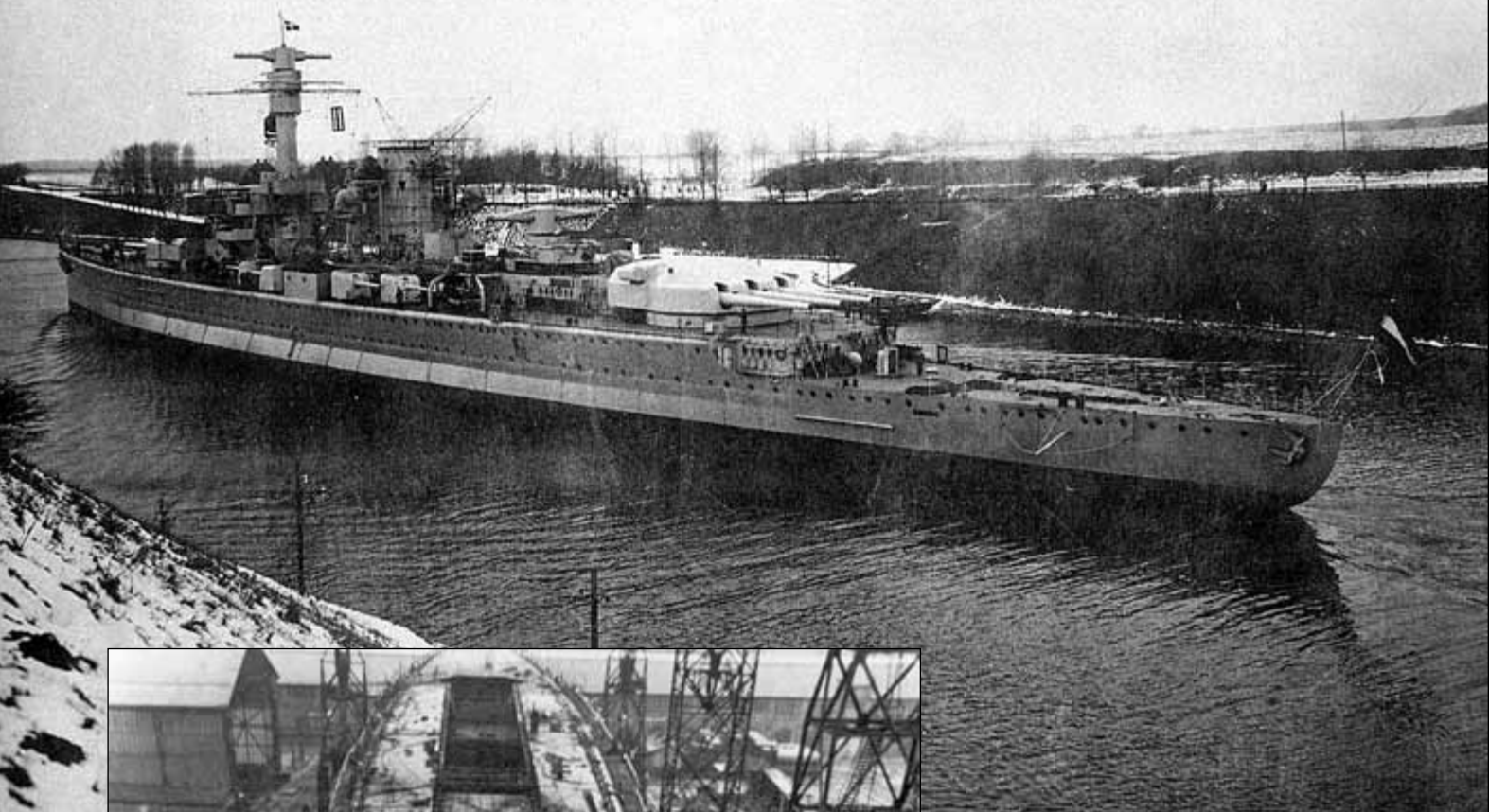
Pierwotną załogę okrętu skompletowano w oparciu o 474 marynarzy i oficerów z załogi lekkiego krążownika *Emden* oraz 85 osób ekipy dokonującej próby morskie. Pierwszym dowódcą pancernika został KptzS (pol. kmdr) Hermann von Fischel

Wkrótce po zwodowania pancernika „A”, Reichstag, mimo sprzeciwu partii lewicowych, zatwierdził środki finansowe na budowę drugiej, bliźniaczej jednostki, która w myśl ustaleń traktatu wersalskiego mogła zastąpić znajdujący się w rezerwie pancernik *Lothringen*, który przekroczył już dopuszczalny wiek 20 lat. Do budowy „Ersatz *Lothringen*”, zwanego też pancernikiem „B”, przy-

stąpiono niezwłocznie, przy czym nowy okręt miał powstać w stoczni Reichsmarinewerft w Wilhelmshaven. Stocznia ta, funkcjonująca już od 75 lat, a nosząca wcześniej nazwę Kaiserliche Werft – Wilhelmshaven, posiadała duże doświadczenie w zakresie budowy okrętów pancernych, dostarczając dla floty cesarskiej między innymi okręty liniowe *Nassau*, *Ostfriesland* i *König* czy krążownik liniowy *Hindenburg*.

Stępkę pod pancernik „B”, położono w dniu 25 czerwca 1931 roku. Budowana jednostka otrzymała numer stoczniowy 123. Po 21 miesiącach prac stocznio- wych okręt był gotów do wodowania. Uroczystość wodowania jednostki, która otrzymała nazwę *Admiral Scheer* na pamiątkę zmarłego kilka lat wcześniej admirała Richarda Scheer, dowodzącego flotą niemiecką w nierozstrzygniętej bitwie jutlandzkiej, przez Niemców zwanej bitwą pod Skagerrakiem, odbyła się 1 kwietnia 1933 roku. Matką chrzestną okrętu została córka admirała pani Marianne Besserer. Prace wykończeniowe wodowanej jednostki trwały dalszych 19 miesięcy i 1 października 1934 roku, pancernik rozpoczął próby morskie. Oficjalne podniesienie bandery nastąpiło 12 listopada tego i roku i z tym dniem

5. informacje wg Hildebrand H.H., Rohr A., Steinmetz H.O., *Die deutschen Kriegsschiffe*, Band 2.



27.12.1933 r. *Deutschland* po raz pierwszy opuszcza stoczní macierzystą udając się przez Kanał Kiloński na swój pierwszy rejs po Morzu Północnym, po którym nastąpi odbiór techniczny. Na topie powiewa flaga stoczní, co oznacza, że rejs odbywa się na odpowiedzialność stoczní oraz członków personelu, który znajduje się na pokładzie.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Kadłub *Admiral Scheer* w trakcie budowy, stan na 1 października 1932 r.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

*Admiral Scheer* został oficjalnie wcielony w skład niemieckiej marynarki wojennej. Trzeba zaznaczyć, że próby odbiorcze okrętu zakończono dopiero 16 stycznia 1935 roku.

Załogę sformowano ze składu wycofanego ze służby starego pancernika *Hessen*. Jednostka ta kontynuowała później służbę w Kriegsmarine jako okręt cel, by zakończyć ją około 1960 roku w tym samym charakterze, tyle tylko, że już jako *Ciel* we flocie radzieckiej, której przypadła w wyniku podziału floty poniemieckiej po zakończeniu II wojny światowej<sup>6</sup>. Pierwszym dowódcą pancernika „B” został kmr Wilhelm Marschall.

Budowa dwóch nowych pancerników, w żadnym stopniu nie wyczer-

6. informacje wg Lamaczko BV, *Deutsche Schiffe unter den Roten Stern*, seria „Marine Arsenal” – Sonderheft Band 4, 1992.

pywała apetytu Niemiec na częściowe tylko równouprawnienie w zakresie zbrojeń morskich, choć możliwości te nadal pozostawały limitowane postanowieniami traktatu w Wersalu. Nic nie wskazywało jednak by dawne zwycięskie mocarstwa skłonne były pójść na ustępstwa w zakresie przestrzegania wspomnianych limitów, a sytuacja Republiki Weimarskiej nie pozwalała jeszcze na jawne ich łamanie. Kierownictwo Marynarki na którego czele od 1 października 1928 roku stał admirał Erich Raeder, wcześniej nie należący do szczególnych zwolenników budowy nowych okrętów klasy Panzerschiff, zdecydowało by po dniu 1 października 1932 roku przystąpić do budowy kolejnego, trzeciego już pancernika. Projektowana jednostka, pancernik „C”, miała zastąpić wycofany ze służby w 1931 roku stary pancernik *Braunschweig*, tak by formalnie nie naruszyć litery traktatu.

Zamówienie na budowę zostało ulokowane w dniu 23 sierpnia 1932 roku w stoczni Reichsmarinewerft w Wilhelmshaven. Środki finansowe na budowę jednostki „Ersatz *Braunschweig*”, a konkretnie pierwszą ich ratę w wysokości 4,3 mln marek, zabezpieczono już wiosną 1932 roku w budżecie marynarki. Stocznia szybko przystąpiła do prac i w dniu 1 października tego roku została położona stępka pod kolejny Panzerschiff, który otrzymał numer stocznio-  
wy 124. Prace stocznio-  
we przy budowie okrętu, przedłużone nieco koniecznością zamiany pochylni, trwała 20 miesięcy. W dniu 30 czerwca 1934 roku nastąpiło uroczyste wodowanie pan-



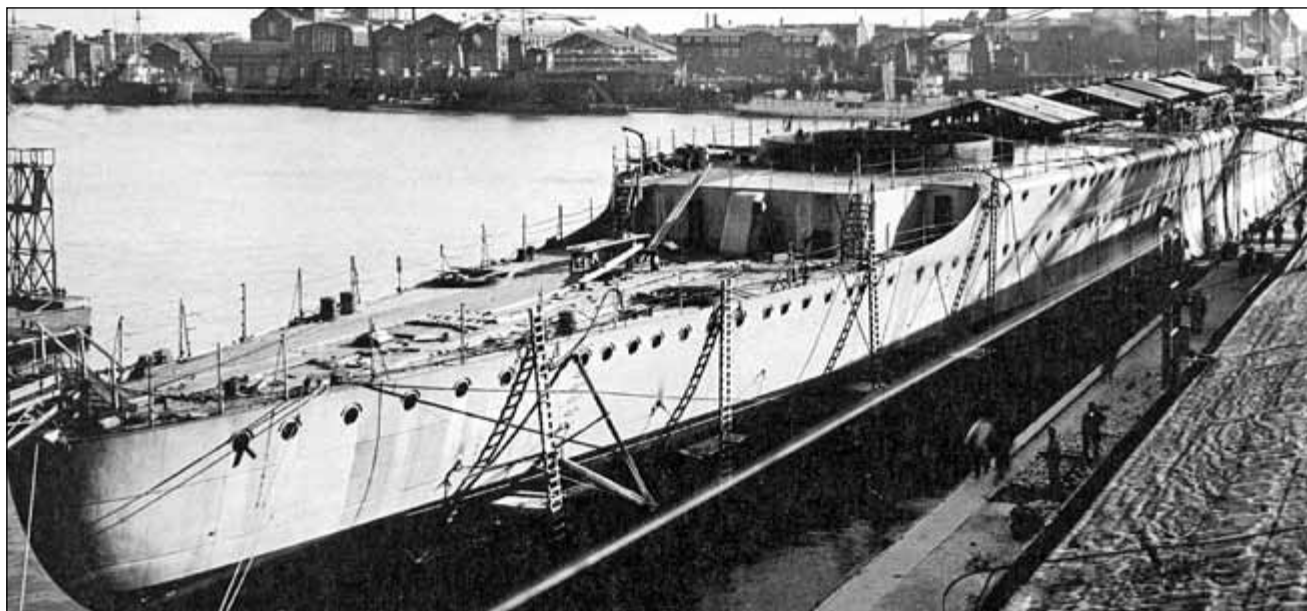
30.06.1934 r., którego koniec dnia przeszedł wprawdzie do historii, jako „noc długich noży”, to jednak jego najważniejszym wydarzeniem było wodowanie *Admiral Graf Spee*. Tutaj kadłub z opuszczonym bajerem obwieszczającym wszystkim zgromadzonym o nazwie okrętu. Który niebawem opuści pochylnię.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

cernika. Okręt otrzymał nazwę *Admiral Graf Spee* na pamiątkę zwycięzcy w bitwie pod Coronelem 1 listopada 1914 roku, wiceadm. Maksymiliana Grafa von Spee, poległego następnie wraz z całą swą eskadrą w bitwie falklandzkiej w grudniu tego roku. Matką chrzestną pancernika została hrabina Huberta von Spee, córka poległego dowódcy, zaś w uroczystości uczestniczył także adm. Raeder.

Prace wykończeniowe wodowanego okrętu trwały praktycznie do końca 1935 roku, próby morskie jednostki rozpoczęły się bowiem 5 grudnia tego roku. W styczniu (6-tego) 1936 roku *Admiral Graf Spee* został oficjalnie wcielony do służby w Kriegsmarine. Pierwszym dowódcą pancernika został kmr Conrad Patzig.

Ukończenie i wcielenie do służby kolejnego, trzeciego pancernika, zamknęło pierwszy etap powojennej odbudowy niemieckiej marynarki wojennej, rozpoczęty pod auspicjami Reichsmarine, tworząc pierwotny nowoczesny trzon floty. Na tym etapie przemożny wpływ na wszelkie działania Kierownictwa Marynarki, w tym również o charakterze „inwestycyjnym” wywierały zarówno ograniczenia traktatu wersalskiego, jak i trudności wewnętrzne natury gospodarczej i polityczno-społecznej targające Niemcy. Dojście w 1933 roku do władzy w Niemczech narodowych-socjalistów na czele z Adolfem Hitlerem, pozwoliło w krótkim czasie na zmianę tej sytuacji, co zaowocowało jawnym już wypowiedzeniem ograniczeń traktatowych w 1935 roku i budowę dalszych, jeszcze potężniejszych okrętów.

*Admiral Graf Spee* latem 1934 r. po rozpoczęciu prac wyposażeniowych. Na drugim planie stary krążownik *Medusa*. Fot. zbiory Siegfried Breyer







# Opis konstrukcji

Ujęcie *Deutschlanda* w Kanale Kilońskim ze stycznia 1933 r. Fotografia w dobry sposób pokazuje kształt kadłuba. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

## KADŁUB

Wszystkie trzy uchodzące za jednostki bliźniacze, pancernik „A”, „B” i „C” miały niemal identyczne wymiary zewnętrzne.

Długość całkowita kadłuba wynosiła 186,0 m. Po dokonanej w 1940 roku przebudowie, mającej na celu poprawę właściwości morskich okrętów, a polegającej na wygięciu stewy dziobowej, długość wzrosła do 187,9 m. Przebudowa ta związana z przeklasyfikowaniem okrętów na ciężkie krążowniki, objęła znacznie szerszy zakres prac na istniejących jeszcze w 1940 roku jednostkach, to jest *Lützow* eks-*Deutschland* oraz *Admiral Scheer*. Długość w linii wodnej była dla wszystkich jednostek jednako-  
wa i wynosiła 181,7 m.

Szerokość całkowita wynosiła dla pierwszego pancernika 20,69 m, zaś 21,34 m i 21,65 m odpowiednio dla drugiego i trzeciego.

Zanurzenie przy wyporności konstrukcyjnej dla *Deutschland* i *Admiral Scheer* to 5,78 m, a dla *Admiral Graf Spee* – 5,80 m, zaś zanurzenie maksymalne przy wyporności pełnej sięgało odpowiednio po 7,25 m oraz 7,34 m. Mimo bardzo podobnych wymiarów, wyporność pancerników była mocno zróżnicowana. Władze niemieckie aż do 1945 roku uporczywie deklarowały, że wszystkie pancerniki posiadały dopuszczal-

ną przez postanowienia traktatu wersalskiego wyporność, wynoszącą oficjalnie 10 000 t, co jak wykazały powojenne badania było całkowicie niezgodne z prawdą. Właśnie taka, niewielka w sumie zadeklarowana wyporność przy relatywnie silnym uzbrojeniu artyleryjskim, dużym zasięgu i niezłej prędkości powodowała, że nowe okręty zostały przez angielską prasę, o czym wspomniano już wyżej, nazwane „pancernikami kieszonkowymi” (ang. pocket battleship). Nazwa ta w pewnym stopniu oddawała charakter jednostek typu *Panzerschiff* i jako potoczne określenie tej klasy okrętów funkcjonuje po dziś dzień.

Wyporność poszczególnych „pancerników kieszonkowych” przedstawiała się następująco:<sup>7</sup>

- *Deutschland* – wyporność właściwa (standard) 10 600 t, wyporność konstrukcyjna 12 650 t, zaś wyporność pełna 14 290 t<sup>8</sup>
- *Admiral Scheer* – wyporność właściwa 11 550 t, wyporność konstrukcyjna 12 109 t, po przebudowie okrętu w 1940 roku zwiększona do 13 660 t, zaś wyporność pełna 15 180 t<sup>9</sup>,
- *Admiral Graf Spee* – wyporność właściwa 12 340 t, wyporność konstrukcyjna 14 267 t, zaś wyporność pełna 16 230 t.

Różnice w wyporności poszczególnych jednostek, widoczne szczególnie

w przypadku ostatniego ze zbudowanych okrętów, wynikały z rozszerzenia zakresu i grubości zastosowanego pancierza ochronnego.

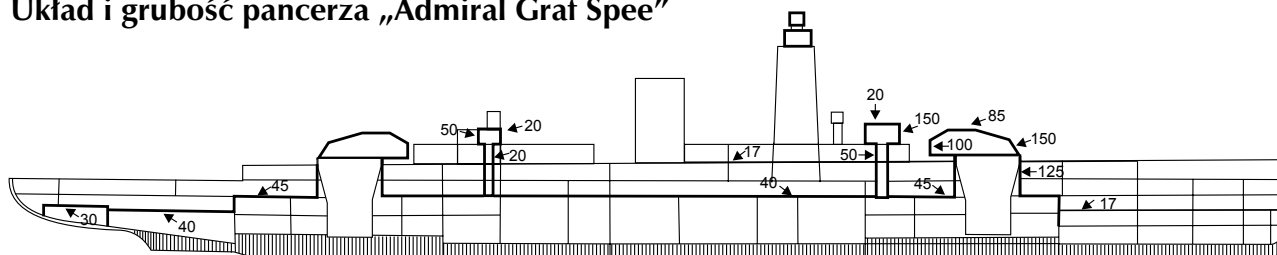
Kadłuby jednostek zostały wykonane ze stali okrętowej St 45 i St 52. Posiadał układ wiązań wzdłużno-poprzecznych. W celu uzyskania oszczędności wagowych, niezbędnych by nowe jednostki choć w przybliżeniu mieściły się w traktatowych limitach tonażowych, w bardzo szerokim zakresie zastosowano nowatorskie wówczas spawanie elektryczne zamiast klasycznej metody nitowania. Przy zastosowaniu spawania elektrycznego wykonano około 90% połączeń. Kadłub został podzielony grodziami na 16 przedziałów wodoszczelnych. Na długości 167 m, czyli 92% długości okrętu w linii wodnej, kadłub posiadał podwójne dno. Rozciągało się ono pod całą częścią kadłuba osłoniętego cyta-  
delą pancerną.

7. wszystkie dane dotyczące wyporności jednostek wg informacji Breyer Siegfried *Die Panzerschiffe der Kriegsmarine*, seria „Marine Arsenal Special” Band 2, 1995 r.

8. bardzo często określa się wyporność standardową *Deutschland* i pozostałych jednostek na 11 700 t, zaś wyporność pełną między 15 900 a 16 200 t, Conway's *all the world's Fighting Ships 1922-1949*, London 1980, podobnie Supiński Witold, *100 lat okrętów wojennych*, Warszawa 1976.

9. wyporność pełna pancernika *Admiral Scheer* z okresu przed przebudową w 1940 roku.

## Układ i grubość pancerza „Admiral Graf Spee”



Rys. Jerzy Lewandowski

Kadłuby wszystkich pancerników były gładkopokładowce na niemal 75% swej długości z charakterystycznym kilku metrowym uskokiem rufowym, za którym, na pokładzie rufowym, zainstalowane było uzbrojenie torpedowe. Zdecydowane różnice występowały w kształcie wież dowodzenia, które dla drugiej i trzeciej jednostki przypominały nieco piramidę. Stan ten uległ zmianie wraz z przebudową w 1940 roku *Admiral Scheer*.

Okręty miały krążowniczą rufę z wąskim nawisem. Dziób gruszkowy, stewa dziobowa ostra, prawie pionowa, zmieniona w czasie przebudowy w 1940 roku, gdy zyskała bardziej wygięty, „oceaniczny” kształt, co poprawiło właściwości morskie jednostek.

Do wykonywania manewrów okrętami służył jeden, napędzany hydraulicznie ster, o powierzchni płetwy około 49 m<sup>2</sup>.

### OPANCERZENIE

Opancerzenie zastosowane w „pancernikach kieszonkowych” zarówno pod względem grubości jak i zakresu

ochrony stanowiło niewątpliwym regres w stosunku do budowanych już wcześniej w Niemczech okrętów liniowych, takich jak ostatnie typu *Baden* czy *Mackensen*, ale tak na dobrą sprawę jednostki klasy *Deutschland* pancernikami były przecież jedynie z nazwy.

Ograniczenia traktatowe w zakresie tonażu nowych jednostek oraz przyjęta koncepcja okrętu, pozwoliły na zainstalowanie pancerza zaledwie nieco silniejszego od posiadanego przez typowe ciężkie krążowniki „waszyngtońskie”. Opancerzenie to zabezpieczało przed pociskami krążowników zarówno ciężkich jak i lekkich, zaś skuteczną ochronę przed działami prawdziwych pancerników stanowić miała prędkość pozwalająca na uniknięcie starcia.

Opancerzenie jednostek klasy *Deutschland* prezentuje tabela (str. 14).

Warto zwrócić uwagę, że zarówno pasy (dolny i górny) burtowego opancerzenia cytadeli pancernej jak i gródz przeciwtorpedowa były nachylone do wnętrza kadłuba. Dla *Deutschland* ich kąt nachylenia wynosił 12°, dla *Admiral Scheer* 13°, a dla *Admiral Graf Spee* nawet 14°.

Do opancerzenia jednostek wykorzystano płyty pancerne wykonane ze stali nikłowej, stali KC (Krupp Cemented), KNC (Krupp Non Cemented) Wwn/A (Wotan weich neuer Art) i Whn/A (Wotan hart neuer Art). Pancerz boczny, pokłady i grodzie pancerne wykonano ze stali nikłowej. Barbety i wieże artylerii głównego kalibru ze stali nikłowej oraz KC i KNC. Dziobowe stanowisko dowodzenia ze stali nikłowej i KC, zaś rufowe ze stali Wwn/A i Whn/A.

### SIŁOWNIA

Jedną z podstawowych nowości wprowadzonych na okrętach klasy *Deutschland* było oparcie ich napędu o siłownię ze spalinowymi silnikami wysokoprężnymi zamiast stosowanego powszechnie wcześniej parowego napędu turbinowego. Prace nad zastosowaniem silników wysokoprężnych jako napędu głównego dużych okrętów bojowych były prowadzone pod kierunkiem Wilhelma Laudahn już w marynarce kaiserowskiej. Kontynuowano je później także jako ściśle tajne w Reichsmarine, w wyniku, czego na lekkich

Tym razem *Admiral Scheer*, widoczne różnice w kształcie pomostu i wieży dowodzenia zwanej też „maszto-wieżą”.

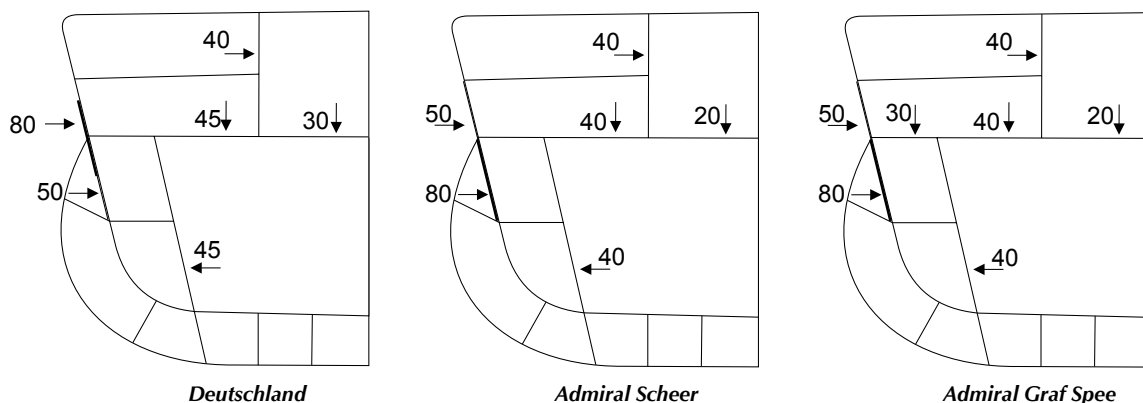
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





## Przekrój pancerza bocznego i pokładów

Rys. Jerzy Lewandowski



krążownikach *Leipzig* i *Nürnberg* wprowadzono obok siłowni turbinowej również dieslowskie silniki dla prędkości marszowej. Pierwszą większą jednostką nawodną, która otrzymała silniki wysokoprężne, jako napęd główny, był oddany do eksploatacji w 1933 roku szkolny okręt artyleryjski *Bremse*.

Zwieńczeniem prac szefa Wydziału Technicznego Reichsmarine Oberregierungsrate Wilhelma Laudahn było za-

projektowanie siłowni dla „pancerników kieszonkowych” z wykorzystaniem silników wysokoprężnych produkowanych przez Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN).

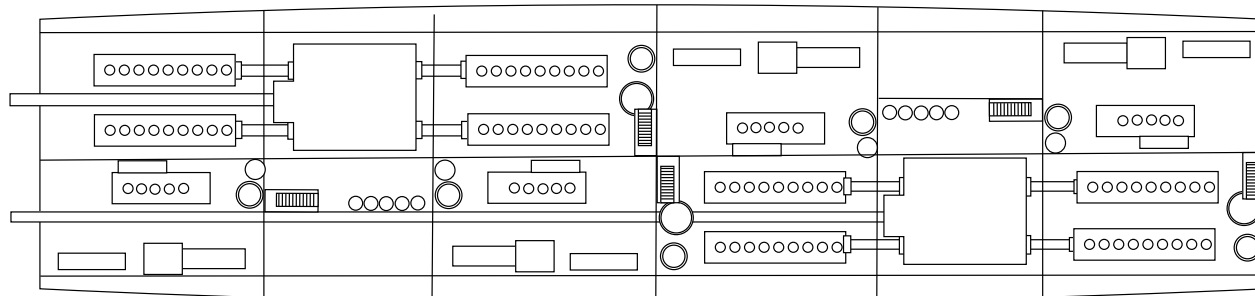
W siłowni zastosowano jako napęd podstawowy 8 lekkich dwusuwowych okrętowych silników wysokoprężnych firmy MAN model 1933 podwójnego działania typu M9ZU42/58, każdy o projektowanej mocy 6750 KM przy 450

obrotach na minutę. Ich krótkotrwała (chwilowa) moc miała wynosić nawet po 7100 KM. Silniki posiadały po 9 cylindrów o średnicy 420 mm i skoku 580 mm. Łączna projektowana moc siłowni napędowej wynosiła 54 000 KM, a chwilowa nawet 56 800 KM. Poza tym jako napęd dmuchaw i pomp zainstalowano w siłowni 4 pomocnicze silniki wysokoprężne typu M5Z42/58 o mocy około 3300 KM każdy i 425 ob-

Grubość pancerza w mm	<i>Deutschland</i>	<i>Admiral Scheer</i>	<i>Admiral Graf Spee</i>
cytadela pancerna:			
pas górny	80	50	80
pas dolny	50	80	50
poprzeczne grodzie pancerne od strony dziubu i rury	60	40-50	100
gródź przeciwtorpedowa	45	40	40
gródź przeciwdziałkowa	10	40	40
pokład pancerny	30-45	20-40	20-40
pokład pancerny skośny	-	-	30
pokład górny	18	17	17
pancerz poza cytadelą:			
pancerz boczny – rufa	50-30	50	10
pancerz boczny – dziób	10	17	10
opancerzenie pomieszczenia maszyny sterowej	30	45-50	40-45
grodzie zamykające	30	45	45
stanowiska dowodzenia:			
dziobowe:			
- boki	140	150	150
- dach	50	50	50
- szyb komunikacyjny	60	60	60
rufowe – boki	60	50	50
mars pancerny	14	20-60	20-60
obudowa dalmierza	20	20	20
wieża artylerii głównej:			
- ściana czołowa	140	140	140
- ściana tylna	170	170	170
- ściany boczne	75-80	75-80	75-80
- dach	50-105	50-105	50-105
barbeta pancerna	100	125	125
maska dział 150 mm	10	10	10

wg. Breyer.S, *Die Panzerschiffe der Kriegsmarine*, 1995

## Układ siłowni



Rys. Jerzy Lewandowski

rotach na minutę. Całkowita moc siłowni obejmująca silniki napędowe i pomocnicze wynosiła ponad 67 000 KM. W chwili swego powstania była to najsilniejsza okrętowa siłownia dieslowska na świecie. Przedział siłowni okrętu został podzielony poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi na 6 odrębnych pomieszczeń, z których 4 mieściły maszynownie, a pozostałe 2 przekładnie redukcyjne ze sprzęgłami typu Vulcan. W każdej maszynowni znajdowały się 3 silniki wysokoprężne 2 napędu głównego i 1 pomocniczy.

Siłownia za pomocą przekładni napędzała dwa wały zakończone trójłopatkowymi śrubami o średnicy 3,97 m w przypadku *Deutschland*, a 3,82 m dwóch pozostałych jednostek. W trakcie eksploatacji okrętów śruby te zostały zastąpione przez nowe o średnicy 4,40 m.

Całkowita waga siłowni pancerników wynosiła odpowiednio:

- *Deutschland* – 2067 t, w tym napędowa 1404 t, pomocnicza 663 t,
- *Admiral Scheer* – 1875 t, w tym napędowa 1316 t, pomocnicza 559 t,

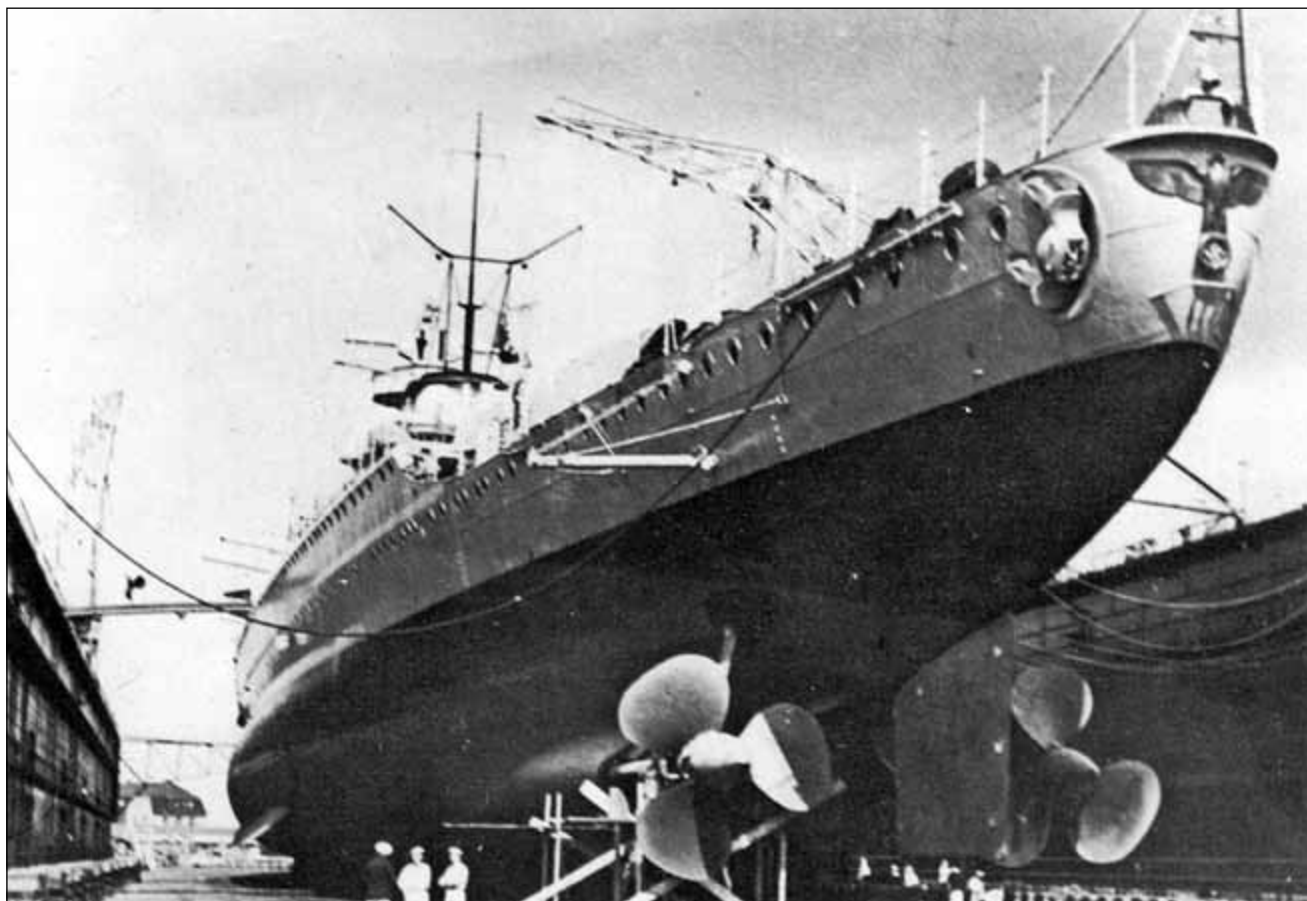
• *Admiral Graf Spee* – 2246 t, w tym napędowa 1485 t, pomocnicza 761 t.

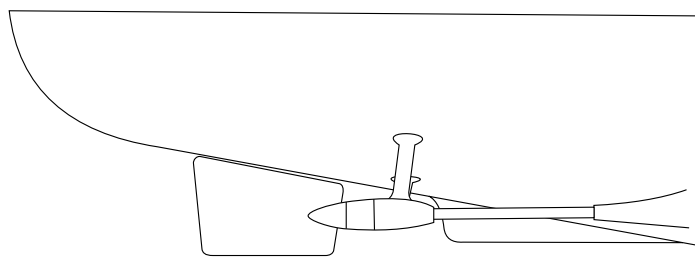
Projekt „pancerników kieszonkowych” zakładał, że moc zainstalowanej siłowni pozwoli na uzyskiwanie przez okręt prędkości rzędu 26 węzłów. Próby prędkości wykazały, że wszystkie trzy pancerniki przekroczyły tę wielkość w istotny sposób, uzyskując jako maksymalną 28,2 węzła *Deutschland*, 28,3 węzła *Admiral Scheer*, a *Admiral Graf Spee* nawet 28,5 węzła.

Maksymalny zapas paliwa dla dwóch pierwszych jednostek wynosił po 2854 t,

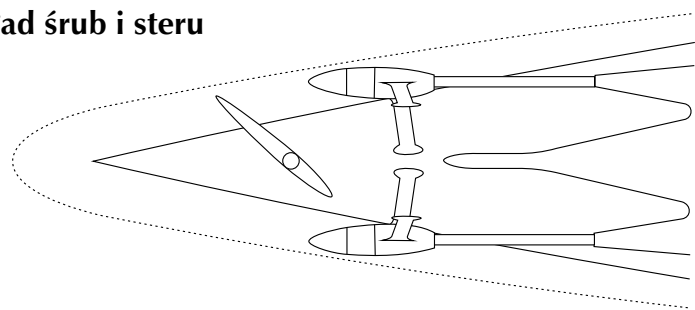
Pod koniec października 1937 r. rozpoczął się przegląd stoczniowy *Admiral Scheera*. Tutaj widoczny w doku Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven od rufy z widocznymi śrubami napędowymi i sterem.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





### Układ śrub i steru



Rys. Jerzy Lewandowski

zaś dla *Admiral Graf Spee* 2756 t. Dla porównania wielkość normalnego zapasu paliwa dla tego okrętu wynosiła 1655 t.

Posiadany zapas paliwa zapewniał jednostkom napędzanym silnikami wysokoprężnymi na osiągnięcie bardzo znacznego zasięgu, co stanowiło jeden z atrybutów przemawiających za zastosowaniem tego, bądź, co bądź, nowatorskiego rozwiązania. Przy prędkości

20 węzłów zasięg w zależności od jednostki wahał się od 8900 do 10 000 Mm. Przy prędkości 10 węzłów ulegał on odpowiedniemu zwiększeniu i wynosił 19 000 do 21 500 Mm. Posiadany zasięg pozwalał „pancernikom kieszonkowym” na swobodne prowadzenie oceanicznych działań przeciwko żegludze przeciwnika, czego dowodem był trwający 161 dni wojenny rejs *Admiral Scheer* na przełomie 1940 i 1941 roku.

Energią elektryczną niezbędną do funkcjonowania uzbrojenia, napędu oraz wszystkich pozostałych urządzeń i systemów okrętowych dostarczało 8 generatorów, napędzanych silnikami wysokoprężnymi. Łączna moc agregatów, rozmieszczonych w 4 elektrowniach pokładowych, po 2 w każdej, dostarczających prąd o napięciu 220 V wynosiła 2160 kW w przypadku *Deutschland*, 2800 kW na *Admiral Scheer* oraz 3360 kW na *Admiral Graf Spee*<sup>10</sup>.

### UZBROJENIE

#### Ciężka artyleria

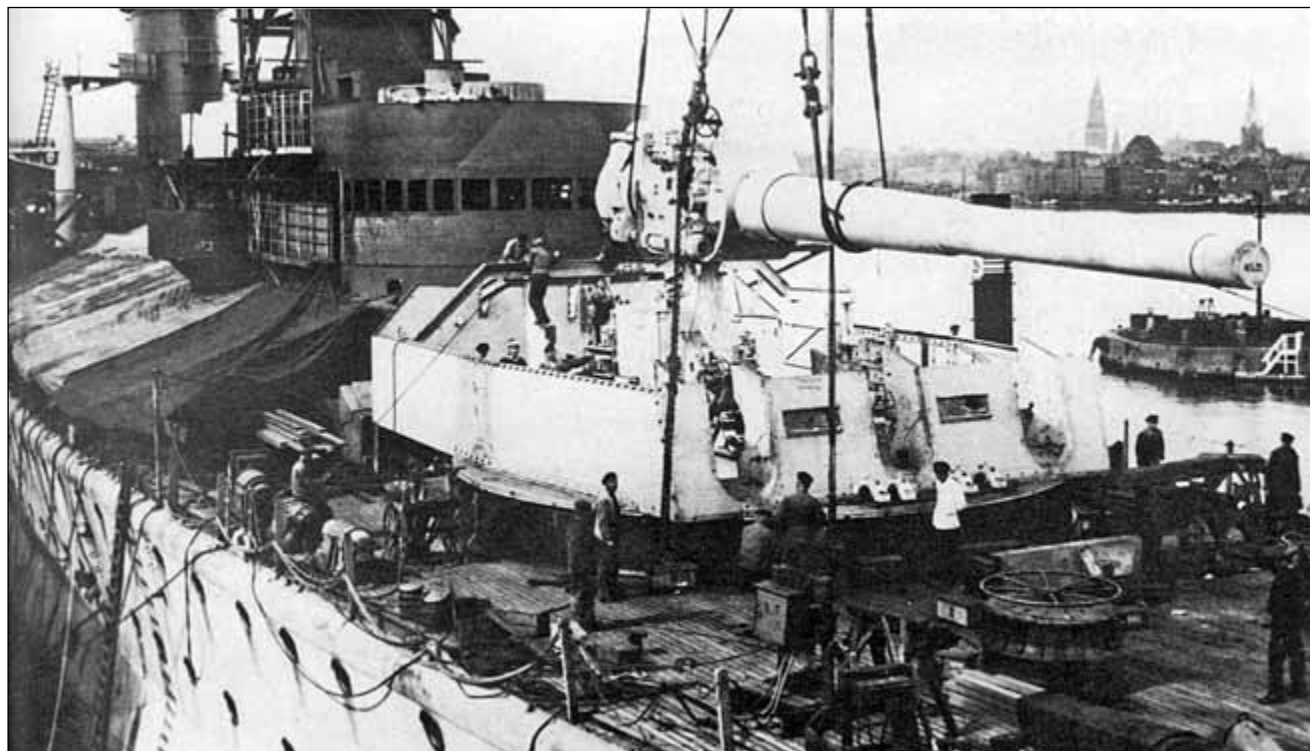
Uzbrojenie „pancerników kieszonkowych” stanowiły:

- artyleria ciężka (SA),
- artyleria średnia (MA),
- ciężka i lekka artyleria przeciwlotnicza,
- broń torpedowa,
- oraz wyposażenie lotnicze.

Artyleria ciężka składała się z 6 dział kalibru 280 mm umieszczonych po trzy w dwóch pancernych wieżach artyleryjskich, po jednej na dziobie („Anton”) i rufie okrętu („Bruno”). Zamontowano w nich działa typu 28 cm (SK) L/52 C 28 na lawecie C 28.

10. wg Breyer Siegfried *Die Panzerschiffe...*, Pacholski Łukasz, *Pancerniki kieszonkowe typu Deutschland*, „MSiO” nr 9/2009, Jarczyk Michał, *Pancernik Admiral Graf Spee*, „OW” nr 3/93.

Fotografię wykonano prawdopodobnie latem 1932 r. przy nabrzeżu wyposażeniowym. Moment posadowienia jednej z armat kal. 280 mm w dziobowej wieży *Deutschlanda*. Fot. zbiory Siegfried Breyer





Ciekawa fotografia *Admiral Scheer* z początku 1940 r. Dobrze widoczna dziobowa wieża artylerii głównej „Anton”. Fot. zbiory Siegfried Breyer

Trzydziałowa wieża artylerii głównego kalibru ważyła około 600 t i była obsadzona 50-osobową załogą. Sektor ognia w poziomie wynosił 290°, po 145° na lewą i prawą burtę. Zamontowane działa mogły poruszać się w pionie

w zakresie od  $-10^\circ$  do  $+40^\circ$ . Każda wieża była wyposażona w dalmierz o bazie 10,5 metrowej.

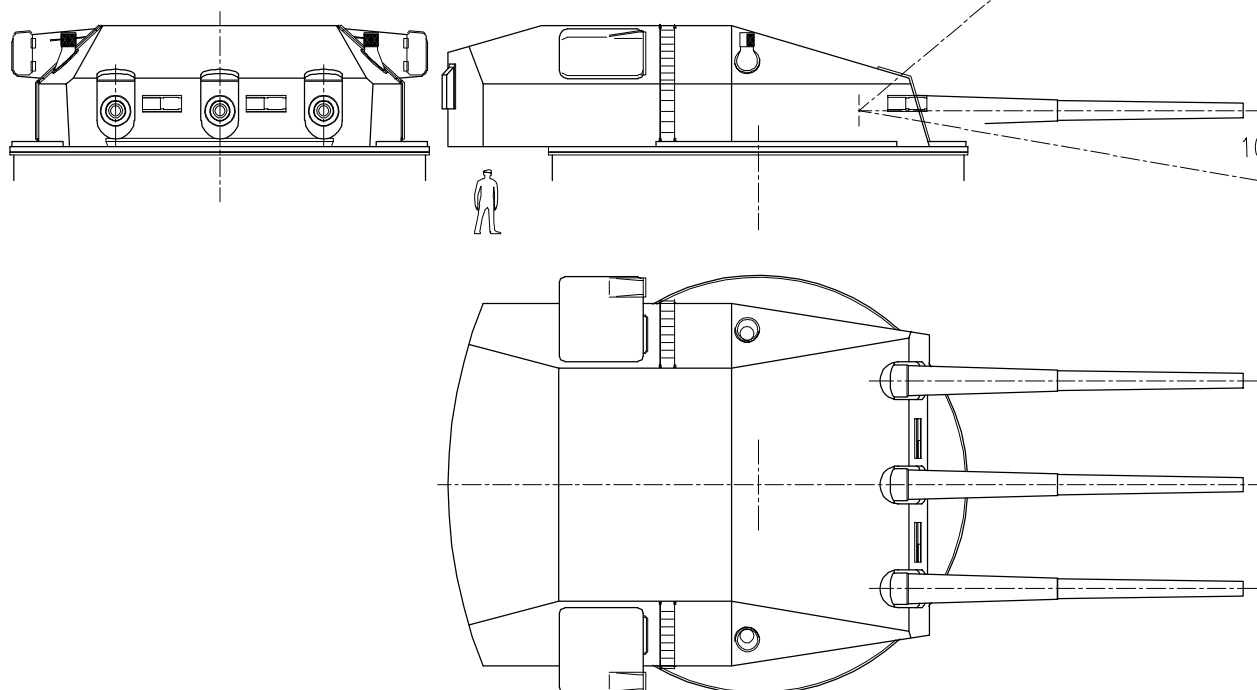
Podstawowe parametry dział głównego kalibru:

- długość lufy 54,5 kal.,

- prędkość początkowa pocisku 910 m/s,
- maksymalny zasięg 36 475 m przy kącie podniesienia lufy  $40^\circ$  (maks),
- szybkostrzelność 2-2,5 strzału/minutę,
- waga pocisku 300 kg, używane po-

### Działo 280 mm C 28 na lawecie C 28

skala 1:200



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

ciski: granat przeciwpancerny (7,84 kg materiału wybuchowego, zapalnik denny), granat burzący (16,94 kg materiału wybuchowego, zapalnik denny), granat burzący (23,33 kg materiału wybuchowego, zapalnik czołowy). Jako ładunku miotającego używano kartusza wstępnego, zawierającego 36 kg prochu C 38 oraz kartusza z łuską metalową o wadze 189,5 kg, w tym 71 kg prochu C 38,

- zapas amunicji 315-360 pocisków na każdą wieżę, ogółem na okręcie 630-720 pocisków głównego kalibru,
- żywotność lufy do 350 strzałów.

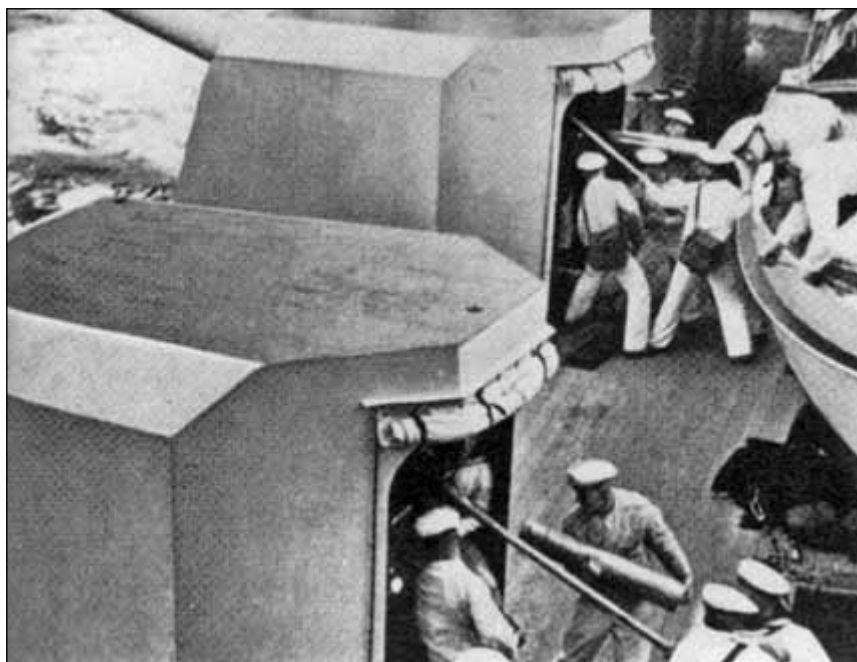
### Artyleria średnia

Artylerię średnią stanowiło 8 dział kalibru 150 mm pojedynczo lawetowanych na łożu obrotowym o pozycji środkowej (MPL), umieszczone po 4 na lewej i prawej burcie. Działa posiadały osłonę pancerną (10 mm).

Poziomy sektor ognia w zależności od usytuowania działa wynosił 175° względnie 185° na burtę przy której zostało zamontowane. Działa mogły poruszać się w pionie w zakresie od -10° do +35°. Przemieszczanie dział w pionie i poziomie mogło odbywać się mechanicznie lub ręcznie.

Podstawowe parametry zamontowanych dział artylerii średniej typu: 15 cm (SK) L/55 na łożu C 28 (MPL):

- długość lufy 55 kal.,



Lewoburtowa bateria dział SK C 28 kal. 150 mm na *Deutschlandzie* w trakcie działoczynów.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

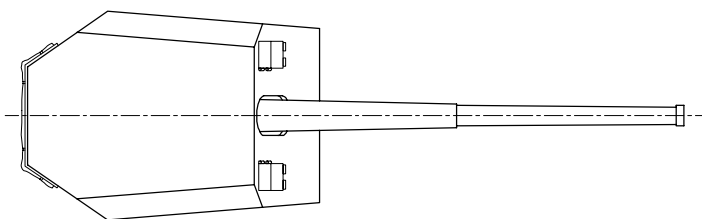
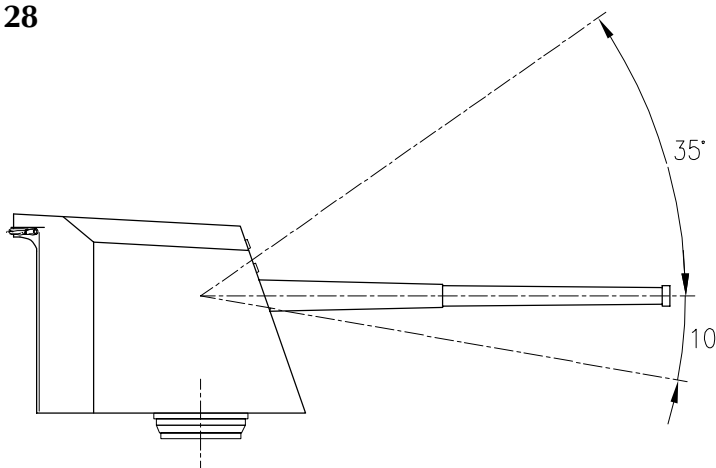
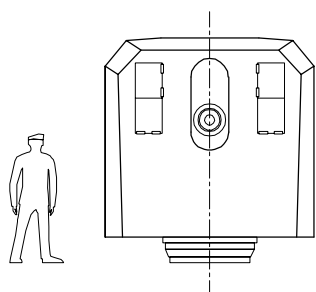
- prędkość początkowa pocisku 875 m/s
- maksymalny zasięg 22 000 m przy kącie podniesienia lufy 35° (maks),
- szybkostrzelność 8 strzałów/minutę, podawana jako maksymalna 10 strzałów/minutę, możliwa była do utrzymania tylko przez krótki czas z uwagi na konieczność ręcznego wydobywania pocisków z wyciągu amunicyjnego przez obsługę działa,

- waga pocisku 45,3 kg, używane pociski: granat burzący (3,058 kg materiału wybuchowego, zapalnik czołowy lub denny), granat burzący (3,892 kg materiału wybuchowego, zapalnik czołowy lub denny). Ładunek miotający zawierający proch C 32 w kartuszu z łuską metalową o wadze 23,5 kg,

- zapas amunicji 100-150 pocisków

### Działo 150 mm SK na łożu C 28

skala 1:100



Rys. Waldemar Kaczmarczyk





Kolejne ujęcie baterii dział 150 mm na *Deutschlandzie*. Za nimi widoczna wieża dział kal. 88 mm. Fot. zbiory Siegfried Breyer

na lufę, ogółem na okręcie 800-1200 pocisków artylerii średniej,

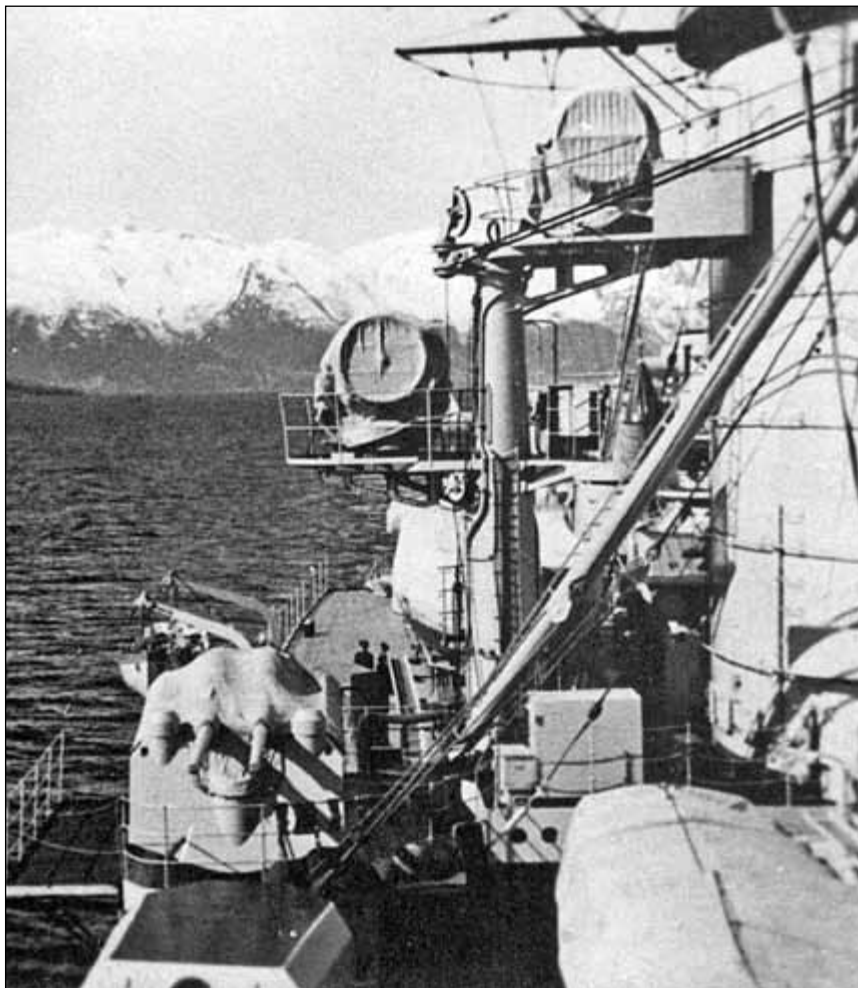
- żywotność lufy do 1100 strzałów.

Zestaw dział tworzących ciężką i lekką artylerię przeciwlotniczą jednostek typu *Panzerschiff* ulegał zmianom i modyfikacjom zarówno przed wybuchem wojny jak i w toku jej trwania.

W momencie wejścia do służby w 1933 roku *Deutschland* posiadał zamontowane w charakterze ciężkiej artylerii plot. jedynie 3 pojedyncze, pochodzące jeszcze z okresu I wojny światowej działa 88 mm – Flak L/45 C 16 na lawecie C 13 (MPL) z maskami ochronnymi. Zostały one zamontowane na pokładzie z powodu braku gotowych nowych modeli dział plot. W roku 1934 zastąpiono je przez 6 dział 8,8 cm – Flak L/76 C 32 na stabilizowanej trójosiowo dwudziałowej lawecie C 31. Kolejne oddawane do służby pancerniki *Admiral Scheer* i *Admiral Graf Spee* otrzymały od razu przewidywane w projekcie uzbrojenie przeciwlotnicze w postaci 6 dział 88 mm.

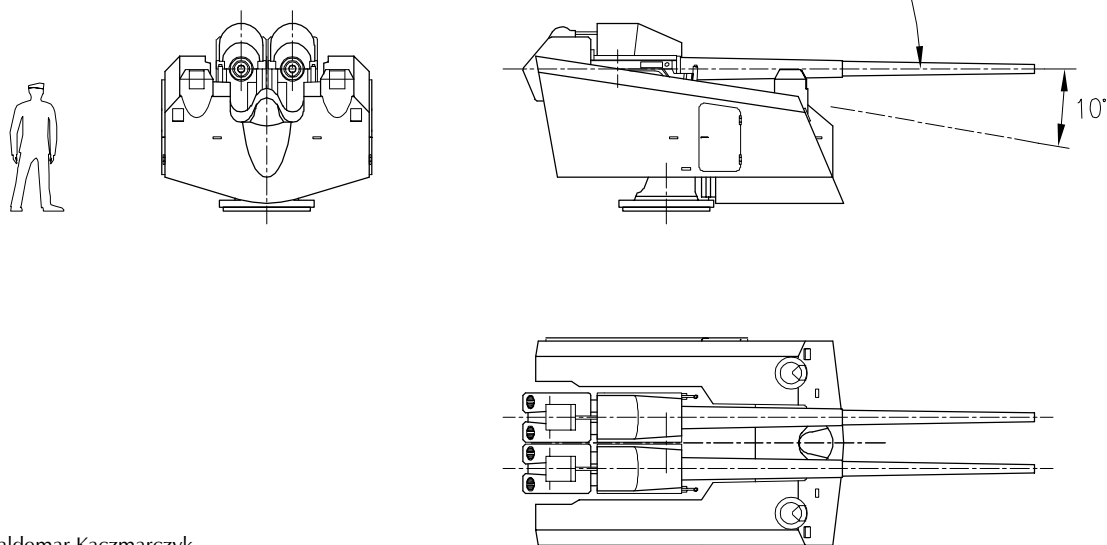
Jeszcze raz *Deutschland*. Tym razem ujęcie na wieżę dział kal. 88 mm i reflektory bojowe.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



## Działo 88 mm Flak L/76 na lawecie C 32

skala 1:100



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Dwa stanowiska dział kal. 88 mm zostały ustawione na wysokości komina po lewej i prawej burcie z poziomym sektorem ostrzału wynoszącym 180°, trzecie zaś na dachu nadbudówki rufo-

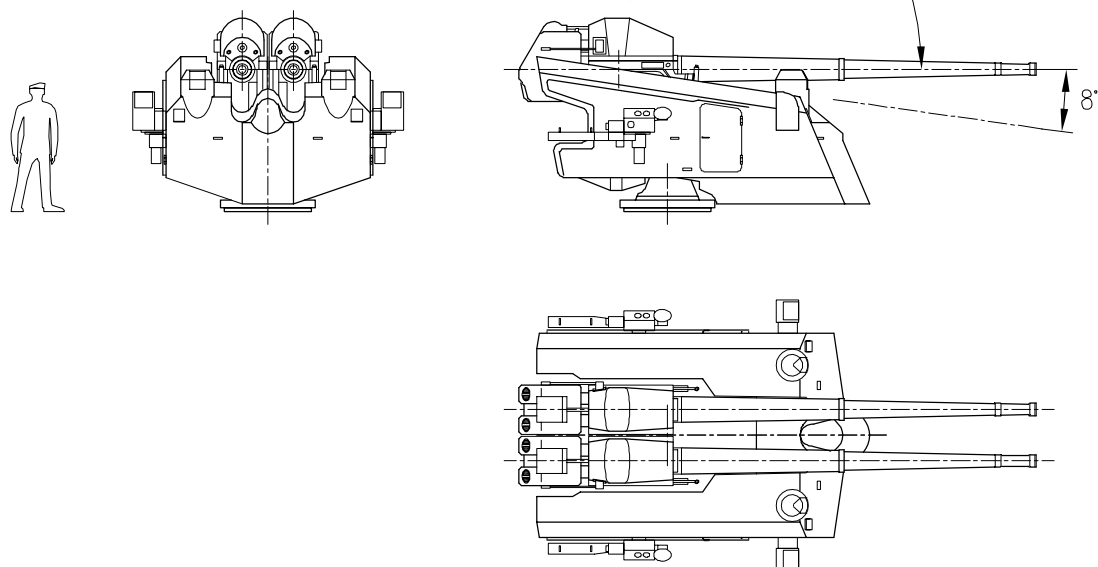
wej z sektorem ostrzału 360°. Zamontowane działa mogły poruszać się w płaszczyźnie pionowej w zakresie od  $-10^\circ$  do  $+80^\circ$ . Naprowadzanie dział ręcznie z prędkością 3,6/s lub mechanicznie

z prędkością 10/s. Masa dwudziałowego stanowiska armaty plot kal. 8,8 cm wynosiła 23,65 t.

Podstawowe dane techniczne działa 88 mm – Flak L/76 C 32:

## Działo 105 mm Flak L/65 na lawecie C 33

skala 1:100



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

- długość lufy 76 kal.,
- prędkość początkowa pocisku 820 m/s,
- maksymalny zasięg do celów powietrznych 12 400 m, przy kącie podniesienia lufy 80° (maks.), a do celów morskich 17 200 m,
- szybkostrzelność do 15 strzałów/minutę (z każdej lufy),
- waga pocisku odłamkowego 9 kg (3,1 kg materiału wybuchowego), naboje zespolone z łuską o wadze 15 kg,
- zapas pocisków po 500 sztuk na lufę, ogółem na okręcie 3000 pocisków do dział plot kal. 88 mm,
- żywotność lufy do 3200 strzałów.

Gwałtowny rozwój lotnictwa, związany z pojawieniem się jakościowo nowych, większych, całkowicie metalowych i przede wszystkim szybszych samolotów spowodował, że istniejące ciężkie działa plot kal. 8,8 cm okazały się niewystarczające do obrony okrętu. W związku z tym dotychczasowe ciężkie działa plot zostały zastąpione przez taką samą liczbę bardziej skutecznych dział większego kalibru, to jest 10,5 cm – Flak L/ C 33. Działa te osadzone również po dwa na lawetach typu C 33, stanowiących modyfikację wcześniejszych lawet typu C 31 stosowanych przy dzia-

łach kal. 88 mm, zostały zainstalowane na stanowiskach zajmowanych dotychczas przez ciężkich dział plot.

Jako pierwszy wymianę uzbrojenia przeszedł w 1938 roku *Admiral Graf Spee* a następnie we wrześniu 1939 roku *Admiral Scheer* i jako ostatni w 1940 roku przy okazji remontu *Lützow* (eks-*Deutschland*)

Działa kal. 105 mm nie różniły się w zasadniczy sposób od wcześniej stosowanego modelu kal. 88 mm. Zamontowane na stanowiskach działa mogły się poruszać w płaszczyźnie pionowej w zakresie od -8° do +80°. Naprowadzanie dział odbywało się ręcznie z prędkością 1,5°/s w poziomie, a 1,33°/s w pionie lub mechanicznie odpowiednio z prędkością 8°/s i 10°/s. Działa posiadały pancerną osłonę lawety o grubości od 8 do 15 mm i wadze 6,1 t. Masa całkowita dwudziałowego stanowiska wraz z pancerną osłoną armaty plot. kal. 105 mm wynosiła 27,35 t.

Podstawowe dane techniczne działa 105 mm – Flak L/65 C 33:

- długość lufy 65 kal.,
- prędkość początkowa pocisku 900 m/s,
- maksymalny zasięg do celów powietrznych 12 500 m, przy kącie pod-

niesienia lufy 80° (maks.), zaś do celów morskich 17 700 m,

- szybkostrzelność do 15 strzałów/minutę (z każdej lufy),
- waga zespolonego pocisku odłamkowego (wraz z łuską metalową) 15,1 kg (5,2 kg materiału wybuchowego),
- zapas pocisków 400-500 sztuk na lufę, ogółem na okręcie 2400-3000 pocisków do dział plot kal. 105 mm,
- żywotność lufy do 2950 strzałów.

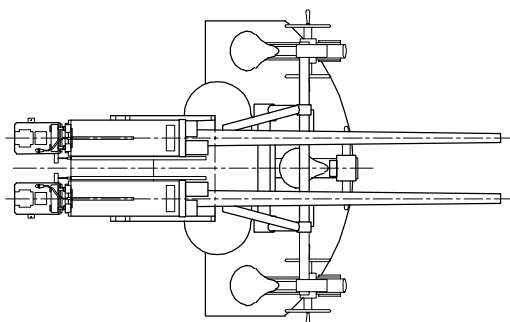
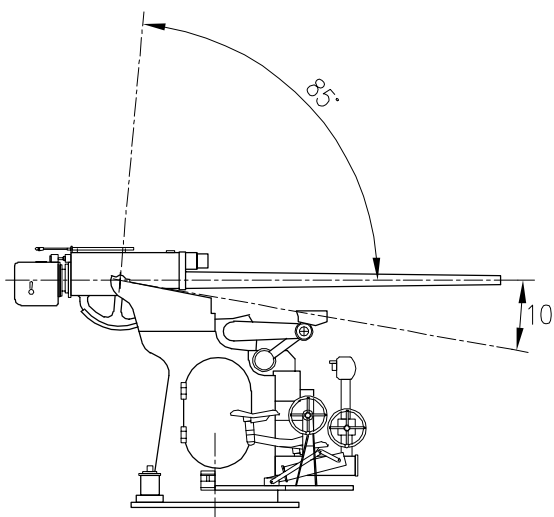
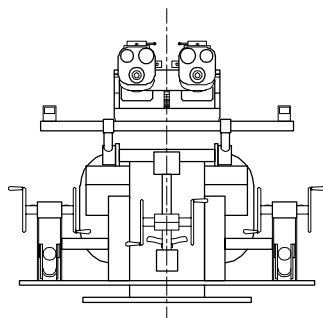
#### Lekka artyleria przeciwlotnicza

Lekka artyleria plot. „pancerników kieszonkowych”, składająca się pierwotnie z dział kalibru 37 mm i 20 mm, ulegała w toku działań wojennych licznym zmianom spowodowanym wzrostem znaczenia lotnictwa jako środka walki. Zmiany te polegały zarówno na zwielokrotnieniu liczby luf na okręcie poprzez wprowadzanie dodatkowych, wielolufowych, sprzężonych (poczwórnie i podwójnie) systemów artyleryjskich, jak i wprowadzeniu dział plot. nowego kalibru.

Prototypowy *Deutschland* jako podstawową lekką artylerię przeciwlotniczą, otrzymał w 1934 roku, zaś pozostałe jednostki już z chwilą ich budowy, 8 dział kalibru 37 mm –

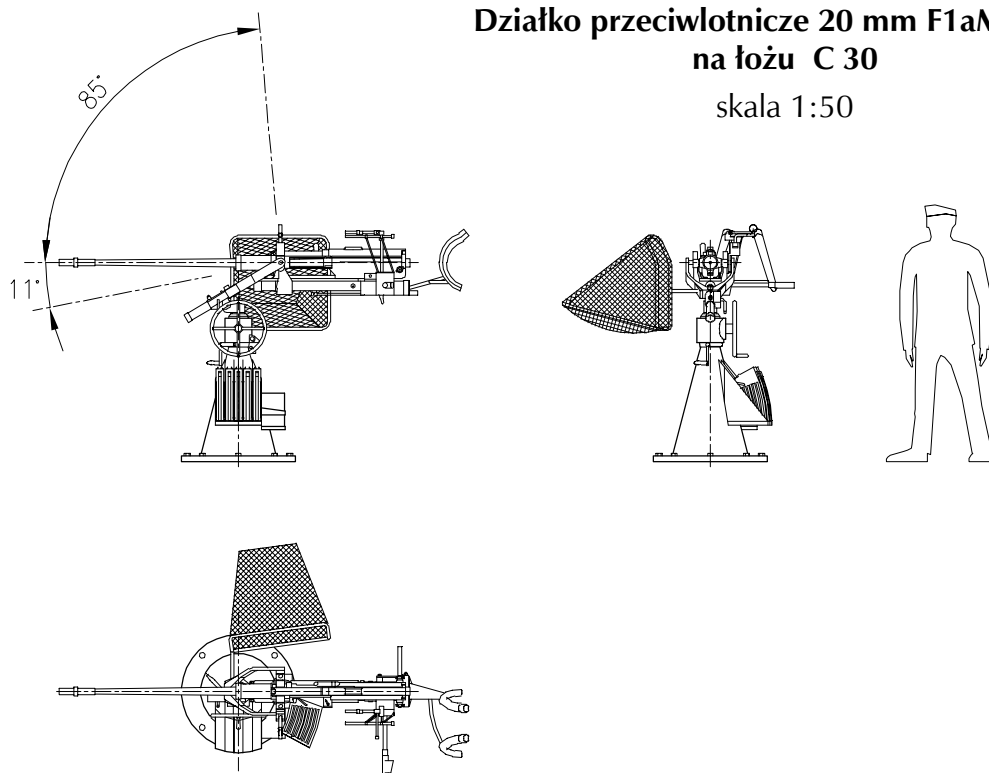
### Działko przeciwlotnicze 37 mm Flak L/83 na lawecie C 30

skala 1:50



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

## Działko przeciwlotnicze 20 mm F1aMG L/65 na łożu C 30 skala 1:50



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Flak L/83 na podwojonych ławetach C 30.

Działa te mogły poruszać się w płaszczyźnie pionowej w zakresie od  $-10^\circ$  do  $+85^\circ$ . Naprowadzanie ich odbywało się ręcznie z prędkością  $4^\circ/\text{s}$  w poziomie i  $3^\circ/\text{s}$  w pionie. Masa całkowita dwudziałowego stanowiska armaty plot – 37 mm wynosiła 3,67 t.

Podstawowe dane techniczne działka plot. 37 mm – Flak L/83 C 30:

- długość lufy 80 kal.,
- prędkość początkowa pocisku 1060 m/s,
- maksymalny zasięg do celów powietrznych 6800 m, przy kącie podniesienia lufy  $85^\circ$  (maks.), natomiast do celów morskich 8500 m, przy kącie podniesienia lufy  $35,7^\circ$ ,
- teoretyczna szybkostrzelność wynosiła 160 strzałów/minutę (z każdej lufy), jednak w praktyce dochodziła do 80 strzałów,
- waga pocisku odłamkowego wynosiła 0,742 kg (0,365 kg materiału wybuchowego), zaś całego naboju zespolonego 2,1 kg,
- zapas 1000 pocisków na lufę w łódkach naboju po 6 lub 8 naboju, ogółem na okręcie 8000 pocisków kal. 37 mm,
- żywotność lufy do 7500 strzałów.

Działa przeciwlotnicze kalibru 3,7 cm na *Admiral Scheer* zostały je-

sienią 1944 roku zdemonstrowane i zastąpione przez większą liczbę działek kal. 20 mm, natomiast na pozostałych jednostkach były użytkowane do końca istnienia okrętów.

Uzupełnieniem lekkiej artylerii przeciwlotniczej były działa kalibru 20 mm. W niemieckiej nomenklaturze, działa tego kalibru traktowane były jako ciężkie karabiny maszynowe (Maschinengewehr MG), stąd też zastosowany pierwotnie na jednostkach typu *Panzerschiff* model nosił oznaczenie 2 cm – F1aMG L/65 C 30 na łożu cokołowym, obrotowym C 30 (MPL). Działa te, początkowo w liczbie 8 sztuk zamontowano na *Deutschland*, by następnie zwiększyć ilość luf tego kalibru do 10. Taka sama ilość dział została zamontowana na *Admiral Scheer*, zaś na *Admiral Graf Spee* zainstalowano ich 14 sztuk. Działa były ławetowane pojedynczo i pozbawione maski czy tarczy ochronnej. Sektor ognia w płaszczyźnie poziomej był uzależniony od miejsca ich zamontowania. W płaszczyźnie pionowej działa posiadały możliwość poruszania się w zakresie od  $-11^\circ$  do  $+85^\circ$ . Naprowadzanie w pionie i poziomie wyłącznie ręczne. Waga kompletnego działka plot kal. 2,0 cm na stanowisku ogniowym wynosiła 0,42 t.

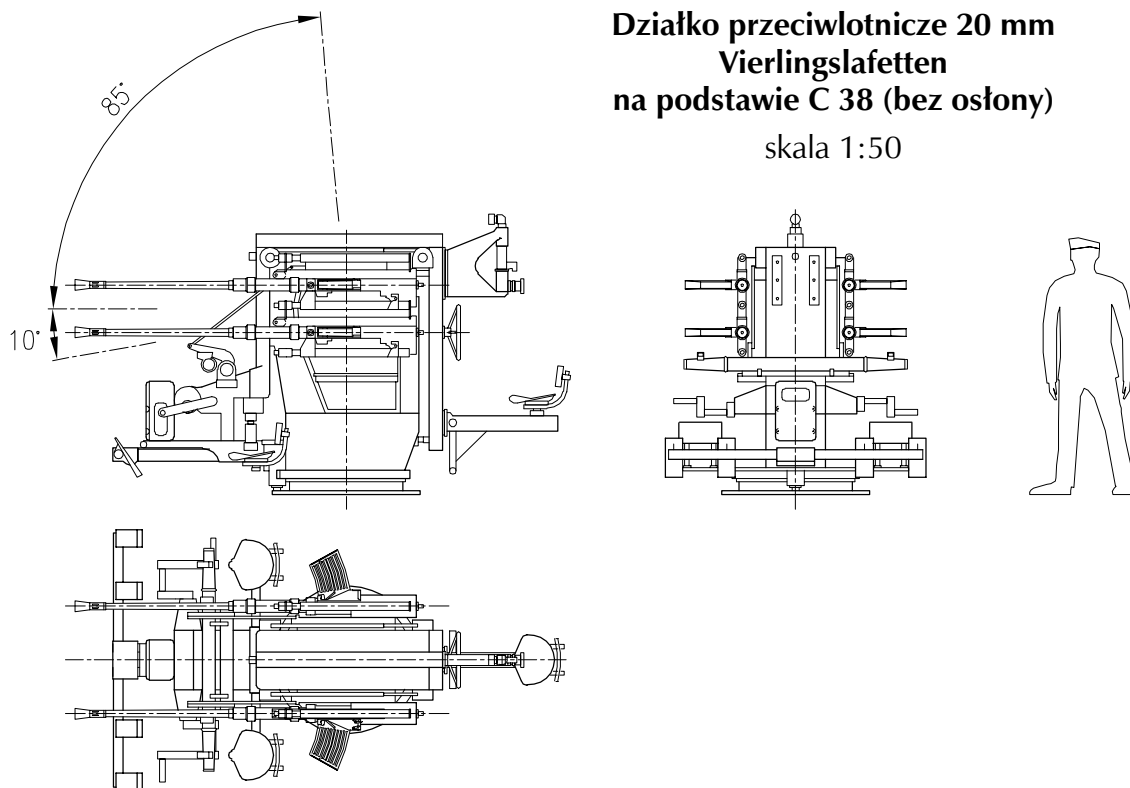
Podstawowe dane techniczne działka plot. 2 cm – F1aMG L/65 C 30:

- długość lufy 65 kal.,
- prędkość początkowa pocisku 835 m/s,
- maksymalny zasięg do celów powietrznych 3700 m, przy kącie podniesienia lufy  $85^\circ$  (maks.), a do celów morskich 4900 m przy kącie podniesienia lufy  $13^\circ$ ,
- szybkostrzelność teoretyczna 280 strzałów/minutę, praktyczna dochodziła jedynie do 120 strzałów,
- pociski odłamkowe o wadze 0,134 kg (0,0395 kg materiału wybuchowego), zaś waga całego naboju zespolonego 0,32 kg,
- zapas amunicji po około 2000 pocisków na lufę w magazynkach o pojemności 20 naboju, ogólny poziom zapasu pocisków kal. 2,0 cm na okrętach był zmienny w zależności od liczby dział tego kalibru, która w czasie działań wojennych ulegała znacznemu zwiększeniu,
- żywotność lufy do 22 000 strzałów.

W toku działań wojennych zainstalowane działka kal. 2,0 cm model C 30 zostały zastąpione nowszym modelem C 38, który charakteryzował się znacznie większą szybkostrzelnością, dochodzącą w praktyce do 220 strzałów/minutę. Działa modelu C 38 montowano na okrętach pojedynczo, choć znacznie częściej podwójnie (Doppel-lafetten) oraz poczwórnie sprężne

## Działko przeciwlotnicze 20 mm Vierlingslafetten na podstawie C 38 (bez osłony)

skala 1:50



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

(Vierlingslafetten). Część zamontowanych dział została wyposażona w tarcze ochronne.

W 1944 roku uzbrojenie przeciwlotnicze okrętów zostało wzbogacone o nowy model dział, o niestosowanym wcześniej kalibrze 40 mm. Było to dział 4 cm Flak L/56 Bofors 28 lawetowane pojedynczo z tarczą ochronną. Sektor ognia działa w płaszczyźnie poziomej wynosił 360°, a maksymalny kąt podniesienia lufy +90°.

Podstawowe dane techniczne dział 4 cm Flak L/56 Bofors 28:

- długość lufy 56/60 kal.,
- prędkość początkowa pocisku 856 m/s,
- maksymalny zasięg do celów powietrznych 6700 (skuteczny tylko do 4300 m), zaś do celów morskich do 9000 m,
- szybkostrzelność teoretyczna 180 strzałów/minutę, w praktyce wynosiła do 120 strzałów,
- naboje zespolone, pocisk odłamkowy

wy o wadze 0,995 kg (0,303 kg materiału wybuchowego),

- zapas amunicji po 2000 pocisków na lufę.

Różnorodność stosowanej jesienią 1944 roku lekkiej artylerii przeciwlotniczej i łączną liczbę jej luf, prezentuje poniższe zestawienie w tabeli.

### Uzbrojenie torpedowe

Broń torpedowa jednostek typu Panzerschiff reprezentowana była przez 8 wyrzutni torpedowych kalibru 533 mm w dwóch obrotowych poczwórnych aparatach zamontowanych wahlwie za uskokiem rufowym kadłuba, około 5 metrów ponad linią wodną okrętu. W wyrzutniach używano bezśladowych torped kal. 533 mm typu G 7 A o długości 7 m i wadze 1,51 t (300 kg materiału wybuchowego), które dzięki napędowi  $H_2O_2$  osiągały zasięg 6000 m z prędkością 44 węzłów<sup>11</sup>. Aparaty torpedowe zostały wyposażone w osłony pancerne o grubości 10 mm chroniące

przed odłamkami. Poza torpedami na wyrzutniach na okrętach znajdowały się jedynie 2 torpedy zapasowe. W roku 1940 w czasie remontu i modernizacji na *Admiral Scheer* zwiększono ich liczbę do 4 sztuk. Usytuowanie wyrzutni torpedowych na rufie utrudniało zarówno korzystanie z nich przy większych prędkościach i złym stanie morza jak i ewentualne ponowne załadowanie. Do kierowania ogniem torpedowym okrętów służyły dwa 3-metrowe dalmierze umieszczone na skrzydłach dziobowej nadbudówki.

### SYSTEMY KIEROWANIA OGNIEM

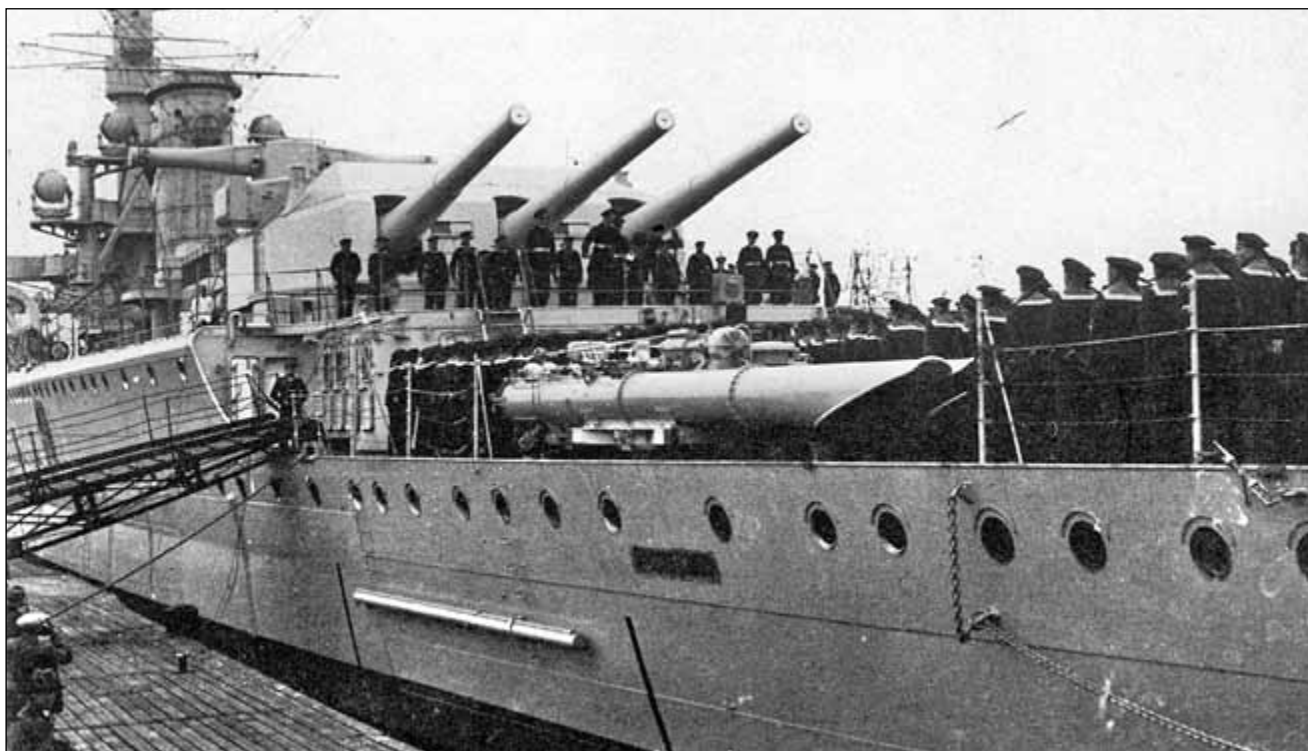
Do kierowania ogniem artylerii ciężkiej „pancerników kieszonkowych” służyły 4 dalmierze o bazie 10,5-metrowej. Dwa z nich zamontowane były w obrotowych pancernych wieżyczkach. Dalmierz zainstalowany na marsie ponad głównym stanowiskiem kierowania artylerią okrętu, podobnie jak zamontowany ponad rufowym stanowiskiem dowodzenia, były podstawowymi środkami namiaru artyleryjskiego. Pozostałe dwa dalmierze zamontowane we wieżach artyleryjskich „Anton” i „Bruno” spełniały rolę zapasowych, umożliwiających samodzielne prowadzenie ognia przez

rodzaj dział	Lützw (eks – Deutschland)	Admiral Scheer
4 cm L/56 Bofors 28	6	6
3,7 cm L/83 C 30 (Doppellafetten)	4	-
2,0 cm L/65 C 38 (Einzellafetten)	2	-
2,0 cm L/65 C 38 (Doppellafetten)	12	12
2,0 cm L/65 C 38 (Vierlingslafetten)	12	16

wg. Breyer S, *Die Panzerschiffe der Kriegsmarine*, 1995

11. Komorowski Antoni, Kuliś Jerzy, *Torpedy*, Warszawa 1977.





W dniu 01.04.1933 r. oddanie do służby *Deutschland*. Na rufowych wyrzutniach torped brak jeszcze osłon.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

poszczególne wieże w przypadku awarii czy zniszczenia centrali artyleryjskiej okrętu.

Dalmierz o bazie 7-metrowej, umieszczony na dachu dziobowego stanowiska dowodzenia służył do kierowania ogniem artylerii średniej.

Do kierowania ogniem ciężkiej artylerii przeciwlotniczej służyły 2 dalmierze typu „SL-2” w przypadku *Deutschland*, natomiast w pozostałych pancernikach 3 dalmierze typu „SL-4” umieszczone po bokach komina oraz przed stanowiskiem dowodzenia. Lek-

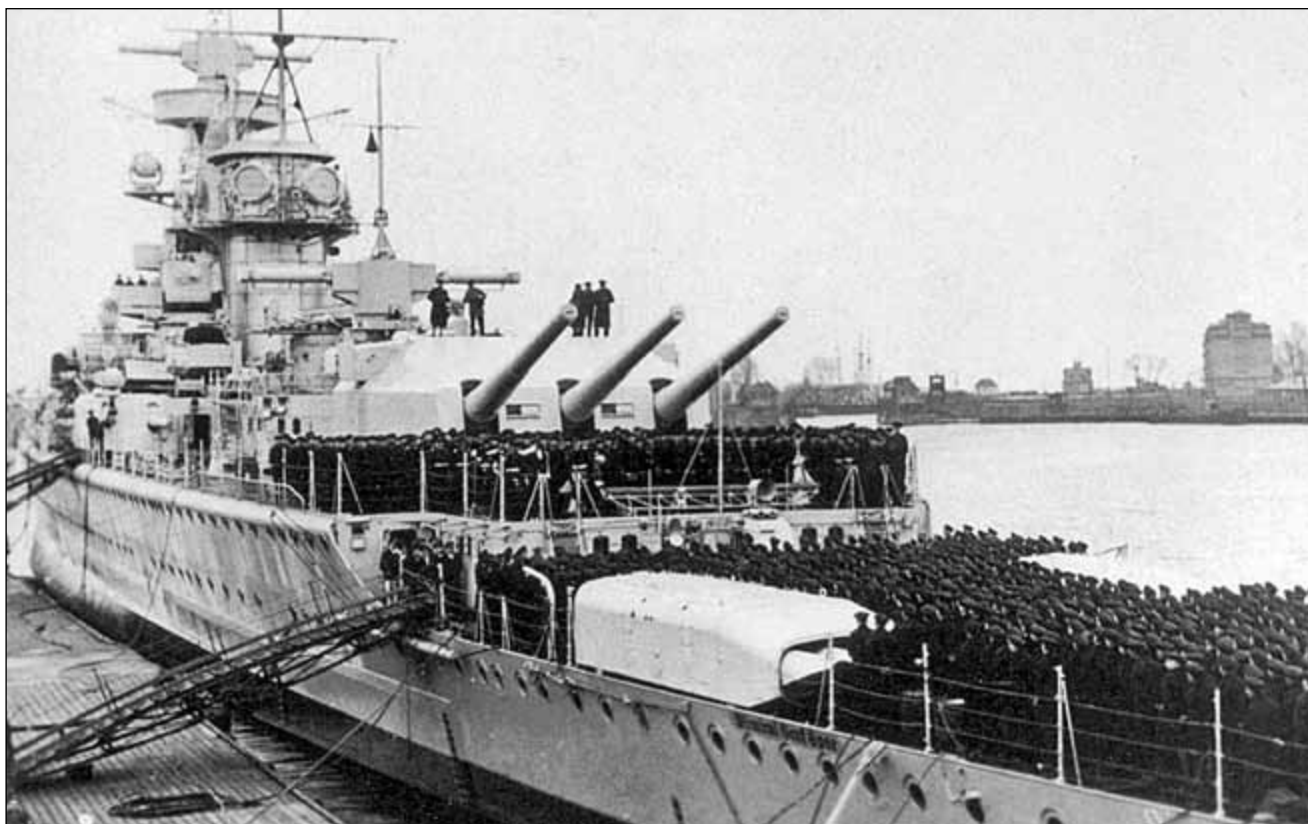
ka artyleria przeciwlotnicza korzystała z przenośnych dalmierzy 1,25 metrowych.

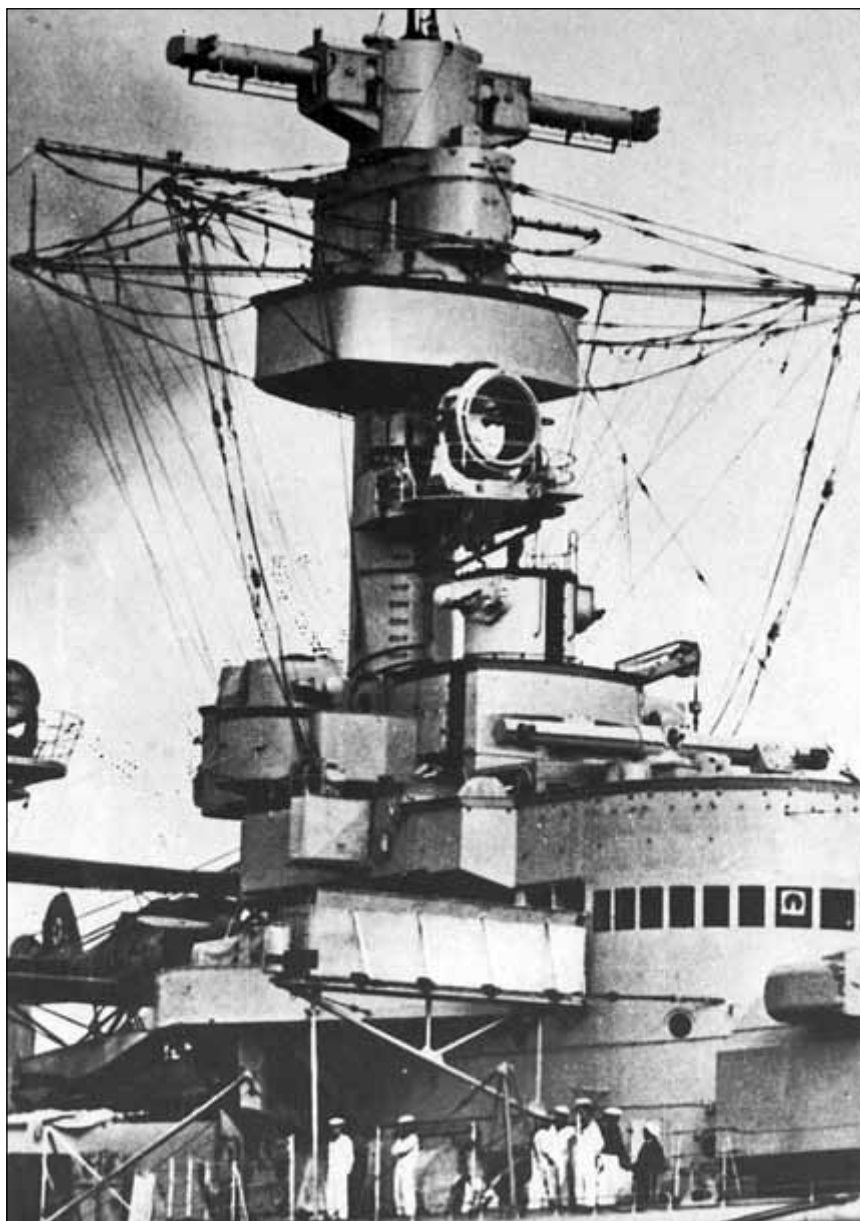
#### WYPOSAŻENIE RADAROWE

Okręty klasy „pancerników kieszonkowych” znalazły się wśród pierwszych

Wcielenie do służby *Admiral Graf Spee*, 6 stycznia 1936 r. Tym razem wyrzutnie torped posiadają już osłony pancerne.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Portretowe ujęcie pomostu i wieży dowodzenia *Deutschlanda*. Na szczycie wieży umiejscowiony dalmierz 10,5 m.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

krajach od lat dwudziestych. W rezultacie tych okrytych tajemnicą prac powstało urządzenie określane jako „Dezimeter Telegraph Gerät” będące pierwowzorem radarów obserwacyjnych.

W prototypowe urządzenie radarowe typu FuMG 39 (g0) wyposażony został przed wyruszeniem na działania wojenne w 1939 roku *Admiral Graf Spee*. Niemieckie urządzenia radarowe posiadały moc 8 kW i pracowały na fali o długości 81,5 cm, charakteryzowały się także dużymi antenami, kształtem i strukturą przypominającymi materac. Dla radaru typu FuMO 22 miały wymiary 2 x 6 m, a dla typu FuMO 27 2 x 4 m. Z uwagi na techniczne niedoskonałości urządzeń radarowych ich anteny musiały być montowane wysoko, tak by posiadały niezakłócone pole obserwacji, stąd też instalowano je na szczycie dziobowego, ewentualnie także rufowego, dalmierza na wieży dowodzenia.

*Deutschland/Lützow* został wyposażony w urządzenie radarowe typu FuMO 22, które ze zmienną konfiguracją anten, zachowało się do końca wojny. *Admiral Scheer* wyposażono pierwotnie w radar typu FuMO 22, który po modernizacji jednostki w 1940 roku zastąpiono radarem typu FuMO 27. To urządzenie pozostało na okręcie do końca jego istnienia. W roku 1942 okręt otrzymał dodatkowo radar FuMO 26.

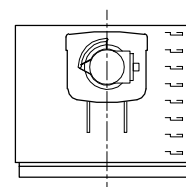
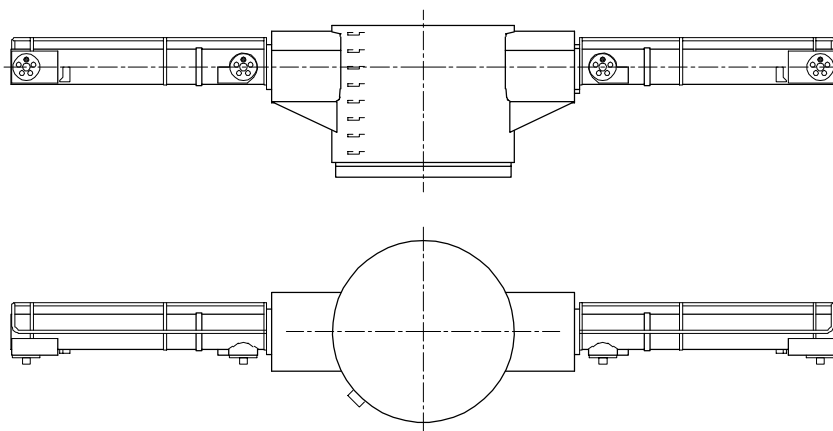
#### WYPOSAŻENIE LOTNICZE

Szczególnym rodzajem uzbrojenia „pancerników kieszonkowych” było ich wyposażenie lotnicze obejmujące wodnosamoloty oraz katapultę umożliwiającą start. Wyposażenie to umożliwiało prowadzenie dalekiego roz-

jednostek Kriegsmarine wyposażonych w urządzenia radarowe.

Prace nad urządzeniami pozwalającymi określać namiary na znaczną od-

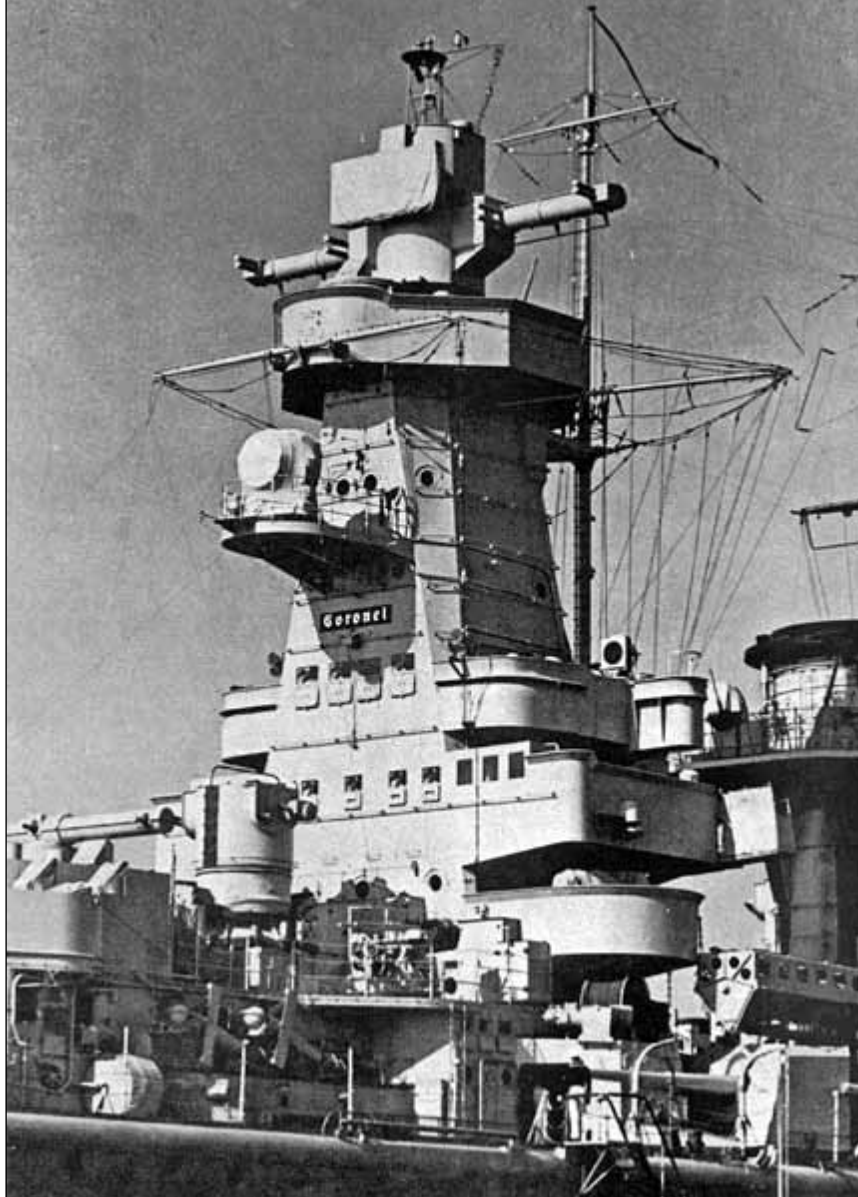
ległość i w złych warunkach meteorologicznych przy wykorzystaniu zjawiska odbicia fal elektromagnetycznych, trwały w Niemczech, podobnie jak i w innych



**Dalmierz 10,5 metrowy**  
skala 1:100

Rys. Waldemar Kaczmarczyk





Portretowe ujęcie wieży dowodzenia *Admiral Graf Spee*. Na jej szczycie widoczna antena radaru FuMG 39 osłonięta brezentem dla zachowania tajemnicy.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

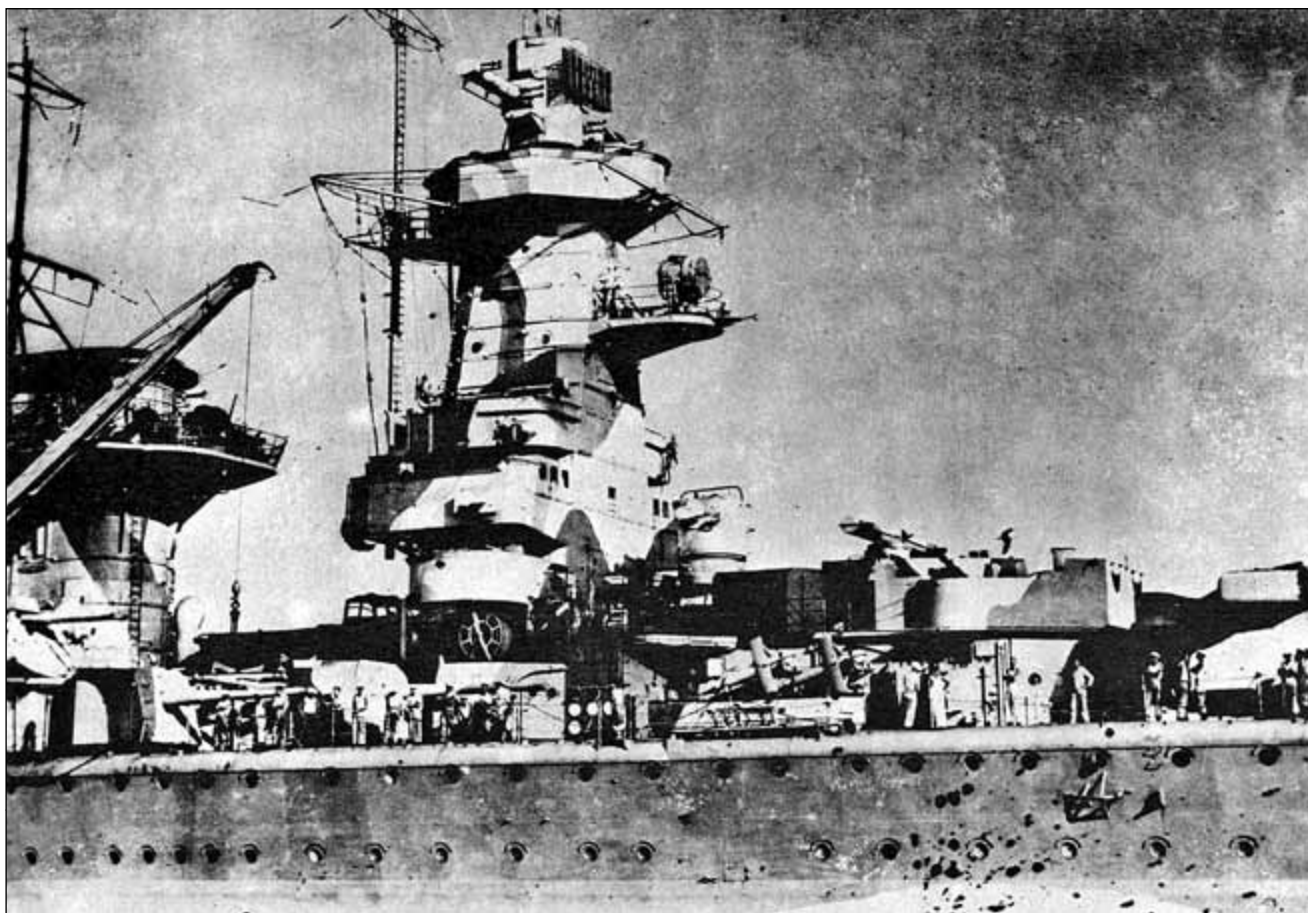
poznania z powietrza, szczególnie ważnego w oceanicznych działaniach przeciwko żegludze oraz ewentualne korygowanie własnego ognia artyleryjskiego, pełniąc tym samym funkcję „oczu i uszu” okrętu.

Projekt budowy pierwszego pancernika nie przewidywał instalacji wyposażenia lotniczego, stąd też nie posiadał go *Deutschland* w chwili wejścia do służby wiosną 1933 roku. Wyposażenie lotnicze zostało zamontowane na nim dopiero latem 1935 roku w stoczni Deutsche Werke w Kilonii, kiedy zainstalowano 14-metrową katapultę oraz osadzono na niej wodnosamolot rozpoznawczy Heinkel He 60. Etatowe wyposażenie lotnicze przewidywało zaokrętowanie 2 wodnosamolotów, jednak z uwagi na brak hangaru na okręcie, tylko jeden z nich znajdował się w stanie natychmiastowej gotowości do użytku na katapulcie, a drugi przechowywany był w stanie złożonym w skrzyniach.

Katapulta została zainstalowana między wieżą stanowiska dowodzenia a kominem i była obsługiwana przez jeden dźwig na prawej burcie. Takie usytuowanie katapulty występowało wyłącznie na *Deutschland*, pozostałe jednostki,

*Admiral Graf Spee* w Montevideo po bitwie u ujścia La Platy z widocznymi śladami po trafieniach. Proszę jednak zwrócić uwagę na odsłoniętą antenę radaru widoczną na przodzie dalmierza.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





*Deutschland* w latach 1936-37. Okręt posiada katapultę umiejscowioną przed kominem, na niej wodnosamolot He 60. Fot. zbiory Jarosław Malinowski

które budowano już od początku z wyposażeniem lotniczym, posiadały analogiczną katapultę zamontowaną za kominem w kierunku rufy, obsługiwaną przez dwa dźwigi firmy DEMAG na lewej i prawej burcie. W wyniku przebudowy *Admiral Scheer* już od 1935 roku posiadał tylko jeden dźwig na lewej burcie. Do podnoszenia z wody wodnosamolotów w okresie do wybuchu wojny, stosowano także urządzenie pomocni-

cze zwane „Landesegel” (w tłumaczeniu p. Jarczyka „żagiel do lądowania”)<sup>12</sup>. Było to jednak urządzenie skomplikowane i kłopotliwe w obsłudze, które zlikwidowano z chwilą podjęcia przez okręty działań bojowych.

Początkowo okręty wyposażono w wodnosamoloty Heinkel He 60, które w 1939 roku zastąpiono nowszymi wodnosamolotami Arado Ar 196. Jako pierwsza jednostka Kriegsmarine taki

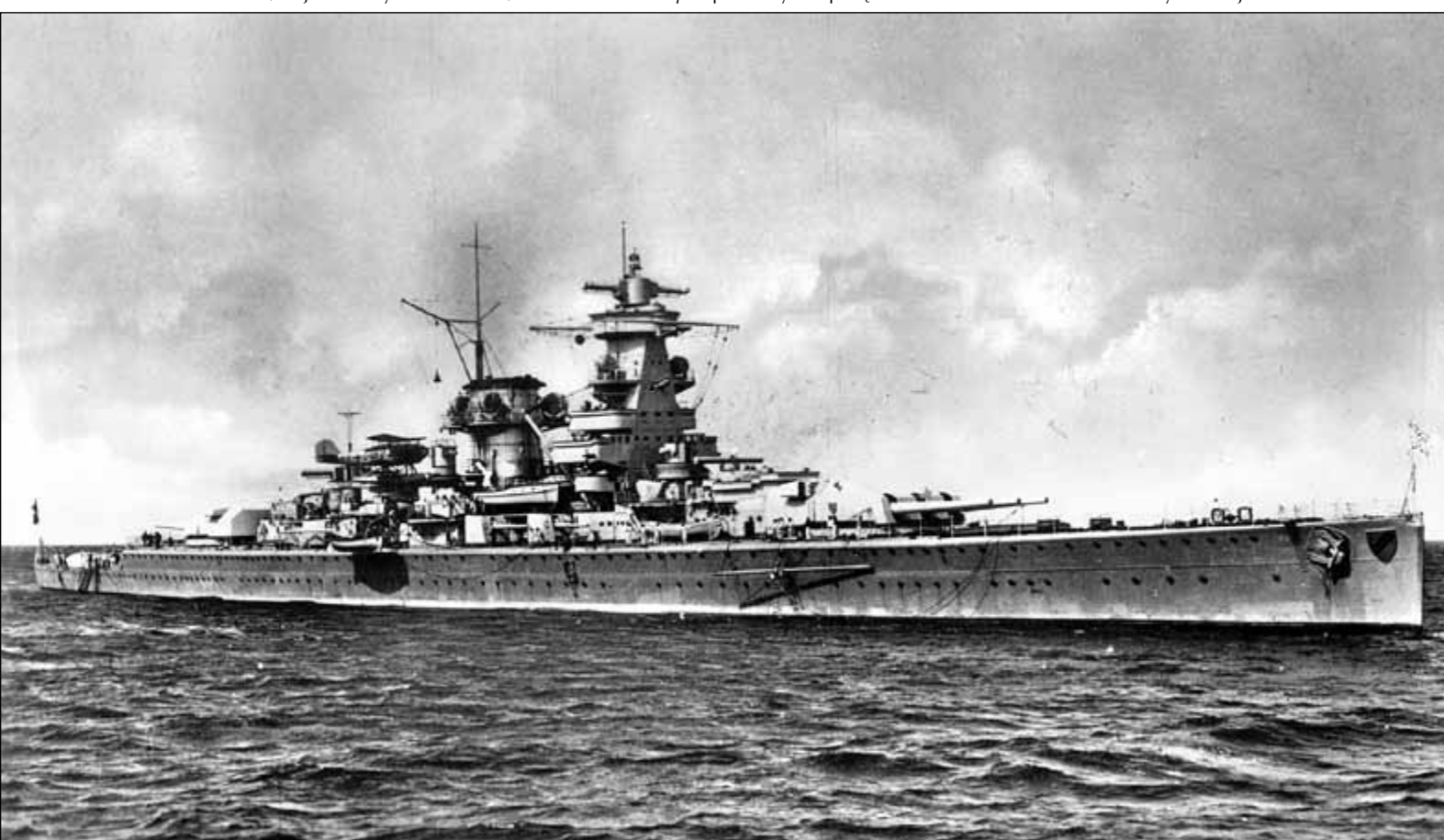
samolot model Ar 196 A1 otrzymał *Admiral Graf Spee* w sierpniu 1939 roku bezpośrednio przed wyjściem w rejs bojowy na Atlantyk. Pozostałe pancerniki otrzymały nowe wodnosamoloty jesienią tego roku.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne wodnosamolotów stosowanych na okrętach klasy *Deutschland*:

12. Jarczyk Michał, *Pancernik Admiral Graf...*

*Admiral Scheer* (tutaj widoczny latem 1939 r.) oraz *Admiral Graf Spee* posiadały katapultę za kominem.

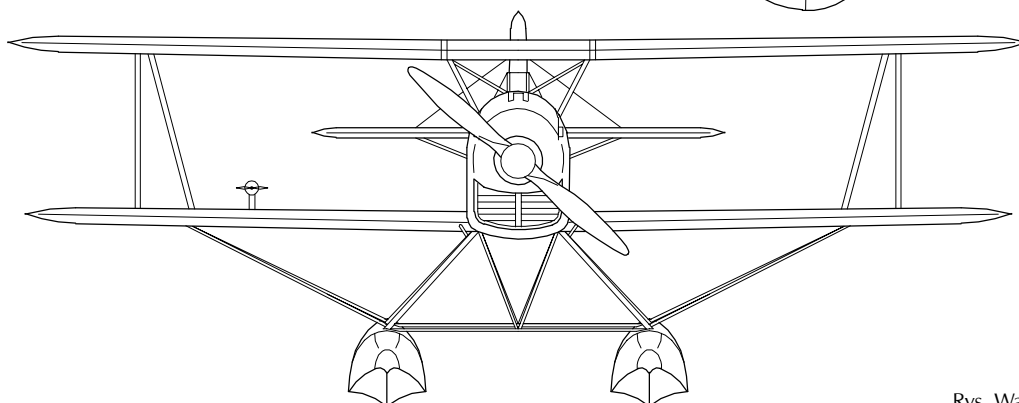
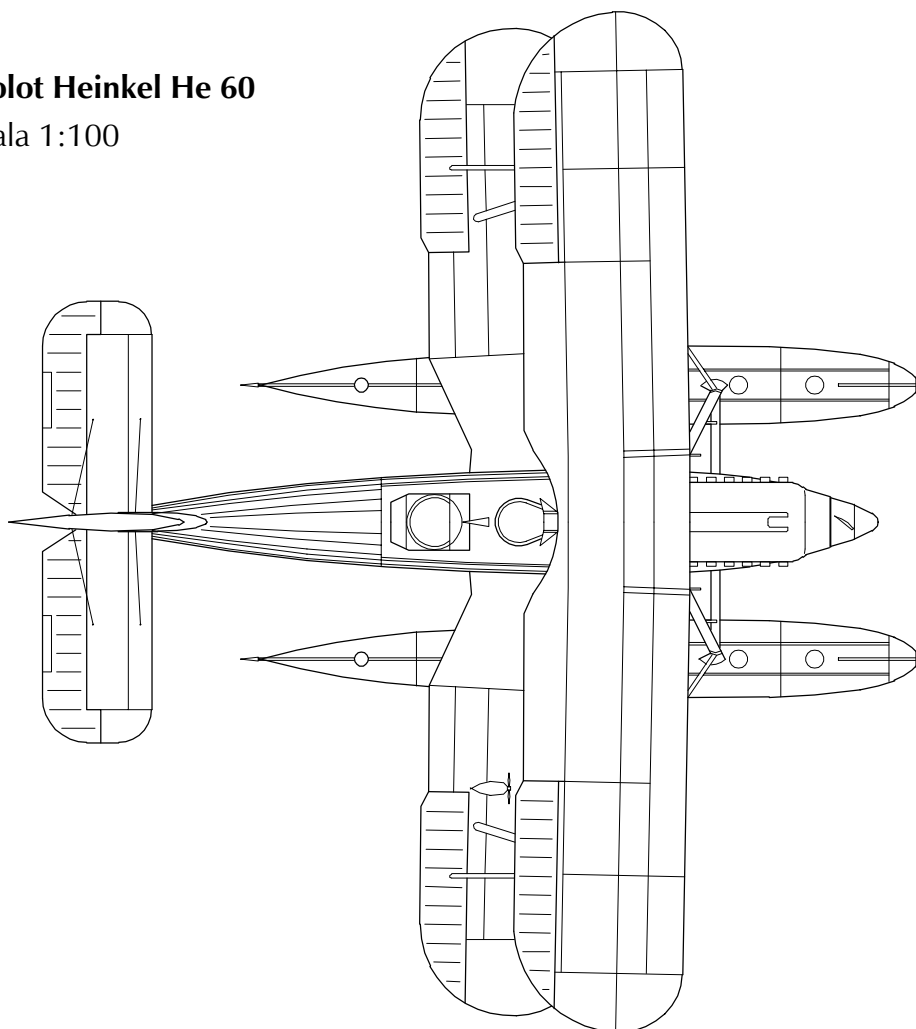
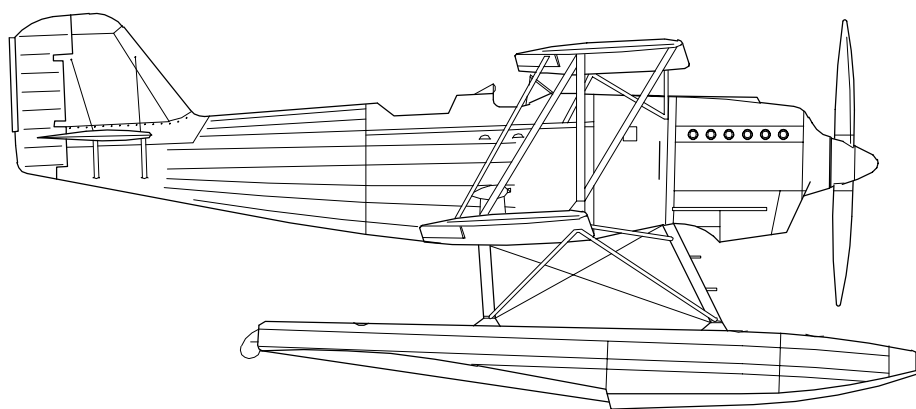
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





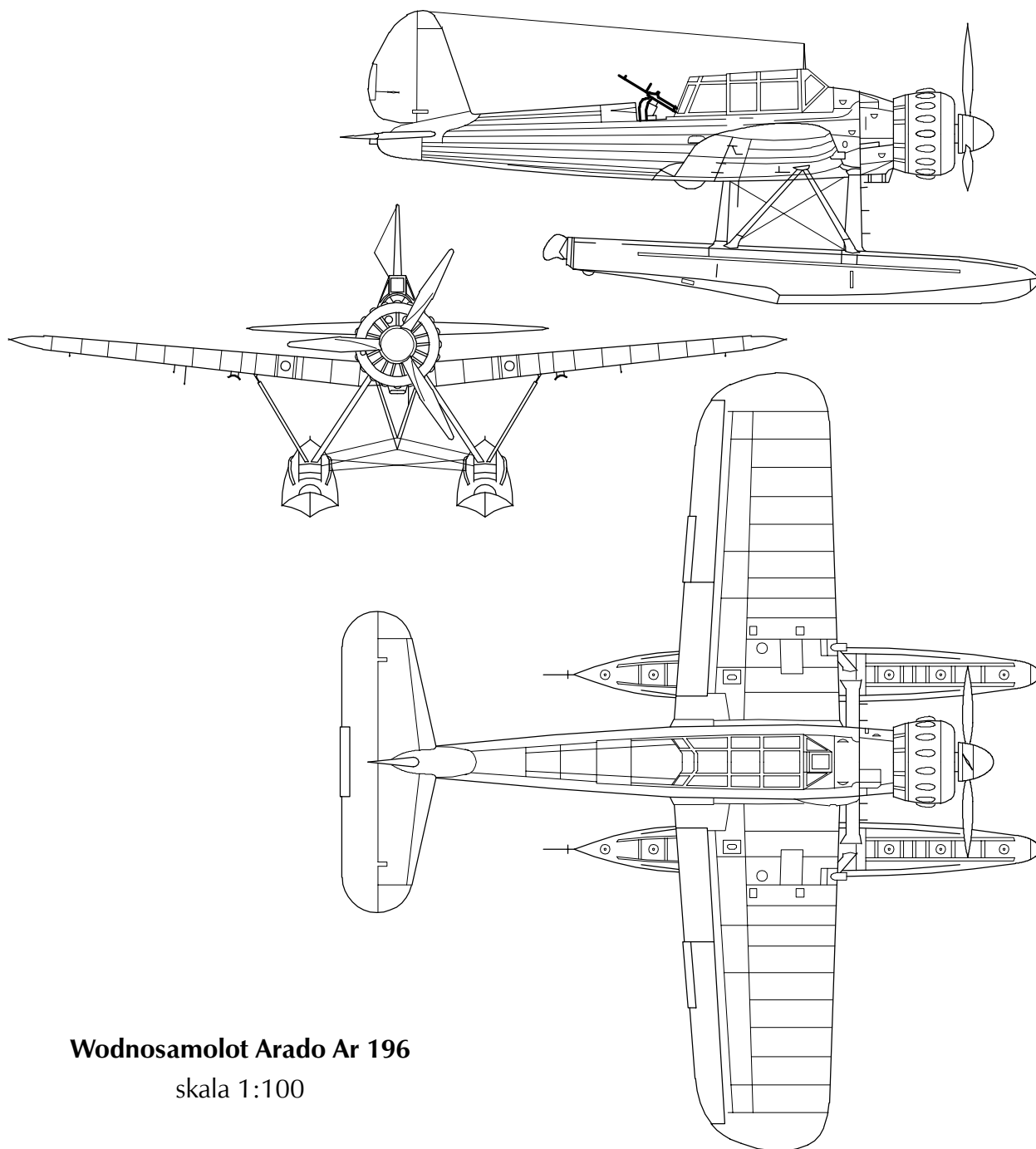
## Wodnosamolot Heinkel He 60

skala 1:100



Rys. Waldemar Kaczmarczyk





## Wodnosamolot Arado Ar 196

skala 1:100

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

- Heinkel He 60 – dwumiejscowy dwupłatowy pływakowy wodnosamolot rozpoznawczy w wersji pokładowej, masa 3,4 t, silnik 660 KM, prędkość maks. 240 km/h, zasięg 945 km, uzbr.: 1 km, 120 kg bomb

- Arado Ar 196 – dwumiejscowy jednopłatowy wodnosamolot rozpoznawczy w wersji pokładowej, masa

3,3 t, silnik 960 KM, prędkość maks. 320 km/h, zasięg 800 km, uzbr.: 1 km, 100 kg bomb<sup>13</sup>.

### ZAŁOGA

Liczebność załogi „pancerników kieszonkowych” ulegała zmianie w czasie trwania działań wojennych, co wynikało zarówno ze zwiększenia liczebności ar-

tylerii przeciwlotniczej i innego wyposażenia, jak i wykonywania różnorodnych zadań bojowych.

Stan liczbowy załóg (marynarzy i oficerów) poszczególnych pancerników ukazuje tabela obok.

Całkowity koszt budowy prototypowego *Deutschland* wyniósł

80 mln marek, a pozostałych odpowiednio *Admiral Scheer* 90 mln marek, zaś *Admiral Graf Spee* 82 mln marek.

okręt	etat pokojowy	stan wojenny
<i>Deutschland</i> później jako <i>Lützow</i>	619	986/1150
<i>Admiral Scheer</i>	726	1340
<i>Admiral Graf Spee</i>	952	1188

<sup>13</sup>. informacje wg Jankiewicz Zbigniew, *Wodnosamoloty*, Warszawa 1986, Murawski Marek *Samoloty Luftwaffe t. I*, Warszawa 1995.



# Przebieg służby okrętów

Przebieg służby „pancerników kieszonkowych”, zwłaszcza wojennej, stanowił już przedmiot wielu szczegółowych opracowań, zwłaszcza niemieckojęzycznych, stąd też nie jest intencją autora powielanie tych prac. Zaprezentowane „biogramy” okrętów, w których zwrócono również uwagę na przebieg służby w okresie poprzedzającym światowy konflikt, mają zatem jedynie charakter orientacyjny i w żadnym przypadku nie pretendują do pełnego kompendium informacji.

## „DEUTSCHLAND”

### 1933

Okręt ten oficjalnie podniósł banderę wojenną w dniu 1 kwietnia 1933 roku, co nie oznaczało jeszcze wcale, że od początku był gotów do pełnienia służby. Prace wykończeniowe, dozbrojenie prototypowej jednostki, różnego rodzaju próby, w tym ostre strzelania oraz pomiar prędkości na mili pomiarowej koło Pilawy, gdzie osiągnięto 28,2 węzła, ciągnęły się praktycznie do końca grudnia 1933 roku. Równocześnie trwało intensywne szkolenie i zgrywanie załogi pancernika pod dowództwem kmdr Hermanna von Fischel. W dniu 10 grudnia *Deutschland* został zaliczony do zespołu okrętów liniowych, w którym pełnił funkcję jednostki flagowej.

Pierwszym publicznym występowaniem nowego okrętu po przejściu z rezy Wilhelmshaven, gdzie podniesiono banderę, via Skagen do Kilonii, był udział w paradzie morskiej w dniu 22 maja 1933 roku. Z pokładu *Deutschland* przyjmował paradę kanclerz Rzeszy Hitler wraz z całym swym gabinetem. Po zakończeniu imprezy jednostka wzięła kurs na Norwegię, a następnie powyżej Wysp Owczych i Islandii na Atlantyk. Celem rejsu, zakończonego 1 czerwca tego roku w Wilhelmshaven, było praktyczne sprawdzenie zasięgu okrętu przy dużej prędkości. W ramach kolejnych szkoleń w czerwcu *Deutschland* odwiedził także bałtyckie porty Niemiec.

### 1934

Rok 1934 pancernik rozpoczął od intensywnego szkolenia załogi. W kwietniu tego roku *Deutschland* wypłynął z kanclerzem Hitlerem na pokładzie w rejs do Norwegii w trakcie którego odwiedzono Sognefjord i Hardangerfjord. Rejs ten zakończono w Hamburgu, a następnie w maju okręt brał udział we wiosennych manewrach floty na Bałtyku w rejonie Warnemünde i Sassnitz. W dniu 9 czerwca pancernik wraz z lekkim krążownikiem *Köln* opuścił Wilhelmshaven i wyszedł w rejs atlantycki, którego celem prócz sprawdzenia dzielności morskiej okrętu było między

innymi wykonanie strzelań. W trakcie zakończonego 25 czerwca rejsu okręty odwiedziły port Funchal na portugalskiej Maderze. Innymi wydarzeniami roku 1934 w dziejach jednostki były wizyty zagraniczne, w sierpniu w szwedzkim Göteborgu, a w październiku w Leith w Szkocji oraz udział w jesiennych manewrach floty. W dniu 13 grudnia pancernik rozpoczął remont w stoczni Marinewerft w Wilhelmshaven, który zakończono 21 lutego 1935 roku.

### 1935

Po ukończeniu remontu 14 marca 1935 roku *Deutschland* pod flagą dowódcy okrętów liniowych (B.d.L.) kontradm. Rolfa Carlsa wyszedł w samotny rejs na południowy Atlantyk po trasie Brazylia, Trynidad, Aruba. Celem rejsu było praktyczne wypróbowanie w warunkach oceanicznych, długotrwałego nieprzerwanego działania zamontowanej na pancerniku siłowni dieslowskiej. Zakończony 19 kwietnia rejs przebiegał bez żadnych zakłóceń 32 dni. W trakcie jego trwania okręt przepłynął 12 286 Mm ze średnią prędkością 16 węzłów potwierdzając tym samym swą przydatność do działań oceanicznych.

Latem w macierzystej stoczni Deutsche Werke w Kilonii jednostka wzbogaciła się o wyposażenie lotnicze (2 wod-



Ujęcie śródokręcia z pojedynczymi armatami kal. 88 mm plot., brak też katapulty.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

nosamoloty i katapultę), dokonano także niezbędnych szkoleń w zakresie ich obsługi. W sierpniu tego roku okręt uczestniczył w ostrym strzelaniu floty, które z pokładu *Deutschland* obserwował Hitler w towarzystwie dowódców rodzajów sił zbrojnych: Wehrmachtu – Wernera von Blomberga, Luftwaffe – Hermana Göringa oraz Kriegsmarine – Ericha Raedera. Okręt uczestniczył także w jesiennych manewrach floty. We wrześniu 1935 roku nastąpiła zmia-

na na stanowisku dowódcy pancernika, które objął kmdr Paul Fanger, zastępując kmdr von Fischela.

19 października *Deutschland*, tym razem wraz ze świeżo wcieloną w skład floty bliźniaczą jednostką *Admiral Scheer*, wyszedł w kolejny rejs na Atlantyk. W czasie rejsu, w dniu 7 listopada 1935 roku oba okręty Kriegsmarine podniosły nową banderę wojenną Rzeszy – czerwoną z czarnym krzyżem i swastyką pośrodku. Po zakończeniu rejsu 9 listopa-

da pancernik powędrował na remont do stoczni Marinewerft w Wilhelmshaven.

### 1936

Pierwszym ważniejszym wydarzeniem 1936 roku z udziałem pancernika były uroczystości i parada morską, jakie miały miejsce w okresie od 29 do 31 maja w związku z odsłonięciem w Laboe pomnika marynarzy Kaiserliche Marine poległych w czasie I wojny światowej. W uroczystościach tych uczest-

Bardzo ciekawe ujęcie bazy w Świnoujściu z 1933 roku. Na pierwszym planie widoczne ówczesne siły główne Reichsmarine złożone ze starych pancerników, z lewej widoczny *Deutschland*.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Ciekawe ujęcie prezentujące widok na mostek, z prawej dowódca Hermann von Fischel.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

niczył Hitler, rząd Niemiec oraz korpus dyplomatyczny.

W okresie od 6 do 17 czerwca tego roku *Deutschland* odbył rejs wokół Wielkiej Brytanii po trasie Biskaje, Morze Ir-

landzkie, Szkocja, by następnie również w czerwcu odwiedzić Kopenhagę. Na przełomie czerwca i lipca okręt przeprowadził ostre strzelania na Bałtyku i Morzu Północnym.

17 lipca 1936 roku kierowany przez gen. Franco bunt garnizonów hiszpańskich w Maroku zapoczątkował wojnę domową w Hiszpanii, która w bardzo krótkim czasie ogarnęła praktycznie

Bateria dział kal. 150 mm „Tirpitz” na *Deutschlandzie*. Każdy pancernik miał 4 baterie i wszystkie miały swoje nazwy, jakie, gdzie były tabliczki? To jest jeszcze nie zbadane.

Fot. zbiory Reinhard Krame







Tym razem ujęcie wykonane po przebrojeniu w nowe działa kal. 88 mm.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

obszar całego kraju. Ponieważ na terytorium ogarniętej krwawymi walkami Hiszpanii znajdowali się liczni cudzoziemcy, ich kraje macierzyste podjęły kroki zmierzające do ewakuacji swych obywateli, wysyłając okręty na wody

i do portów hiszpańskich. Działania takie podjęły floty Wielkiej Brytanii, Francji, Włoch, USA i innych państw. Na działania takie zdecydowały się także Niemcy. W dniu 23 lipca 1936 roku *Deutschland* opuścił Wilhelmshaven, by

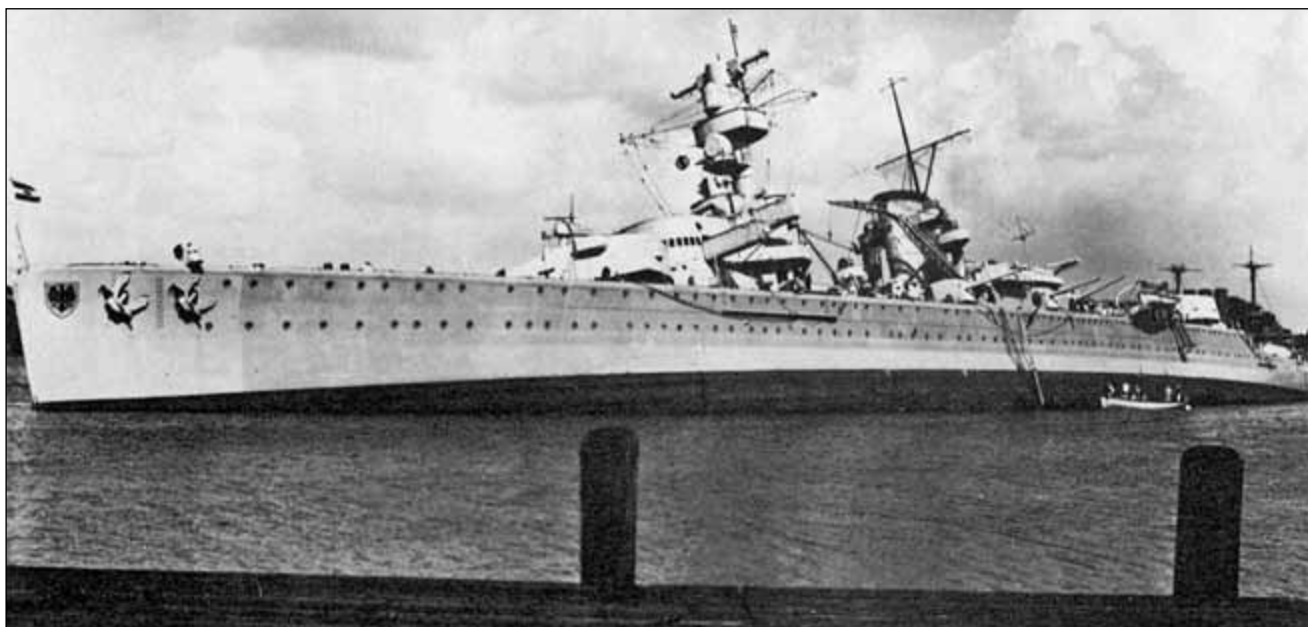
wraz z bliźniaczym *Admiral Scheer* podjąć działania ewakuacyjne na wodach hiszpańskich.

Dowódcą zespołu niemieckiego, wzmocnionego wkrótce przez lekki krążownik *Köln* i 2 Flotyllę Torpedow-

*Deutschland* w stoczni, krótko przed kampanią hiszpańską.

Fot. zbiory Reinhard Kramer





Fotografia z przeprowadzonych w Wilhelmshaven prób stateczności.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

ców (6 jednostek), został kontradm. Carls. *Deutschland* otrzymał sektor operacyjny wzdłuż wybrzeża Zatoki Biskajskiej, dokąd przybył już w dniu 26 lipca kotwicząc w San Sebastian. Zadaniem okrętu było zabezpieczenie ewakuacji obywateli niemieckich i ich mienia oraz obserwacja przebiegu wydarzeń w Hiszpanii. Porty rejonu działania pancernika San Sebastian, Bilbao, Santander znajdowały się w rękach popierających republikański rząd w Madrycie separatystów baskijskich,

jednak misja ewakuacyjna nie napotykała większych trudności.

W tym czasie pewna Brytyjka z grupy ewakuowanych urodziła na pokładzie pancernika chłopczyka, co się nie często zdarza. W takim przypadku dowódca przejmuje na siebie również rolę urzędnika stanu cywilnego i w akcie urodzenia wpisał „Miejsce urodzenia: «*Deutschland*» (pancernik), kraj urodzenia: Rzesza Niemiecka”.

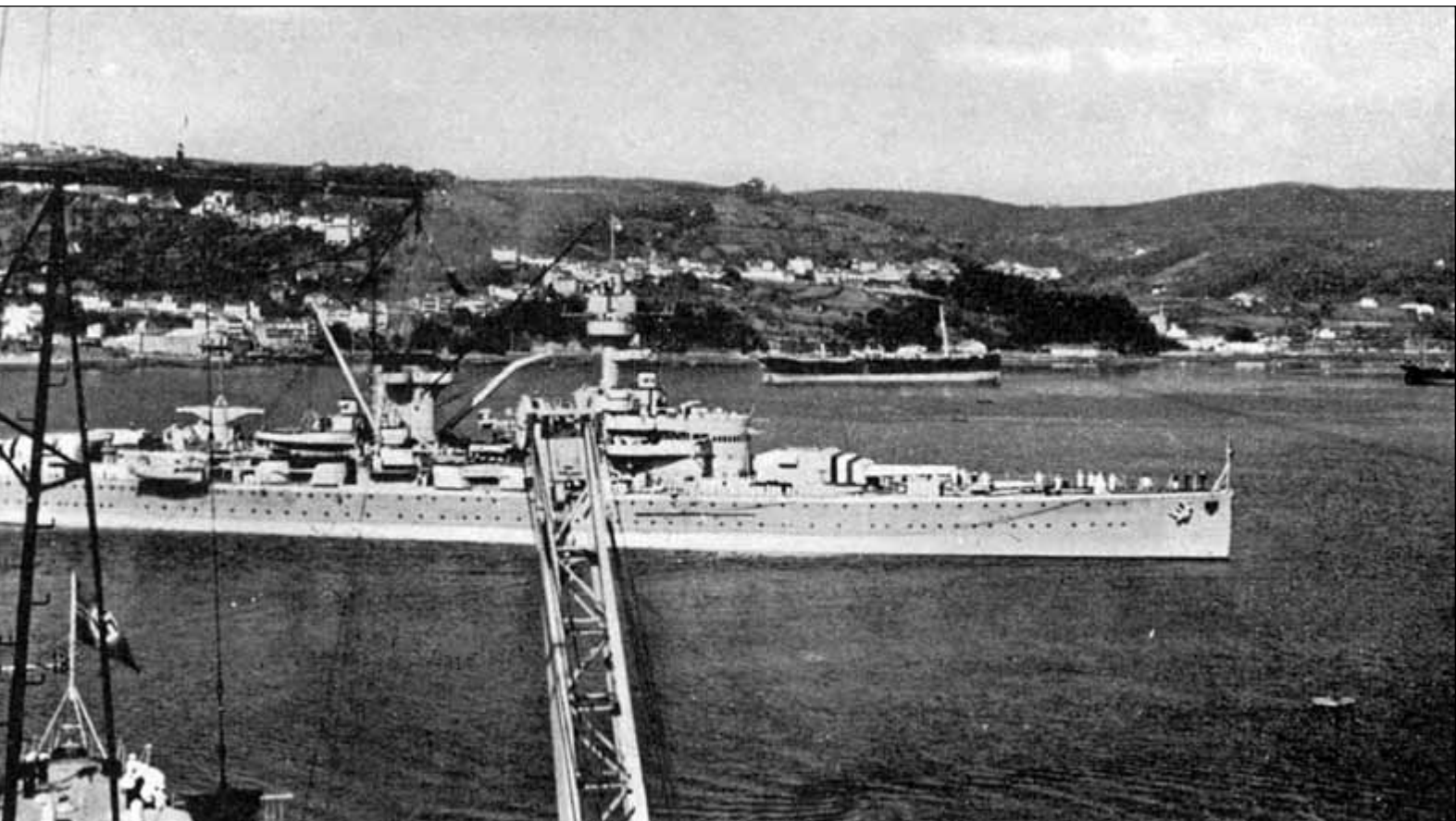
31 lipca główne wieże artyleryjskie przyozdabiają jako znak rozpoznaw-

czy narodowe, o kolorze czarno-biało-czerwonym, trójkolorowe banderoły (na *Deutschlandzie* mają one po 3 m grubości), aby okręty neutralne przez pomyłkę nie zostały ostrzelane przez jedną ze zwaśnionych stron (zarządzenie Non-Invention-Committee” [N.I.C.]). Okręt wyglądał po tym, według załogi, jak „stróż w Boże Ciało” (w oryginale: „Pfingstochse” [zielonoświątkowy byk]).

W związku z decyzją Hitlera o wsparciu rebeliantów gen. Franco (nacjonalistów), podstawowym zadaniem okrę-

*Deutschland* sfotografowany w Palma de Majorka z bliźniaczego *Admiral Scheera*, która służyła jednostkom Kriegsmarine jako baza w czasie patroli w ramach Komitetu ds. Nieinterwencji w Hiszpanii. Fotografię wykonano prawdopodobnie na kilka dni przed tragicznymi wydarzeniami, do których doszło na redzie Ibizy.

Fot. zbiory Siegfried Breyer







Portretowe ujęcie okrętu z wód hiszpańskich. Na tej fotografii dobrze widać szczegóły malowania okrętu z tego kresu. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

tów niemieckich stała się nie ewakuacja swych obywateli, lecz ochrona transportów ze sprzętem i specjalistami zmierzających do opanowanych przez nich portów. Ochrona transportów w konfrontacji z decyzją o morskiej blokadzie portów opanowanych przez siły nacjonalistyczne, podjętą 7 sierpnia 1936 roku przez republikański rząd w Madrycie, stała się przyczyną incydentów związanych z zatrzymaniem statków niemieckich, w rozwiązywaniu których uczestniczył również *Deutschland*.

20 sierpnia 1936 roku siły republikańskie zatrzymały u wybrzeży Hiszpanii 2 niemieckie transportowce *Kamerun* i *Wigbert* zmierzające jakoby do Genui, a załadowane sprzętem przeznaczonym dla nacjonalistów. Zatrzymane statki republikańskie przeprowadzili przez Cieśninę Gibraltarską, gdzie pod wyraźnym niemieckim naciskiem i groźbą użycia siły, zmuszeni byli je pozostawić. Szybko odnalazł je tam *Deutschland* i odprowadził do Lizbony, umożliwiając tym samym wypełnienie zadania. W toku misji na wodach Hiszpanii, pancernik przez pewien czas korzystał także z portu w Barcelonie, na co zezwolił rząd Autonomii Katalońskiej. Swoje zadanie okręt zakończył wracając 31 sierpnia 1936 roku do Wilhelmshaven.

Po raz kolejny *Deutschland* przebywał z misją na wodach hiszpańskich w okresie od 1 października do 21 listopada 1936 roku. Tym razem celem misji było już mniej zakamuflowane wspieranie sił nacjonalistycznych oraz szkolenie załóg w morskim rzemiośle w warunkach zbliżonych do bojowych.

Od chwili rozpoczęcia działania wojenne w Hiszpanii spowodowały żywą, acz zróżnicowaną, reakcję państw europejskich, z których Włochy i Niemcy otwarcie popierały rebeliantów, Związek Radziecki rząd republikański, zaś Wielka Brytania i Francja starały się zachować neutralność formalnie uznając rząd w Madrycie. Już na początku wojny domowej, latem 1936 roku powstał międzynarodowy Komitet ds. Nieinterwencji, próbujący zapobiec rozprzestrzenieniu się konfliktu, jednak dopiero w lutym 1937 zdołano ustalić system kontroli, mający na celu uniemożliwienie dostaw broni i napływu „ochotników” dla obu walczących w Hiszpanii stron. Siłom włosko-niemieckim przypadł w udziale nadzór nad sektorem śródziemnomorskim od granicy francusko-katalońskiej do Almerii, łącznie z Wyspami Balearskimi. Z uwagi na fakt, że republikańska Hiszpania została przez nacjonalistów praktycznie odcięta całkowicie od wybrzeża atlantyckiego, o ile nie liczyć Kraju Basków, który z kolei nie posiadał lądowego połączenia z obszarami republikańskimi w głębi kraju, wprowadzenie niemiecko-włoskiej blokady wschodniego wybrzeża śródziemnomorskiego, oznaczało przerwanie wszelkich dostaw sprzętu wojennego ze Związku Radzieckiego drogą morską. Międzynarodowa blokada zaczęła formalnie funkcjonować w 10 milowym pasie przybrzeżnym od dnia 13 marca 1937 roku, a zewnętrznym znakiem uczestniczących w niej jednostek były dwie czarne kule na białym tle.

### 1937

Pierwszym poważniejszym wydarzeniem roku 1937 w dziejach *Deutschland* był kolejny, trzeci już rejs na wody Hiszpanii. Okręt opuścił Kilonię 31 stycznia, a powrócił do Wilhelmshaven 24 marca tego roku. Bezpośrednio po powrocie rozpoczęto częściową przebudowę w stoczni Marinewerft. Tym razem w wyniku prac zamontowano podesty dla reflektorów wokół komina, zaś sam komin zmodyfikowano. Poza tym zainstalowano nowy dźwig dla wodnosamolotów, a dotychczasowy bom ładunkowy na prawej burcie zastąpiono dźwigiem pokładowym, zmianie uległ także wspornik anteny.

Po zakończeniu remontu pancernik w dniu 10 maja opuścił Niemcy udając się w kolejną turę operacyjną na wody hiszpańskie, tym razem Morza Śródziemnego. Na pokładzie jednostki znajdował się również kontradm. Hermann von Fischel (notabene pierwszy d-ca *Deutschland*), który z dniem 14 maja 1937 roku przejął od kontradm. Hermannna Boehma dowodzenie Zespołem Sił Morskich w Hiszpanii (B.d.Sp.). Na wodach Morza Śródziemnego w toku wypełniania misji dozоровych jednostka współpracowała z okrętami włoskimi i brytyjskimi, a przejściowo także z amerykańskim krążownikiem.

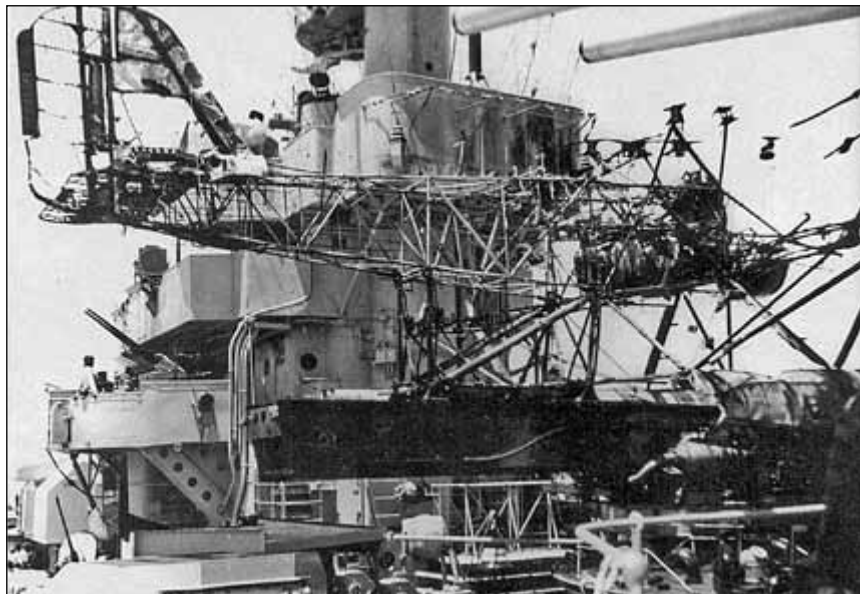
Nie całkiem bezstronny udział okrętów niemieckich i włoskich w misjach dozoru blokady wschodniego wybrzeża Hiszpanii, a także częste otwarte wspomaganie sił nacjonalistycznych, stały się przyczyną zbrojnych incydentów. Incydentom tym sprzyjał także fakt, że bar-

dzo często jednostki rebelianckie bazowały w tych samych portach, zwłaszcza na Balearach, z których korzystały działające w ramach Komisji ds. Nieinterwencji okręty Niemiec i Włoch.

Do pierwszego poważniejszego incydentu doszło w dniu 26 maja 1937 roku<sup>14</sup>, gdy samoloty republikańskie zbombardowały port Palma na Majorce. W wyniku bombardowania, którego celem były bazujące okręty nacjonalistów, doszło do uszkodzenia jednostek włoskich, a bomby padły również obok niemieckiego torpedowca *Albatros*. W następstwie tego ataku, dowodzący niemieckimi siłami morskimi na tych wodach kontradm. von Fischel, wydał jeszcze tego samego dnia rozkaz otwierania ognia do każdej republikańskiej jednostki pływającej czy samolotu, który zbliży się do niemieckich okrętów.

Do kolejnego incydentu, tym razem o znacznie groźniejszych skutkach doszło w dniu 29 maja 1937 roku w porcie Ibiza, a jego bohaterem stał się właśnie *Deutschland*. W tym właśnie dniu siły republikańskie wyszły w morze by przykryć zmierzający do Hiszpanii z transportem sprzętu ze Związku Radzieckiego statek *Maggelanes*. Dowodzący republikańskim zespołem kmdr por. Miguel Buiza, aby odwrócić uwagę od transportowca, postanowił wykonać, skoordynowany z atakiem lotniczym ostrzał bazy nacjonalistów w porcie Ibiza na wyspie o tej samej nazwie. Z uwagi na fakt, że w bazie znajdowały się również okręty niemieckie i włoskie, republikanie ostatecznie zdecydowali o zaniechaniu ostrzału portu. Z powodu słabej koordynacji działań, decyzja o wstrzymaniu ataku nie dotarła do sił lotniczych. Dwa samoloty bombowe typu SB-2, dowodzone przez radzieckiego „ochotnika” G.K. Liwskiego około godz. 19:10 przeprowadziły atak na port. Ofiarą ataku padł *Deutschland* przez pomyłkę wzięty z powodu podobnej jednokominowej sylwetki za rebeliancki ciężki krążownik *Canarias*. Samoloty zrzuciły 4 bomby, z których dwie spadły w pobliżu okrętu, a dwie trafiły w rufową część pancernika. Jedna z tych bomb przebiła pokład i rozerwała się w mesie załogi, powodując spustoszenie wśród znajdujących się przy kolacji marynarzy. Na miejscu zginęło 23 marynarzy, a dalszych 83 odniosło rany<sup>15</sup>. Równocześnie szkody materialne powstałe na pancerniku w wyniku bombardowania były minimalne.

Warto w miejscu wspomnieć, że okoliczności ataku na *Deutschland* nie są



Podczas nalotu lotnictwa republikańskiego, *Deutschland* został zbombardowany 29.05.1937 r. na redzie Ibizy. Zniszczeniu uległ m.in. samolot pokładowy, po którym został wypalony szkielet. Widok na lewoburtową, zdwojoną lawetę plot. kal. 37 mm. Fot. zbiory Siegfried Breyer

wcale jednoznaczne, bowiem okręt był co prawda oznaczony na wieżach artyleryjskich widocznymi z powietrza pasami w barwach narodowych, (tak oznakowano również inne jednostki uczestniczące w akcji dozorowej), ale z drugiej strony obecnie trudno rzetelnie ustalić kolejność wydarzeń. Czy artyleria przeciwlotnicza pancernika otworzyła ogień do przelatujących samolotów, zgodnie z wcześniejszym rozkazem k-adm. von Fischel, czym niejako sprowokowała sam atak, jak twierdzą republikanie, czy też ogień otwarto dopiero w chwili ataku samolotów, jak utrzymuje strona niemiecka<sup>16</sup>.

Bezpośrednio po zakończeniu ataku *Deutschland*, mając na pokładzie kontr-

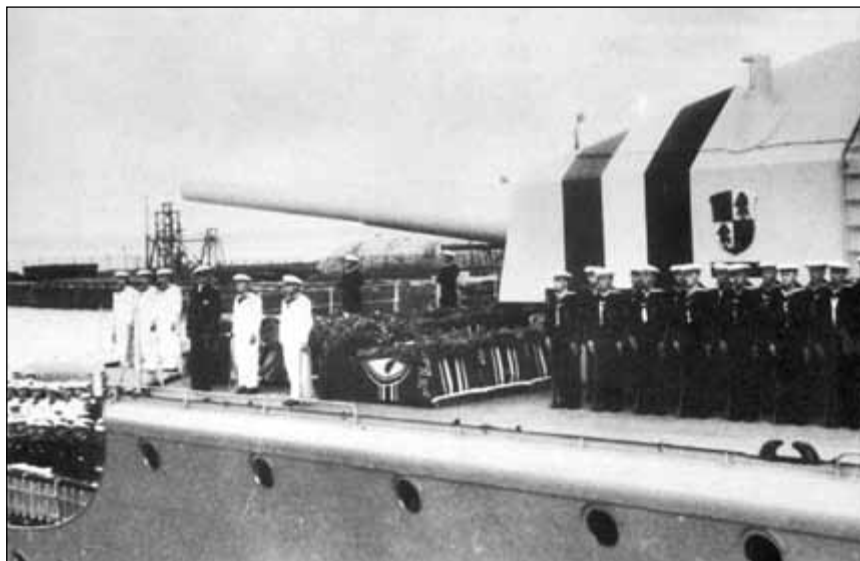
adm, von Fischela, udał się do Gibraltaru, gdzie zdał na ląd ciała poległych oraz wyokrętowano 20 ciężko rannych i 34 lżej poszkodowanych. Już w dniu 31 maja, gdy *Admiral Scheer* ostrzelał tytułem odwetu port w Almerii, okręt po-

14. niektóre źródła informują, że atak lotniczy w Palmie miał miejsce w dniu 24 maja 1937 roku.

15. dane, co do liczby osób poszkodowanych w wyniku bombardowania pancernika są zgodne i mówią o 83 marynarzach, natomiast dalszy los poszkodowanych przedstawiany jest różnie. Z grona rannych zmarło później 8 lub 11 osób, tak że łączna liczba poległych na *Deutschland* wahała się między 30 a 34.

16. szerzej o incydencie w Ibizie w języku polskim Dyskant Józef. W, *Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne*, Warszawa 1979, Skotnicki Mariusz, Nowakowski Tomasz, Zalewski Krzysztof, *Legion Condor*, Warszawa 1994.

Warta honorowa przy trumnach zabitych ułożonych przy wieży „Bruno” artylerii głównej. Załoga w gali pokładowej. Fot. zbiory Siegfried Breyer





*Deutschland* wpływa 16 marca do Wilhelmshaven z ciałami poległych i zmarłych w Hiszpanii marynarzy.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

wrócił do wykonywania zadań dozorowych, jednak minione wydarzenia zadecydowały o przyspieszeniu jego powrotu do Niemiec.

Opuszczając Morze Śródziemne w nocy z 11/12 czerwca okręt zabrał w Gibraltarze na pokład ciała poległych i zmarłych z ran, z którymi 16 czerwca powrócił do Wilhelmshaven. W następnym dniu, 17 czerwca odbyły się z honorami państwowymi uroczystości pogrzebowe poległych marynarzy, w których uczestniczył sam Hitler.

Pancernik został poddany remontowi stocznioowemu, a następnie rozpoczął intensywne szkolenie, częściowo wymienionej załogi. Wykonał także ostre strzelania. W październiku 1937 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy pancernika *Deutschland*, które objął kmdr Paul Wenneker, zastępując kmdr Fangera

W dniu 5 października 1937 roku okręt opuścił Wilhelmshaven kierując się na hiszpańskie wody. Na jego pokładzie znajdował się kontradm. Wilhelm Marshall, który 8 października tego roku w rebelianckim porcie El Ferrol, objął stanowisko dowódcy Zespołu Sił Morskich w Hiszpanii. Tym razem rejs pancernika trwał zdecydowanie dłużej i zakończył się powrotem do bazy dopiero 11 lutego 1938 roku. W czasie działań dozorowych na Morzu Śródziemnym pancernik 14 listopada odwiedził

włoski port Gaeta, zaś Gwiazdkę i Nowy Rok w Neapolu.

### 1938

Po powrocie do bazy w lutym 1938 roku *Deutschland* prowadził szkolenie załogi, by latem wyjść w swój ostatni rejs w misji dozorowej na wodach Hiszpanii. Rejs trwał od 24 lipca do 15 sierpnia 1938, a w tym czasie okręt odwiedził Tanger, Gibraltar i Maroko. O intensywności eksploatacji pancernika najlepiej świadczy fakt, że w okresie od oddania do służby w 1933 do lata 1938 roku jednostka pokonała ponad 130 000 Mm.

22 sierpnia tego roku *Deutschland* wraz ze swymi bliźniakami *Admiral Scheer* i *Admiral Graf Spee* oraz pozostałymi dużymi jednostkami Kriegsmarine, wziął udział w wielkiej paradzie morskiej na wodach Zatoki Kilońskiej urządzonej przez Hitlera z okazji wizyty, znającego w końcu dobrze służbę we flocie, regenta Węgier admirała Horthy'ego. Jesień 1938 roku zaowocowała w Europie podgrzaniem atmosfery politycznej spowodowanym kryzysem sudeckim w Czechosłowacji. Sytuacja ta spowodowała, że potencjalni przeciwnicy zaczęli poważnie myśleć o przygotowaniu do podjęcia ewentualnych działań wojennych.

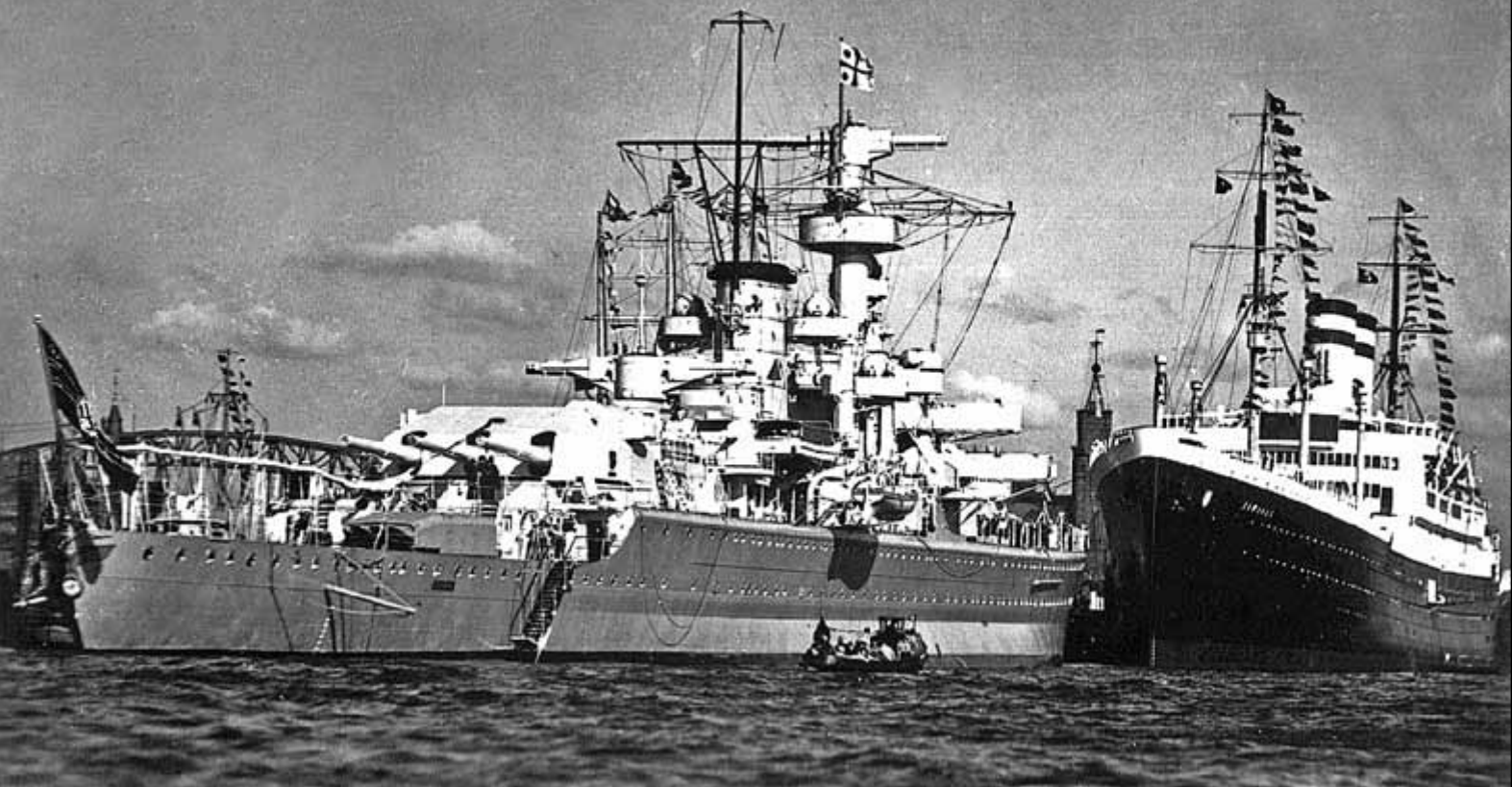
*Deutschland* rozpoczął 20 września 1938 roku rejs atlantycki, w trakcie którego miał między innymi

praktycznie sprawdzić działanie zamontowanego jesienią poprzedniego roku, radaru obserwacyjnego – FuMB. Początek kryzysu sudeckiego 22 września zastał jednostkę w hiszpańskim porcie Vigo, z którego korzystając z mgły, niezauważona przez brytyjskich obserwatorów, wydostała się na otwarty Atlantyk. Po opuszczeniu portu pancernik zajął pozycję wyczekiwania na Atlantyku w rejonie Azorów i Wysp Kanaryjskich. Tam wraz z jednostką zaopatrzeniową (Trossschiff) *Samland*, czekając na dalszy rozwój wydarzeń, przygotowywał się do działań przeciwko żegludze.

Przewidywany rejon działań operacyjnych pancernika obejmował zwalczanie żeglugi u wybrzeży środkowej i południowej Ameryki, a także dalsze operacje przeciwko szlakom komunikacyjnym na Oceanie Indyjskim.

Gdy sytuacja polityczna w Europie uległa wyjaśnieniu, 3 października okręt zawinął do hiszpańskiego portu Kadyks, by następnie już w ramach szkolenia w zakresie zwalczania żeglugi, odwiedził porty St. Cruz de la Palma, Tanger i Gibraltar. Atlantyczny rejs zakończył się powrotem *Deutschland* w dniu 20 października do Wilhelmshaven.

W końcowym okresie roku pancernik pełnił na Bałtyku funkcję okrętu-celu dla szkolących się jednostek torpedowych.



Ciekawe ujęcie okrętu wykonane prawdopodobnie w Hamburgu.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

## 1939

Rok rozpoczął się rejssem atlantyckim pancernika trwającym od 6 do 26 lutego 1939 roku. W jego trakcie okręt odwiedził hiszpańskie porty w Teneriffe, St. Cruz de la Palma oraz El Ferrol, a na Atlantyku przeprowadził ostre strzelanie. Wiosną tego roku *Deutschland* uczestniczył w działaniach floty niemieckiej związanych z zajęciem litewskiego portu Kłajpeda (niem. Memel). W operacji wziął udział zespół floty liczący 3 „pancerniki kieszonkowe”, 2 lekkie krążowniki oraz liczne mniejsze jednostki. Bazą operacyjną zespołu było Świnoujście. Operacja trwała od 22 do 24 marca, przy czym samo zajęcie portu miało miejsce popołudniu 23-go. W akcji uczestniczył również sam Hitler, który w Szczecinie zaokrętował się na *Deutschland*.

Atmosfera polityczna Europy wiosną 1939 roku uległa dalszemu systematycznemu pogorszeniu, skutkiem czego przygotowania stron do wiszącej nieuchronnie w powietrzu wojny weszły w fazę konkretyzacji, której rezultatem była intensyfikacja szkoleń i ćwiczeń okrętów oraz ich zespołów.

Już 17 kwietnia duży zespół niemiecki obejmujący pancerniki *Deutschland*, *Admiral Graf Spee*, lekkie krążowniki *Köln*, *Leipzig*, *Nürnberg*, Pierwszy i Trzeci Dywizjon Niszczycieli oraz flotyllę okrę-

tów podwodnych „Salzwedel”, „Hundius” oraz „Wegener” opuścił ojczyste wody i udał się na Atlantyk, gdzie prowadził wszechstronne szkolenie. Celem ćwiczeń zespołu okrętów była między innymi opanowanie umiejętności współpracy z jednostkami zaopatrzeniowymi. W trakcie szkolenia *Deutschland* odwiedził Vigo oraz Malagę na śródziemnomorskim wybrzeżu Hiszpanii. Po prawie miesięcznych ćwiczeniach zespół powrócił do Wilhelmshaven 16 maja 1939 roku.

W czerwcu pancernik uczestniczył w manewrach floty, a następnie w stoczni w Wilhelmshaven został poddany przeglądowi i remontowi siłowni wysokoprężnej. W przededniu rozpoczęcia działań wojennych 24 sierpnia *Deutschland* skrycie opuścił Wilhelmshaven i udał się na Atlantyk, gdzie 31 sierpnia osiągnął rejon wyczekiwania 300 Mm na południe od cypla Grenlandii – przyłądka Farewell. Wybuch wojny odpowiednio 1 i 3 września zastał pancernik w tym rejonie. Aż do 27 września, gdy dotarło zezwolenie na rozpoczęcie zwalczania żeglugi, jednostka nie podejmowała żadnych działań. Okręt współpracował z jednostką zaopatrzeniową *Westerwald*<sup>17</sup>. Pewnym ograniczeniem rejonu „łowów” była wprowadzona przez USA 5 września 1939 roku tzw. Pan-American Neutrality Zone, o szero-

kości od 300 do 600 Mm, rozciągająca się wzdłuż wybrzeża amerykańskiego na południe od Halifaxu.

Pierwszą swą zdobycz przechwycił *Deutschland* w dniu 5 października 1939 w sztormie na północ od Bermudów. Był to brytyjski statek *Stonegate* (5044 BRT). Został on zatopiony, a pancernik podjął na pokład rozbitków. Kolejną ofiarą napotkano już 9 października w rejonie na południe od Nowej Funlandii. Okazał się nią amerykański, neutralny wówczas statek *City of Flint* (4963 BRT). Poddano go kontroli, a gdy okazało się, że wiezie ładunek do Wielkiej Brytanii, który uznano za kontrabandę wojenną, statek skonfiskowano i obsadzono załogę przysową. Przysłano do Niemiec Drogą Duńską, dalej Morzem Barentsa i wzdłuż wybrzeża Norwegii, co okazało się w praktyce posunięciem dość niefortunnym, bowiem na terytorialnych wodach norweskich statek został zatrzymany przez marynarkę wojenną, skontrolowany w rezultacie, czego powrócił do prawowitych właścicieli.

17. *Westerwald* – okręt zaopatrzeniowy, zbud. 1938 Schichau Gdańsk, 10 848 BRT, z ładunkiem ok. 22 500 t, prędkość 20,7 węzła, uzbr. 3 x 150 mm, 2 x 37 mm, 6 x 20 mm, załoga 205 osób, d-ca KKpt (pol. kmdr ppor.) Peter Grau, w okresie między 22.08 a 22.11.1939, jednostka ośmiokrotnie zaopatrywała *Deutschland*.

W dniu 14 października na wschód od Nowej Funlandii pancernik napotkał kolejny neutralny statek, tym razem norweski *Lorenz W. Hansen* (1918 BRT), płynący z ładunkiem kanadyjskiej tarczy do Liverpoolu. Ładunek uznano za kontrabandę wojenną, a jednostkę po opuszczeniu jej przez załogę zatopiono.

Po zatopieniu tej jednostki *Deutschland* wycofał się na pozycję wyczekiwania w rejonie Grenlandii. Kłopoty w łączności z jednostką zaopatrzeniową, brak statków w rejonie operacyjnym oraz zakłócenia w pracy maszynowni spowodowane przedostaniem się wody przez wywietrzniki w czasie silnego sztormu, spowodowały, że dowodzący pancernikiem kmr Wenner podjął decyzję o powrocie do Niemiec. Manewr ten powiódł się i okręt zdołał niepostrzeżenie wrócić z Atlantyku na wody niemieckie, by 17 listopada zakończyć rejs bojowy w Gdyni, wówczas bazie Kriegsmarine znanej jako Gotenhafen.

Wynik trwającego 86 dni rejsu *Deutschland* zamykający się zatopieniem 2 statków o tonażu 6962 BRT oraz wzięciu 1 przysięgi, który notabene nigdy do Niemiec nie dotarł – trudno uznać za

imponujący, co niejako potwierdziło się panujące powszechnie we flocie przekonanie, że pancernik jest zdecydowanie niefartowny.

Jeszcze w czasie trwania rejsu, 15 listopada 1939 roku doszło do innego znamienego wydarzenia w dziejach okrętu, a mianowicie na wyraźne życzenie Hitlera zmieniono jego nazwę na *Lützow*<sup>18</sup>. Zmiana ta miała wynikać z przeświadczenia Hitlera o mistycznym znaczeniu słowa *Deutschland*, zatem ewentualne zniszczenie jednostki noszącej to imię mogło stanowić złą wróżbę dla całej prowadzonej wojny. Chodziło też o ukrycie przed aliantami sprzedania niegotowego ciężkiego krążownika *Lützow* ZSRR.

Z Gdyni okręt powrócił do macierzystej bazy w Wilhelmshaven, by w nocy z 24/25 listopada w zespole sił rozpoznawczych kontradm. Gunthera Lütjensa (B.d.A.), obejmującym również lekkie krążowniki *Köln*, *Leipzig* oraz niszczyciele i torpedowce, przeprowadzić działania przeciwko żegludze na wodach Skagerraku.

W listopadzie nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy pancernika *Deutschland*, które objął kmr August

Thiele, zastępując kmr Wennera.

Od 6 grudnia pancernik został poddany gruntownemu remontowi i przebudowie w stoczni Danziger Werft w Gdańsku. Remont ten wiązał się z oficjalnym przeklasyfikowaniem „pancernika kieszonkowego” na klasyczny krążownik ciężki oraz przystosowaniem jednostki do prowadzenia działań krążowniczych przeciwko żegludze na wodach Oceanu Indyjskiego.

#### 1940

Remont jednostki trwał do 15 lutego 1940 roku i po zakończeniu okręt został przeklasyfikowany na ciężki krążownik.

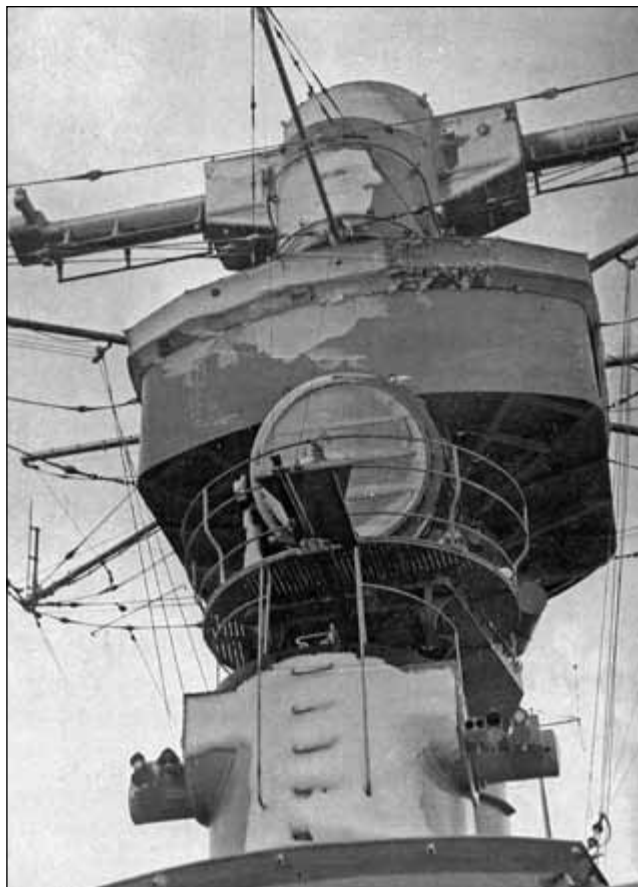
W marcu rozpoczęto intensywne szkolenie załogi, połączone z ostrym strzelaniem, przygotowując się do podjęcia planowanych działań korsarskich na dalekich morzach.

Na przeszkodzie planom korsarskich działań przeciwko żegludze na oceanach stała kwestia konieczności podjęcia przez Niemcy kroków przeciw Norwegii, by uniemożliwić usadowienie się tam aliantów. Przy realizacji planu o kryptonimie „Weserübung” (pol. „Ćwiczenia nad Wezerą”) *Lützow* został pierwotnie włączony w skład drugiej grupy okrętów mającej zająć Trondheim, jednak później został przesunięty do piątej grupy, której celem było opanowanie Oslo. W skład grupy wchodził także ciężki krążownik *Blücher*, lekki *Emden*, trzy torpedowce *Albatros*, *Kondor* i *Möwe* oraz 1 Flotylla Trałowców. Na pokładach wszystkich jednostek znajdowali się żołnierze, którzy mieli zająć rejon Oslo wraz z niezbędnym sprzętem. Rankiem 9 kwietnia 1940 roku w szyku torowym zespół prowadzony przez *Blücher*, za którym podążał *Lützow*, a zamykał go *Emden* wszedł skrycie do Oslofjordu. Zaskoczenie nie powiodło się jednak i Norwegowie korzystając z posiadanych umocnień brzegowych chroniących dostępu do Oslo, stawili zdecydowany opór. W przejściu Drøbak, czołowy *Blücher* dostał się pod celny ogień dział z Oskarholm i wyrzucił torpedowych z Kaholm, został wielokrotnie trafiony i wkrótce zatonął. Następnie w szyku *Lützow* i *Emden* musiały wstrzymać dalszy marsz. *Lützow*, który objął dowodzenie piątą grupą okrętów wezwał na pomoc lotnictwo. Do wieczora niemiecki zespół zdołał zdusić opór Norwegów, by rankiem 10 kwietnia swobodnie już wejść do Oslo.

W trakcie walki z bateriami norweskimi *Lützow* otrzymał trzy bezpośrednie trafienia pociskami kal. 280 mm, które spowodowały uszkodzenie okrętu oraz śmierć 6, a ranienie dalszych 25 członków załogi.

Po południu 10 kwietnia krążownik skierował się do norweskiej bazy w Horten by usunąć uszkodzenia, gdzie otrzymał rozkaz powrotu do Kilonii, celem kontynuowania przygotowań do podjęcia oceanicznych działań. Jeszcze tego samego dnia wieczorem jednostka opu-

Maszt bojowy *Deutschlanda* z obrotowym stanowiskiem dalmierza o długości bazowej 10,5 m. Poniżej reflektor bojowy, a niżej przednie stanowisko kierowania ogniem plot. SL-2. Fot. zbiory Siegfried Breyer



18. *Lützow* von Ludwig Adolf (1782-1834), pruski generał i d-ca ochotniczej kawalerii z okresu wojen napoleońskich. Krążownik liniowy noszący tę nazwę, został zatopiony w 1916 roku w bitwie jutlandzkiej. Następny noszący taką nazwę okręt, znajdujący się w stadium budowy ciężkiego krążownika, został sprzedany do ZSRR, gdzie jako *Pietropawłowski*, uczestniczył w II wojnie światowej.





Brytyjski okręt podwodny *Spearfish*, który 11 kwietnia 1940 r. celnie ugodził *Lützowa* jedną torpedą.  
Fot. zbiory Leo van Ginderen

ściła bez eskorty Horten, kierując się z dużą prędkością na południe.

W trakcie marszu u wejścia do Kattegatu *Lützow* został zaatakowany przez dozorujący brytyjski okręt podwodny *Spearfish*<sup>19</sup>, dowodzony przez Lt. Cdr. (pol. kmr ppor.) JH Forbesa. Atak miał miejsce 11 kwietnia o godz. 01:29. W jego wyniku trafiony w rufę jedną torpedą kal. 533 mm krążownik został ciężko uszkodzony. Skutki trafienia okazały się bardzo poważne, bowiem jednostka straciła obie śruby i ster, zaś sama rufa była praktycznie oderwana i trzymała się jedynie na wałach napędowych. Straty w ludziach wynosiły 15 członków załogi. Pozbawioną możliwości manewrowania jednostkę wiatr spychał na południowy zachód ku Skagen. Nadal też zagrażało niebezpieczeństwo ponowienia ataku przez okręt podwodny. Aż do wczesnych godzin rannych

11 kwietnia jedyną „obroną przeciwpodwodną” uszkodzonego okrętu stanowił krążący wokół własny pokładowy kuter komunikacyjny. Dopiero później ochronę przejęły dozowce z 17 Flotylli Obrony POP i trałowce z 19 Flotylli Trałowców. Mimo intensywnej pracy pomp poziom wody w kadłubie podnosił się, co spowodowało, że dowodzący krążownikiem kmr Thiele postanowił przeokrętować na parowiec *Rugard* i odesłać do Frederickshavn 537 członków załogi. Konwój z krążownikiem na holu ruszył przez Läsö-Rinne w kierunku Kilonii. Trasę tę wybrano by uniknąć zagrożenia, jakie stanowić mogły czające się ewentualnie w Wielkim Błocie alianckie okręty podwodne. 13 kwietnia z 1300 tonami wody w kadłubie *Lützow* osiągnął Kilonię, gdzie z miejsca 14 kwietnia został skierowany do stoczni Deutsche Werke na remont.

bombą, która jednak na szczęście nie wybuchła.

#### 1941

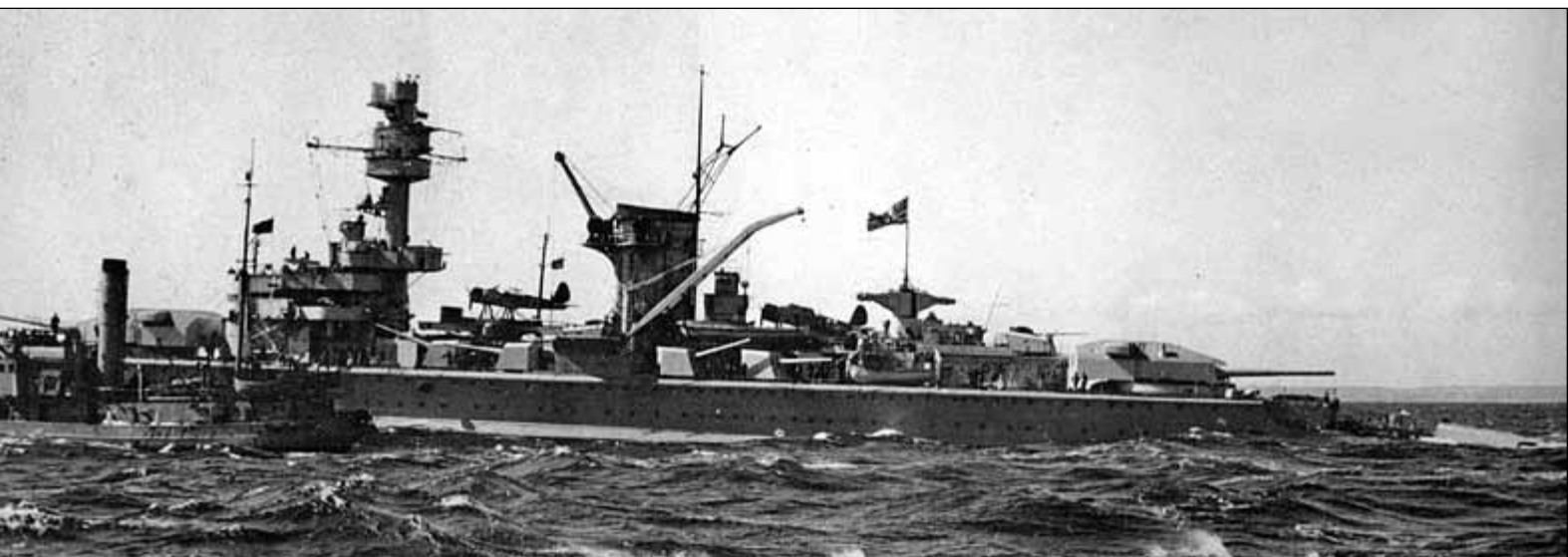
Po prawie rocznym remoncie, 31 marca 1941 roku *Lützow* został ponownie wcielony do służby, a jego nowym dowódcą został kmr Leo Kreisch. Jednostka rozpoczęła próby morskie i szkolenie w związku z przewidywanym wcześniej podjęciem działań krążowniczych przeciwko żegludze na Oceanie Indyjskim i wodach Antarktydy.

10 czerwca krążownik w eskorcie 5 niszczycieli opuścił Kilonię kierując się do Norwegii by stamtąd przedostać się niepostrzeżenie na Atlantyk i pod-

19. *Spearfish* – okręt podwodny typu „S”, wyporność 670/960 t, prędkość 13,7/10 węzłów, uzbr. 1 x 76 mm, 6 rt 533 mm, załoga 40 ludzi, zatonął 1 sierpnia 1940 roku na Morzu Północnym, zatopiony przez okręt podwodny *U 34*.

Holowanie uszkodzonego *Lützowa* po feralnym trafieniu torpedą *Spearfisha*.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Widok na nadłamaną rufę ciężko uszkodzonego *Lützowa* po przybyciu do stoczni Deutsche Werke w Kilonii.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

jąc działania korsarskie. Ruch zespołu niemieckiego został 12 czerwca wykryty przez brytyjskie rozpoznanie lotnicze, a już nazajutrz 13 wieczorem, samoloty torpedowe typu Bristol „Beaufort” zaatakowały krążownik w rejonie Lindesnens koło Egersundu. W wyniku ataku okręt otrzymał jedno trafienie torpedą, która spowodowała uszkodzenie jego układu napędowego. Z silnym przechylem i jedynie prowizorycznie uruchomioną maszynownią, jednostka powróciła do Kilonii by ponownie zostać poddana remontowi. Remont okrętu realizowany również w macierzystej stoczni Deutsche Werke trwał od

14 czerwca do 17 stycznia 1942 roku. W czasie jego trwania nastąpiła także zmiana na stanowisku dowódcy krążownika, które od lipca 1941 roku objął kmdr Rudolf Stange.

#### 1942

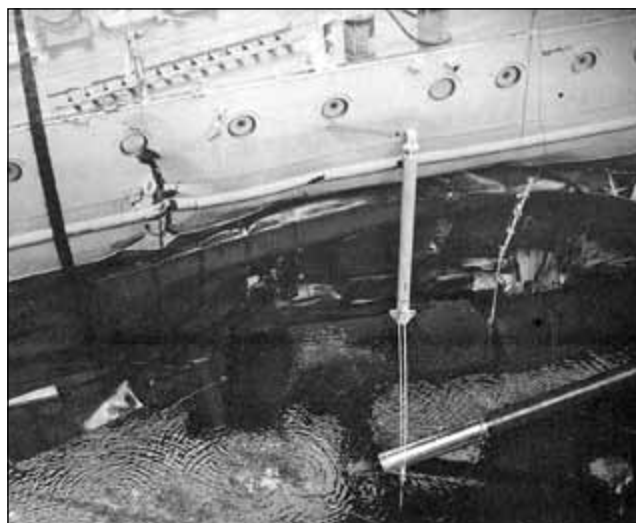
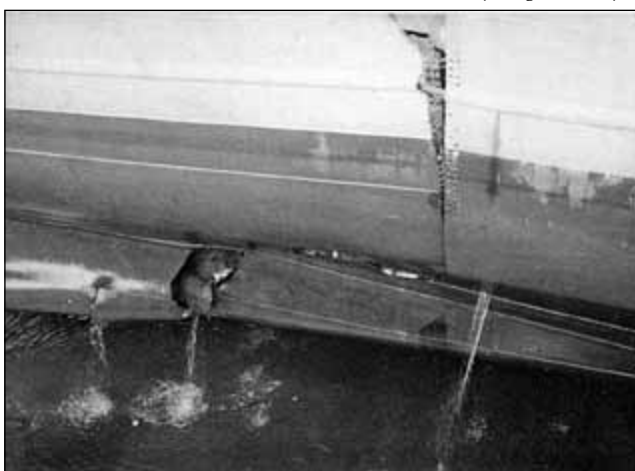
Po zakończeniu remontu 18 stycznia krążownik opuścił Kilonię udając się do Gdyni, która do maja stała się jego bazą. W tym czasie jednostka realizowała na Bałtyku program szkoleń i ćwiczeń połączonych z ostrym strzelaniem. Została także wyposażona w nowy radar obserwacyjny FuMB. 10 maja *Lützow* ponownie osiągnął gotowość bojową i został

skierowany do służby w północnej Norwegii z zadaniem niszczenia alianckich konwojów zmierzających do portów Związku Radzieckiego.

Podróż z Kilonii do miejsca przeznaczenia, którym był Narvik, okręt pokonywał etapowo w okresie od 16 do 26 maja 1942 roku w eskorcie niszczycieli i torpedowców. Trasa wiodła przez Kristiansand (Kvarenesfjord), Bergen (Grimstadfjord), Trondheim (Lofjord) aż do Narviku, gdzie w zatoce Bogen zbierał się zespół obejmujący także *Admiral Scheer*, 6 niszczycieli, 3 torpedowce oraz niezbędne jednostki zabezpieczające. Dowodzenie zespołem objął

Dwa ciekawe ujęcia nadłamanej rufy wykonane w doku, druga połowa kwietnia 1940 r.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Nowa sylwetka *Lützowa* po generalnej przebudowie. Uwagę zwraca nowa dziobnica okrętu.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

4 czerwca 1942 roku wiceadm. Oskar Kummetz, a *Lützow*, stał się jego okrętem flagowym.

W dniu 2 lipca tego roku w czasie przechodzenia zespołu do Altafjord, punktu wyjściowego do przeprowadzenia ataku na konwój PQ-17, w rejonie Tjeldsund krążownik wszedł na podwodną skałę rozdzierając sobie dno, przez które wyciekło paliwo, co znowu wykluczyło jednostkę z udziału w akcji bojowej. Dowodzący wiceadm. Kummetz przeniósł flagę na *Admiral Scheer*, a *Lützow* powrócił do zatoki Bogen.

Rozmiary uszkodzenia zadecydowały o konieczności odesłaniu jednostki w sierpniu do Niemiec celem dokonania niezbędnych napraw. Remont przepro-

wadzono w Deutsche Werke w Kilonii oraz w Gdyni, a po jego zakończeniu okręt przeprowadził niezbędne szkolenie na Bałtyku.

W dniu 8 grudnia 1942 roku *Lützow* wraz z 3 niszczycielami opuścił Gdynię powracając na wody norweskie. Do celu, jakim była zatoka Bogen w Narviku, dotarł bez przeszkód 13 grudnia. Następnie już 16 grudnia został przemieszczony na pozycję wyjściową sił niemieckich w działaniach przeciwkonwójowych w Altafjord (Kaafjord). Krążownik przebywał tam do końca miesiąca, by w ramach operacji o kryptonimie „Regenbogen” (pol. „Tęcza”) w noc sylwestrową wraz z ciężkim krążownikiem *Admiral Hipper* oraz Piątą Flotyllą Nisz-

czycieli w składzie 6 jednostek, dokonać pod dowództwem wiceadm. Kummetza wypad przeciwko konwojowi JB-51 B zmierzającemu do Murmańska.

Wypad ten, zwany też „bitwą koło Wyspy Niedźwiedziej” nie przyniósł żadnych rezultatów i już 1 stycznia 1943 roku *Lützow* zakotwiczył znów w Kaafjord.

#### 1943

Niepowodzenie niemieckich sił morskich w bitwie koło Wyspy Niedźwiedziej, jak i wcześniejsze porażki jednostek ciężkich (zatonienie *Admiral Graf Spee* i *Bismarck*) spowodowały bardzo nerwową, wręcz histeryczną reakcję Hitlera, który z dniem 6 stycznia

*Lützow* jesienią 1942 r. znajdował się w Gdyni (Gotenhafen), gdzie od lata 1942 r. poddany został naprawie dna po wejściu przed operacją „Rösselsprung” na podwodne skały. Na drugim planie lodołamacz *Castor* i okręt szkolny kadetów *Schlesien*.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



1943 roku zdymisjonował dowodzącego Kriegsmarine wielkiego admirała Ericha Raedera, zwolennika taktyki stosowania ciężkich okrętów nawodnych do zwalczania żeglugi. Obowiązki jego powierzono admirałowi Karlowi Dönitz, wcześniej dowodzącemu siłami podwodnymi. Równocześnie Führer zalecił natychmiastowe wycofanie ze służby wszystkich okrętów ciężkich, by uzyskany tą drogą personel zasilił załogi okrętów podwodnych, zaś artyleria wzmocniła obronę wybrzeża.

Nowy szef Kriegsmarine zdołał złagodzić nakaz natychmiastowego wycofania ze służby okrętów ciężkich. Proces ten został rozłożony w czasie, a część jednostek miała nadal pozostawać na wodach norweskich na zasadzie „Fleet in being”, zmuszając tym samym alianców do użycia własnych, równorzędnych okrętów do ochrony rosyjskich konwojów. Natomiast dalsza część okrętów ciężkich miała pełnić funkcje jednostek szkolnych.

*Lützow* znalazł się w grupie okrętów przeznaczonych do wykonywania funkcji szkoleniowych, ale tymczasowo pozostawiono go we fiordach Norwegii, gdzie nadal przygotowywał się do ewentualnych dalszych wypadów przeciwko zmierzającym do ZSRR alianckim konwojom.

Zły stan dieslowskich agregatów prądotwórczych, które dopiero w sierpniu udało się doprowadzić do użytku, unie-

możliwił jednostce udział w wypadzie na Morze Barentsa i zadecydował o jej powrocie do Niemiec. Marsz powrotny krążownik rozpoczął 23 września w eskorcie 4 niszczycieli, zawijając po drodze do Skjomenfjord i Kristiansand, by wraz z niszczycielami *Erich Steinbrinck* i *Paul Jacobi* osiągnąć 29 września zachodni Bałtyk i Kilonię. Z uwagi na znaczne zagrożenie Kilonii brytyjskimi nalotami *Lützow* został przesunięty na bardziej bezpieczny akwen celem dokonania niezbędnego remontu. Do Gdyni, gdzie wykonano remont, okręt przybył 1 października 1943 roku, następnie remont kontynuowano w stoczni w Libawie (niem. Libau). Remont ten połączony z modernizacją trwał do lutego 1944 roku.

#### 1944

Z początkiem roku obowiązki dowódcy krążownika objął kmdr Bodo-Heinrich Knoke. Po ukończeniu remontu, 5 marca 1944 roku jednostka wyszła z Libawy i podjęła próby morskie, po zakończeniu, których 11 marca przyjęła na pokład kadetów marynarki rozpoczynając działalność jako okręt szkolny. Akwenem działania okrętu w ramach Grupy Okrętów Szkolnych Kriegsmarine był Bałtyk, gdzie prowadzono zarówno szkolenie personelu marynarki, jak i ćwiczenia z zespołami jednostek.

W okresie od 9 sierpnia do końca tego miesiąca 1944 roku *Lützow* zo-

stał w Gdyni poddany przebrojeniu, którego celem było wzmocnienie lekkiej artylerii przeciwlotniczej, polegające na zwiększeniu liczby dział kal. 2 cm, zwłaszcza podwójnie i poczwórnie sprzężonych oraz wprowadzeniu nowych, skutecznych dział kal. 4 cm Bofors. Zwiększenie potencjału obrony plot. okrętu było niezbędne z uwagi na rosnącą aktywność lotnictwa alianckiego, w tym radzieckich samolotów szturmowych we wschodniej części Bałtyku.

Latem 1944 roku sytuacja strategiczna wojsk niemieckich na froncie wschodnim uległa pogorszeniu, w wielu miejscach wojska radzieckie zaczęły wychodzić na bałtyckie wybrzeża Estonii, Łotwy i Litwy, co zadecydowało o utworzeniu specjalnego zespołu okrętów, przeznaczonego do wsparcia ogniowego walczących wojsk lądowych. Prócz wsparcia ogniowego zespół osłaniał także ewakuację wojsk i ludności cywilnej z zagrożonych terenów. Na czele zespołu określanego jak „II Kampfgruppe” (Kampfgruppe Thiele) stanął wiceadm. August Thiele.

Zespół w skład, którego wchodził obok *Lützow*, także ciężkie krążowniki *Admiral Scheer*, *Prinz Eugen*, niszczyciele, torpedowce i kanonierki, operował przede wszystkim we wschodniej części Bałtyku, gdzie sytuacja militarna uległa dalszej komplikacji po zawarciu przez Finlandię zawieszenia broni jesienią 1944.

Ciężki krążownik *Lützow* w jednym z północno-norweskich fiordów uchwyciony za zagrodę przeciwtorpedową z bonów. Prawdopodobnie chodzi o fiord Lang.

Fot. zbiory Siegfried Breyer







Fotografia *Lützowa* wykonana prawdopodobnie na przełomie 1943/1944 w pobliżu Lipawy, gdzie okręt przebywał przez pewien czas w tamtejszej stoczni.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

W październiku, między 6 a 13 *Lützow* wspierał ogniem swych dział obrotowych Kłajpedy (niem. Memel), później uczestniczył w obronie zamykających Zatokę Ryską, a tym samym umożliwiającą zaopatrywanie niemieckiego przyczółka w Kurlandii, wysp Hiuma i Sarema. Na tej ostatniej w dniach 23-24 października krążownik wspomagał obronę ostatnich niemieckich pozycji na półwyspie Sworbe, dzięki czemu zdołano je utrzymać praktycznie do końca listopada. Okręt uczestniczył także w ostrzale radzieckich wojsk lądowych blokujących Kurlandię.

#### 1945

Radziecka ofensywa styczniowa bardzo szybko, bo już pod koniec stycznia

doprowadziła do całkowitego odcięcia niemieckich wojsk i ludności cywilnej w Prusach Wschodnich. Ciężar dowozu zaopatrzenia wojsk i ewakuacji ludności spadł na marynarkę wojenną.

Przebywający na Zatoce Gdańskiej krążownik już 8 lutego rozpoczął zwalczanie wojsk radzieckich w rejonie Elbląg, Tolkmicko, Frombork, Braniewo, wspierał także jednostki broniące się w Prusach Wschodnich.

W nocy 6/7 marca 1945 roku, okręt eskortowany przez 3 torpedowce odszedł do Świnoujścia z zadaniem wspierania zagrożonych niemieckich pozycji na linii rzeki Dziwna.

Gdy w drugiej połowie marca ofensywa radziecka zamknęła odcięte niemieckie garnizony w Gdańsku, Gdy-

ni i na Żuławach, *Lützow* powrócił na wody Zatoki Gdańskiej. Od 23 marca, okręt ogniem swych dział aktywnie wspierał utrzymanie niemieckich pozycji w miastach. Przebywając na Zatoce krążownik zabezpieczał także dowóz zaopatrzenia i ruch ewakuacyjny na Hel.

Kulminacyjnym punktem działań bojowych *Lützow* na tym akwenie było osłanianie wraz z 3 niszczycielami i torpedowcem, ewakuację wojsk niemieckich i ludności cywilnej z Kępy Oksywskiej na Hel w nocy z 4/5 kwietnia 1945 roku, znane jako operacja pod kryptonimem „Walpurgisnacht” (pol. „Noc Walpurgii”).

Działania w rejonie Helu krążownik zakończył 8 kwietnia i powrócił do Świnoujścia, które osiągnął 9 kwietnia. Po

*Lützow* sfotografowany prawdopodobnie późną jesienią 1944 r. w Gdyni.

Fot. zbiory Siegfried Breyer







Fotografia *Lützowa* wykonana pod koniec wojny, prawdopodobnie jesienią 1944 r., o czym świadczą srebrno-szary kołpak komina, który do tej pory był zazwyczaj czarny.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

uzupełnieniu amunicji, okręt zajął pozycję ogniową na *Kaiserfahrt* (dzisiejszy Kanał Piastowski) poniżej Świnoujścia, co umożliwiało dogodny ostrzał z dział głównego kalibru celów w rejonie Zalewu Szczecińskiego.

W dniu 16 kwietnia 1945 roku znajdując się na pozycji ogniowej na Kanał Piastowskim *Lützow* został zaatakowany przez 18 brytyjskich bombowców typu Avro „Lancaster” ze składu słynnego 617 Dywizjonu „Dambusters”. Sa-

moloty zrzuciły ciężkie bomby o wadze 5,45 t „Tollboy”, oraz zwykle 500 i 250 kg. Okręt otrzymał dwa bezpośrednie trafienia 500 kg bombami, które jednak nie wybuchły, w dziobową i rufową komorę amunicyjną dział głównego kalibru. Poza tym bliskie upadki ciężkich, bo 5,45 tonowych bomb, spowodowały naruszenie konstrukcji dna okrętu, w którym powstała szczelina o ponad 30 metrowej długości. Woda dostała się do kadłuba powodując przechył 56°.

Z pomocą pracy pomp udało się wyrównać przechył, nie dopuszczając tym samym do wywrócenia się jednostki wskutek utraty stateczności, a następnie osadzić ją na równej stępce na dnie kanału. Dzięki pracy nurków osuszono IV siłownię agregatów prądotwórczych, co pozwoliło na uruchomienie dziobowej wieży artylerii głównej oraz dział średniego kalibru prawej burty.

Pozostająca na jednostce część załogi pod nowym dowództwem F-Kpt (pol.

Kolejne ujęcie *Lützowa* z srebrno-szarym kołpakiem, wykonane w czasie ćwiczeń artyleryjskich na Bałtyku, pod koniec 1944 r.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





Lützow sfotografowany po zajęciu Świnoujścia przez Rosjan.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

kmdr por.) Ernsta Lange, w dniu 22 kwietnia przeprowadziła próbne strzelanie i bateria, bo trudno to, co pozostało z *Lützow* nazwać okrętem, była gotowa do dalszej walki. Opuszczając Świnoujście przed nadchodzącymi wojskami radzieckimi w nocy z 3/4 maja 1945 roku załoga wysadziła wrak w powietrze.

Powojenne losy *Lützow* przez wiele lat pozostawały nie do końca wyjaśnione, stanowiąc wdzięczny temat dla licznych spekulacji prezentowanych na łamach publikacji prasowych i prac<sup>20</sup>. Ujawniono dopiero w latach 90-tych prawda okazała wcale nie mniej interesująca.

Osadzony na dnie Kanału Piastowskiego wrak okrętu dostał się w ręce wojsk radzieckich i szybko został poddany gruntownym oględzinom przez 77 oddział ASS (Awaryjno-Spasatielnoj Służby – pol. służby ratowniczej) Floty Bałtyckiej. W wyniku oględzin poznano nie tylko skalę uszkodzeń i stan techniczny jednostki, ale co ważniejsze, szczegóły konstrukcyjne okrętu.

*Lützow* znalazł się w grupie „C” okrętów poniemieckiej floty, których przywrócenie do stanu gotowości środkami stoczni niemieckich wymagało okresu dłuższego niż 6 miesięcy. Aliancka ko-

misja zajmująca się podziałem pływającej schedy po III Rzeszy proponowała, by jednostki z tej grupy zostały w określonym czasie złomowane bądź zniszczone przez ich zatopienie na otwartym morzu w punktach o znacznej głębokości.

20. autorzy bardzo różnie przedstawiają losy *Lützow* po zakończeniu wojny, Hildebrand H.H., Röhr A., Steinmetz H-O, *Die deutschen Kriegsschiffe* mówi, że krążownik zatonął w rejonie Kołobrzegu w czasie holowania, Lamaczko BW *Deutschen Schiffe unter dem Roten Stern* wymienia okręt w wykazie jednostek podniesionych z dna, ale nigdy nie uruchomionych, zaś *Conway's...* wspomina, że wrak okrętu pocięto wrak do 1960 roku.

Grupa radzieckich oficerów MW na pokładzie dziobowym. Widoczny wysadzony eksplozją dach wieży „Anton”.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik



Realizując wspomniane wytyczne, Rosjanie postanowili zatopić okręt na Bałtyku, wcześniej przeprowadzając przy okazji na jego pokładzie serię prób, przygotowanych przez komisję pod kierownictwem wiceadm. J. F. Ralla, w celu stwierdzenia rzeczywistej wytrzymałości konstrukcji okrętowej i jej opancerzenia na działanie bomb i pocisków artyleryjskich.

Jednostce przywrócono pływalność, a następnie w dniu 20 lipca 1947 roku wyholowano ją na redę Świnoujścia. Z redy uzbrojony lodołamacz *Wołyniec* odprowadził ją z prędkością 4,7 węzła na wyznaczone miejsce prób o głębokości 113 m, które osiągnięto rankiem 22 lipca. Kontrolowane eksplozje rozpoczęto o godz. 10:25, a po trzeciej, przeprowadzonej o godz. 15:45 *Lützow* zaczął powoli nabierać wody i tonąć dziobem. Przeglębienie na dziób stało się widoczne o godz. 16:15, a już o godz. 16:23 cały dziób skrył się pod wodą. Po minucie w powietrzu ukazała się rufa i krążownik z niewielkim przechylem na lewą burtę poszedł ostatecznie na dno.

Całość prób została sfilmowana i uwieczniona na licznych fotografiach, które na niemal 50 lat zniknęły w przepastnych radzieckich archiwach<sup>21</sup>.

21. Kuzin Władimir P, *„Ja nie chcę, człoby mnie kiedy – nibud dolożyli, czto „Germania” pogięła”* (Potoplenie trofeijnego tjażelogo krejsiera „Lützow”), „Tajfun” nr 4/1998.

Kolejne spojrzenie na wysadzoną wieżę „Anton”.

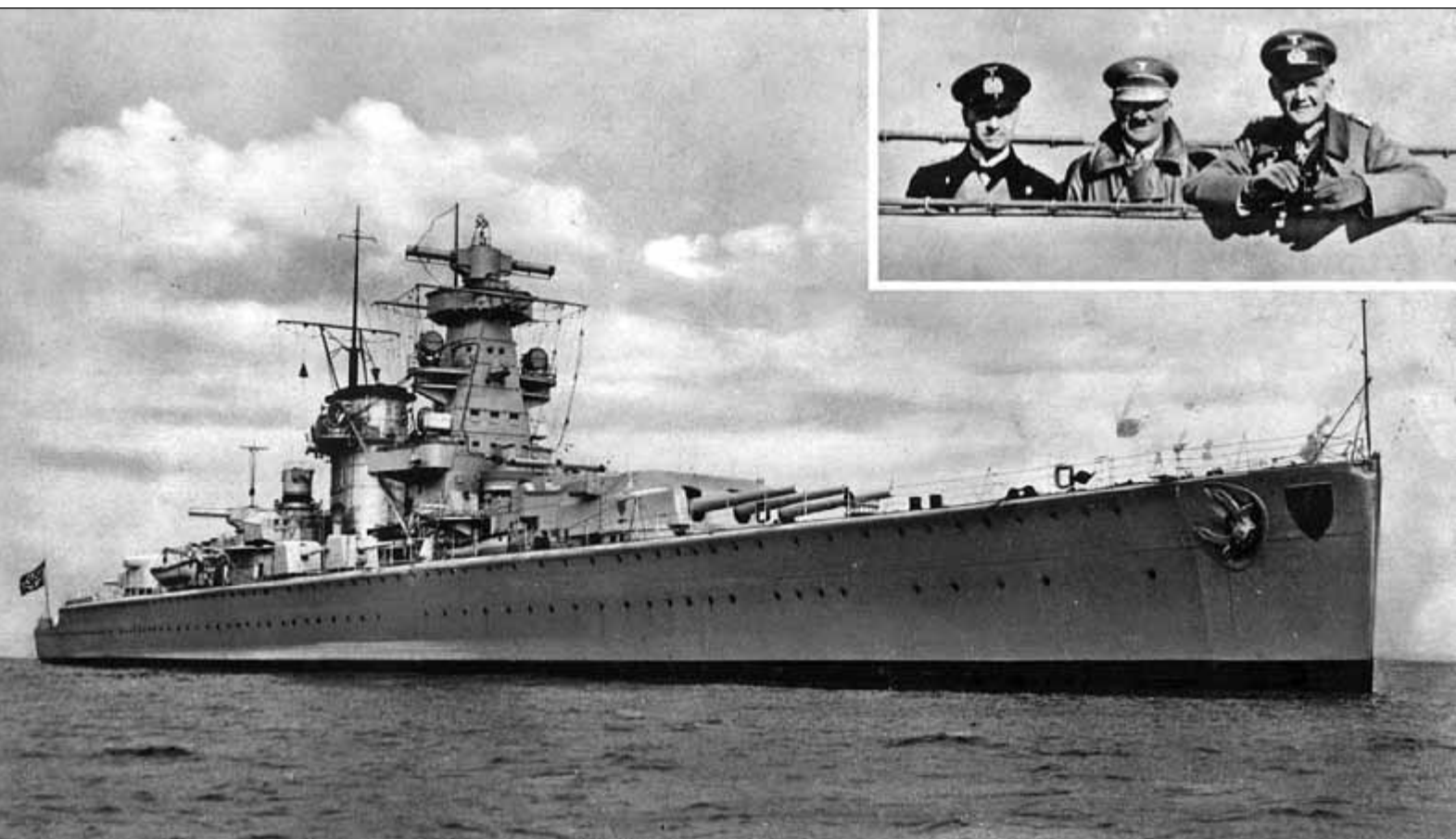


Bardzo ciekawe ujęcie wykonane z dziobu w kierunku pomostu.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

Fot. zbiory Anatolij Odajnik





Ćwiczeniom artyleryjskim w sierpniu 1935 r. przyglądali się na pokładzie *Deutschlanda* kanclerz Adolf Hitler, dowódca Wehrmachtu Werner von Blomberg i Kriegsmarine Erich Raeder. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

## „ADMIRAL SCHEER”

1935

Co prawda „pancernik kieszonkowy” *Admiral Scheer* został oficjalnie oddany do służby we flocie w dniu 12 listopada 1934 roku, a miesiąc później jego inspekcję przeprowadził kontradm. Carls – dowódca Okrętów Liniowych, jednak próby morskie siłowni okrętu trwały do końca stycznia 1935 roku. Pierwszym dowódcą, który objął jednostkę z chwilą opuszczenia stoczni był kmr Wilhelm Marschall. Na nim też spoczął obowiązek doprowadzenia okrętu i jego załogi do stanu pełnej gotowości, której osiągnięcie pozwoliło na zaliczenie *Admiral Scheer* z dniem 18 kwietnia 1935 roku<sup>22</sup> do Zespołu Okrętów Liniowych Kriegsmarine.

Wiosna i lato minęły na zgrywaniu załogi okrętu, rekrutującej się w większości z wycofanego ze służby starego pancernika *Hessen* oraz przeprowadzaniu wszelkiego rodzaju prób i ćwiczeń morskich. Ukoronowaniem tego etapu szkolenia była pierwsza zagraniczna wizyta nowej jednostki złożona 30 sierpnia i 1 września w Gdańsku.

Jesienią tego roku *Admiral Scheer* wyszedł wraz ze swym starszym „bliźniakiem” *Deutschland* w trwającą od 19

października do 9 listopada pierwszy ćwiczebny rejs oceaniczny na Atlantyk. W czasie trwania rejsu okręt odwiedził port Funchal na Maderze, zaś w drodze powrotnej 7 listopada podniósł nową banderę wojenną Rzeszy.

1936

Pierwszym ważniejszym wydarzeniem 1936 roku w dziejach *Admiral Scheer* był udział wraz z pozostałymi dwoma „pancernikami kieszonkowymi” i innymi jednostkami Kriegsmarine w uroczystościach i wielkiej paradzie morskiej na Zatoce Kilońskiej w dniach 29-31 maja 1936 roku z okazji 20-lecia bitwy pod Skagerrakiem oraz odsłonięcia w Kilonii-Laboe pomnika marynarzy poległych w I wojnie światowej.

W dniu 6 czerwca tego roku zespół okrętów obejmujący wszystkie trzy nowe pancerniki pod flagą szefa floty (niem. Flottenchef) wiceadm. Waltera Foerster, podniesioną właśnie na *Admiral Scheer*, wyszedł w kolejny oceaniczny rejs ćwiczebny, którego trasa wiodła przez Kanał La Manche, Biskaje wokół Szkocji i Jutlandii, dalej do bazy w Kilonii. Rejs zakończył się 16 czerwca. A już wkrótce, bo 23 pancernik wyszedł z oficjalną wizytą do

Sztokholmu. W trakcie wizyty pokład okrętu odwiedził panujący w Szwecji monarcha Gustav V. Po powrocie z wizyty jednostka trafiła do stoczni w Wilhelmshaven, celem dokonania niezbędnego przeglądu.

Rozpoczęta w czerwcu 1936 roku wojna domowa w Hiszpanii między republikańskim rządem a rebeliantami skupiła na sobie uwagę całej Europy, zaś dla *Admiral Scheer* wody hiszpańskie stały się na najbliższe trzy lata akwenem działania.

23 lipca 1936 roku *Admiral Scheer* i *Deutschland* zgodnie z decyzją rządu Niemiec opuściły bazowe porty udając się do Hiszpanii z misją zorganizowania i zabezpieczenia ewakuacji obywateli Rzeszy i ich mienia z objętych wojną terenów.

Rejon działania pancernika obejmował śródziemnomorskie wybrzeże Hiszpanii, dokąd dotarł już 28 lipca. Wypełniając swą misję ewakuacyjną bez przeszkód okręt odwiedził kolejno porty w Maladze, Barcelonie, Valencji Alicante, Kartagenie, Almerii i Tarragonie,

<sup>22</sup> Jarczyk Michał, *Niemiecki „pancernik kieszonkowy Admiral Scheer „OW” 1/92*, podaje jako datę włączenia okrętu do sił Kriegsmarine dzień 18 marca 1935.



znajdujące się w strefie podległej rządowi w Madrycie. Swój pierwszy pobyt na wodach hiszpańskich okręt zakończył powrotem do bazy w Kilonii w dniu 31 sierpnia 1936 roku.

Po powrocie z Hiszpanii nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy pancernika, które od września 1936 objął kmdr Otto Cilliax, zastępując kmdr Marshalla. Jednostka pełniła normalną służbę morską, w ramach, której odbyła ćwiczenia na Morzu Północnym.

Kolejny rejs na wody hiszpańskie trwał od wyjścia z Wilhelmshaven 2 października do powrotu 3 grudnia 1936 roku w Kilonii. Tym razem rejs wiązał się z coraz większym, otwartym już zaangażowaniem się Niemiec w konflikt po stronie rebeliantów gen. Franco, których wspomagano osobowo specjalistami oraz logistycznie dostawami broni i zaopatrzenia. Właśnie ochrona transportów stała się podstawowym zadaniem sił niemieckich na tym akwenie, wobec wprowadzenia przez rząd republikański blokady rebelianckich portów.

Po powrocie z tego rejsu pancernik został poddany przeglądowi stocznio-wemu i usprawnieniu artylerii średniego kalibru.

### 1937

*Admiral Scheer* rozpoczął rok 1937 wyjściem 15 marca w rejs na wody hiszpańskie Morza Śródziemnego, tym razem już w ramach misji dozorowej Komisji ds. Nieinterwencji, mającej zapobiec dostawom sprzętu i napływowi „ochotników” dla obu stron

konfliktu. Trzeci rejs do Hiszpanii trwał do 7 kwietnia tego roku.

W kolejny rejs do Hiszpanii pancernik wyszedł już 9 maja 1937 roku. Tym razem jednak rejs miał zdecydowanie bardziej dramatyczny przebieg.

Działania wojny domowej nabrały coraz większego rozmachu, zaś blokada portów rebelianckich i dozór międzynarodowy dostaw, zaostrzyły tylko jej charakter. Niejako przy okazji tropienia i bombardowania przez republikańskie lotnictwo okrętów nacjonalistów dochodziło do przypadkowych incydentów zbrojnych z udziałem występujących pod flagą Komisji ds. Nieinterwencji, okrętami Niemiec i Włoch. Jednostki tych państw otwarcie wspierały rebeliantów, co więcej często korzystały razem z nimi z tych samych portów.

Do najgroźniejszego incydentu doszło w dniu 29 maja 1937 roku, gdy w porcie Ibiza samoloty republikańskie omyłkowo zbombardowały pancernik *Deutschland* powodując znaczne straty w ludziach. Reakcja niemiecka była natychmiastowa, 30 maja rząd Rzeszy w Berlinie zdecydował o podjęciu przeciwko republikanom kroków odwetowych w postaci zbombardowania z morza portu w Almerii.

Do wykonania tego zadania dowodzący na tym akwenie kontradm. von Fischel, wyznaczył *Admiral Scheer* oraz 2 Flotyllę Torpedowców w składzie: *Albatros*, *Leopard*, *Luchs* i *Seeadler*. Zespół niemiecki o świcie 31 maja 1937 roku podszedł pod Almerię i rozpoczął z dystansu 11 000-9200 m ostrzał miasta

i portu. Ostrzał trwał około pół godziny, a w jego czasie wystrzelono 10 salw artylerii głównej kal. 280 mm (60 pocisków), ponad 140 pocisków kal. 150 mm oraz wiele mniejszych kalibrów. Kontrakcja ze strony republikańskiej artylerii nadbrzeżnej, mimo oddania ponad 70 strzałów, była nieskuteczna z uwagi na postawioną przez Niemców zasłonę dymną.

Rezultatem ostrzału o zdecydowanie terrorystycznym charakterze, były znaczne straty materialne w postaci zniszczenia wielu budynków w porcie i przyległych dzielnicach oraz 24 osób i zranienie kilkudziesięciu dalszych<sup>23</sup>.

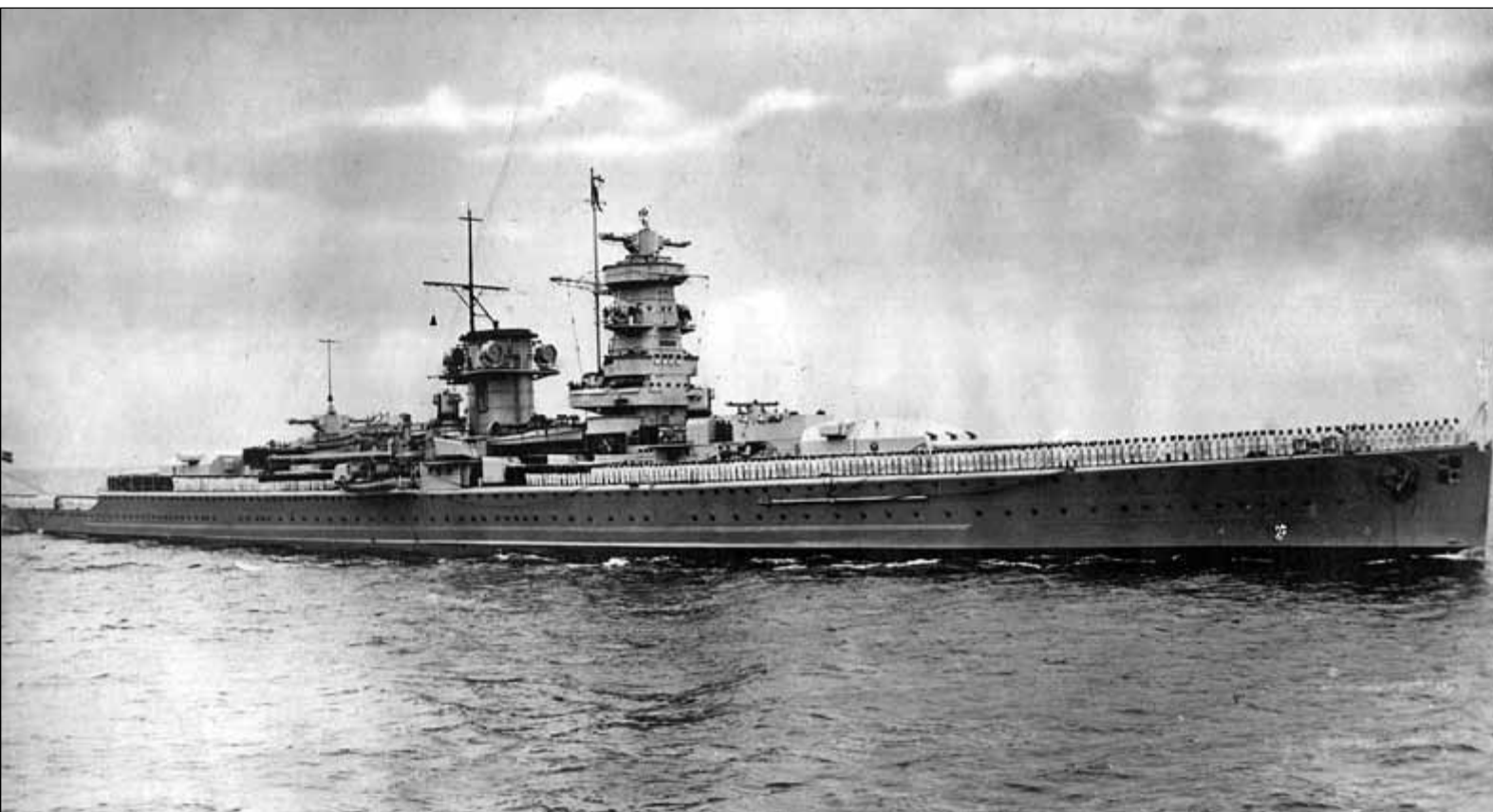
Po odejściu *Deutschland* do kraju, po bombardowaniu w Ibizie, w okresie między 10 a 23 czerwca 1937 roku *Admiral Scheer* był jednostką flagową dowódcy niemieckich sił morskich w Hiszpanii (B.d.Sp.) kontradm. von Fischel. Z czwartej misji hiszpańskiej pancernik powrócił do Wilhelmshaven 1 lipca 1937 roku.

Pobyt okrętu w Niemczech był bardzo krótki, bowiem, już 30 lipca wypłynął on ponownie na wody Hiszpanii, zabierając tym razem na swój pokład szefa Floty wiceadm. Rolfa Carlsa. W czasie przebiegającego bez przeszkód rejsu, pancernik odwiedził rebeliancki port El Ferrol, gdzie w doku oczyszczono dno jednostki z roślinności, jaka osadziła się w czasie pływania po ciepłych wo-

23. strony konfliktu podają różną wysokość strat tak materialnych jak i osobowych powstałych w wyniku ostrzału Almerii.

*Admiral Graf Spee* na paradzie morskiej, czerwiec 1936 r.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Na krótko przed wybuchem działań wojennych dotychczasowy dźwig pokładowy pancernika zastąpiono konstrukcją firmy DEMAG. Tutaj widoczny z He 60 na haku.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

dach Morza Śródziemnego. Swą piątą hiszpańską misję *Admiral Scheer* zakończył w Wilhelmshaven w dniu 11 października 1937 roku.

Po powrocie do kraju pancernik przeszedł rutynowy przegląd stocznioowy, po czym do końca roku pełnił zwykłą służbę morską.

### 1938

Rok rozpoczął się udziałem pancernika w styczniowym szkoleniu na Bałtyku. W dniu 12 lutego tego roku *Admi-*

*ral Scheer* opuścił ojczyste wody udając się do Hiszpanii, gdzie 16 lutego kontradm. von Fischel podniósł na nim swoją flagę jako dowodzący niemieckimi siłami morskimi na tym akwenie. Funkcję tę kontradm. von Fischel pełnił do 14 marca tego roku, kiedy przekazał ją czasowo dowódcy lekkiego krążownika *Emden* kmdr Leopoldowi Bürknerowi, a sam na pokładzie pancernika powrócił do Wilhelmshaven.

Tym razem pobyt w macierzystym porcie trwał wyjątkowo krótko, bo już

19 marca okręt wyszedł znów w rejs na wody Hiszpanii. W okresie od 22 marca do 26 czerwca 1938 roku, dowódca pancernika kmdr Cilliach, jako najstarszy rangą pełnił obowiązki dowódcy sił niemieckich na tych wodach. Akwen hiszpański *Admiral Scheer* opuścił definitywnie z końcem czerwca i powrócił do Wilhelmshaven 29-tego miesiąca, kończąc tym samym swą ponad dwuletnią stałą aktywność na tych wodach.

W dniu 22 sierpnia 1938 roku *Admiral Scheer* wraz z pozostałymi dużymi okrętami Kriegsmarine uczestniczył w wielkiej paradzie morskiej na Zatoce Kilońskiej z okazji wodowania ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* oraz wizyty regenta Węgier admirała Horthy'ego.

Do końca roku 1938 pancernik uczestniczył w jesiennych manewrach oraz centralnym strzelaniu torpedowym floty. W toku przeprowadzonego remontu stocznioowego na jednostce dokonano drobnej modyfikacji anteny radiostacji.

W październiku 1938 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy *Admiral Scheer*, które objął kmdr Hans-Heinrich Wurnbach zastępując kmdr Cilliacha

### 1939

Pierwszym wydarzeniem w dziejach *Admiral Scheer* w 1939, roku był udział

*Admiral Scheer* razem z *Deutschlandem* 1 lub 2 maja 1937 r. w Świnoujściu przy mieliźnie Eichstaden.

Fot. zbiory Reinhard Kramer





*Admiral Scheer* Hamburgu przy moście Überseebrücken z okazji wodowania *Bismarck*a, 14.02.1939 r.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

14 lutego w uroczystościach wodowania okrętu liniowego *Bismarck* w stoczni Blohm und Voss w Hamburgu.

W marcu tego roku wraz ze swymi „bliźniakami” oraz mniejszymi okrętami Kriegsmarine pancernik uczestni-

czył w operacji zajęcia litewskiego portu Kłajpeda jako flagowa jednostka dowódcy Okrętów Pancernych (B.d.P) wiceadm. Wilhelma Marschalla.

W dniu 18 kwietnia *Admiral Scheer* wyszedł w oceaniczny rejs ćwiczebny

na Atlantyk, w czasie, którego przygotowywał się do podjęcia działań krążowniczych przeciwko żegludze. Rejs zakończył się 3 maja 1939 roku powrotem do Wilhelmshaven, a wcześniej w jego trakcie w dniach 22-27

*Admiral Scheer* we wrześniu 1939 r. w Nowym Porcie (Danzig-Neufahrwasser), w ujęciu od rufy.

Fot. Karl Eschenburg, zbiory Reinhard Kramer





*Admiral Scheer* we wrześniu 1939 r. w Nowym-Portcie (Danzig-Neufahrwasser), spojrzenie na dziób, godła jeszcze nie zdjęte, artyleria pomocnicza ma jeszcze swoje tabliczki z nazwami, ale wieżę artylerii głównej już są „beziemienne”.  
Fot. zbiory Reinhard Kramer

kwietnia, okręt odwiedził port w Portugalecie.

Zły stan techniczny siłowni wysoceprężnej nie pozwolił jednostce na skryte opuszczenie, jeszcze przed wybuchem wojny, portów niemieckich, jak to uczyniły dwa pozostałe „pancerniki kieszonkowe” i wyjście na ocean celem przygotowania się do działań krążowniczych przeciwko żegludze.

W momencie wybuchu wojny *Admiral Scheer* znajdował się na kotwicy na redzie Schilling w rejonie Wilhelmshaven, gdzie już w dniu 4 września został zaatakowany przez brytyjskie lotnictwo bombowe. Mimo braku doświadczenia załóg samoloty bombowe typu Bristol „Blenheim”, uzyskały 4 bezpośrednie trafienia w pancernik. Bomby jednak nie wybuchły, więc uszkodzenia jednostki były minimalne. W czasie odpierania ataku artyleria przeciwlotnicza okrętu uzyskała zestrzelenia<sup>24</sup>.

Jeszcze w miesiącu wrześniu dokonano na jednostce wymiany ciężkiej artylerii przeciwlotniczej z dział kal. 88 mm na skuteczniejsze 105 mm, zachowując przy tym tą samą liczbę luf. Wymianie uległ także wodnosamolot pokładowy, Heinkel He 60 zastąpił nowocześniejszy Arado Ar 196.

W październiku 1939 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy pancer-

nika, które objął kmdr Theodor Krancke, zastępując kmdr Wurmbacha.

#### 1940

Krótkie ćwiczenia przeprowadzone przez *Admiral Scheer* na Bałtyku potwierdziły zły stan siłowni i zadecydowały o skierowaniu pancernika z dniem 1 lutego 1940 roku na generalny remont i przebudowę do stoczni Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven.

Zakres przebudowy, który wiązał się z oficjalnym przeklasyfikowaniem dotychczasowego Panzerschiff w klasyczny ciężki krążownik, był bardzo znaczny obejmował zarówno wspomnianą już wcześniej siłownię jak i kadłub oraz nadbudówkę.

W trakcie przebudowy jednostka otrzymała nową, bardziej wygiętą stewę dziobową, co spowodowało zwiększenie długości całkowitej do 187,9 m, ale równocześnie poprawiło dzielność morską jednostki przy złym stanie morza. Generalnemu remontowi poddano wszystkie silniki wysokoprężne, które otrzymały nowe fundamenty. Całkowitej zmianie uległ kształt nadbudówki ze stanowiskiem dowodzenia. Z dotychczasowej przypominającej ściętą piramidę na rufę, podobną do zamontowanej na *Deutschland*. Również komin nakryto niewielkim kołpakiem, co spowo-

dowało, że sylwetki boczne obu „nowych” ciężkich krążowników stały się bardzo podobne. Wzmocnieniu uległa także lekka artyleria przeciwlotnicza, która zyskała dalsze 4 pojedyncze działa kal. 20 mm.

W trakcie przebudowy, krótko przed jej ukończeniem w nocy z 19/20 lipca 1940 roku znajdująca się w stoczni jednostka została zaatakowana przez brytyjskie lotnictwo bombowe, jednak okręt nie odnotował żadnych strat ani szkód materialnych.

Po zakończeniu remontu w dniu 31 lipca 1940 roku, jednostka opuściła Wilhelmshaven udając się do Gdyni celem przeszkolenia załogi i przygotowania do oceanicznych działań przeciw żegludze. W toku ćwiczeń szczególną uwagę zwracano na wyrobienie niezbędnej w długich oceanicznych rejsach, umiejętności współpracy z jednostką zaopatrzeniową.

Gdy przygotowania dobiegły końca Kierownictwo Wojny Morskiej (SKL) podjęło decyzję o wysłaniu *Admiral Scheer* na Atlantyk celem prowadzenia działań przeciw żegludze.

W dniu 23 października 1940 roku krążownik wraz z jednostką zaopatrze-

<sup>24</sup> liczba strąconych w czasie ataku samolotów brytyjskich przez ogień plot. pancernika sięga wg różnych źródeł od 1 do 3.



niową *Nordmark*<sup>25</sup> opuścił Gdynię udając się do Brunsbüttel, skąd pod eskortą trzech torpedowców z 2 Flotylli Torpedowców przeszedł dalej do norweskiego portu Stavanger. W nocy z 31 października wykorzystując złe warunki pogodowe *Admiral Scheer* niezauważony przez brytyjski dozór, przedarł się z wysokości Bergen na północny zachód. Dalej korzystał już z tradycyjnej trasy dużych niemieckich jednostek nawodnych Drogą Duńską na północny Atlantyk. Na Atlantyku, krążownik z miejsca rozpoczął łowy. Już przed południem 5 listopada pilot wyrzuczonego wodnosamolotu pokładowego Arado – Olt. (pol. por.) Pietsch zameldował o zauważeniu w odległości około 80 Mm alianckiego konwoju HX 84 płynącego z Halifaxu do portów brytyjskich.

*Admiral Scheer* zwiększył prędkość by dogonić konwój. Jako pierwszy w ogniu dział krążownika znalazł się płynący samotnie za konwojem brytyjski bananowiec *Mopan* (5389 BRT). Po zatrzymaniu i opuszczeniu przez załogę, statek został zatopiony ogniem dział kal. 105 mm (plot).

Płynący w przodzie konwój HX 84 należał do dużych liczył bowiem 37 statków, w tym także dwa polskie *Morska Wola* i *Puck*, lecz jego symboliczną eskortę stanowił jedynie krążownik pomocniczy *Jervis Bay*<sup>26</sup> dowodzony przez kmdr ES Fogarty Fegena.

Mimo ogromnej dysproporcji sił, brytyjski dowódca podjął walkę, któ-

ra przez ponad dwie godziny związała niemiecki krążownik, co pozwoliło konwojowi rozproszyć się i uniknąć natychmiastowego rozstrzelania.

Ostatecznie *Jervis Bay* zatonął około 17:00 z dowódcą i większością załogi na pokładzie, co umożliwiło wreszcie jednostce niemieckiej przystąpienie do realizacji swego podstawowego zadania, jakim było niszczenie alianckich statków.

Ofiarami ognia artyleryjskiego *Admiral Scheer* padły kolejno zbiornikowce *Beaverford* (10 042 BRT) i *Majdan* (7908 BRT) oraz frachtowce *Kenbane Head* (5225 BRT), *Trewellard* (5201 BRT) oraz ciężko uszkodzony *Fresno City* (4955 BRT), który zatonął 6 listopada, opuszczony przez załogę. Dalsze trzy jednostki, a mianowicie słynny z późniejszego filmu poświęconego wydarzeniom, zbiornikowiec *San Demetrio* (8073 BRT), frachtowiec *Andalusian* (3082 BRT) i statek pasażerski *Ragitiki* (16 698 BRT) zostały uszkodzone. Wszystkie zarówno zatopione jak i uszkodzone statki pływały pod brytyjską banderą.

Rozproszenie konwoju oraz zapadający zmierzch uniemożliwiły niemieckiej kontynuowanie działań, co zapobiegło dalszym stratom.

Po działaniach przeciwko konwojowi krążownik zmienił swój rejon operacyjny kierując się na środkowy Atlantyk, gdzie w dniu 24 listopada na północny wschód od Bermudów zatopił brytyjski chłodnicowiec *Port Hobart* (7448 BRT). Kolejną ofiarą stał się również brytyjski

chłodnicowiec *Tribesman* (6242 BRT) zatopiony 1 grudnia, tym razem po przeciwnej stronie Atlantyku 800 Mm na zachód od Bathurst.

Jednostka niemiecka skierowała się dalej na południe przekraczając równik i w dniu 16 grudnia spotkała się ze swym zaopatrzeniowcem *Nordmark*, z którego pobrała paliwo i niezbędne zapasy. Wkrótce po spotkaniu na trasie z Freetown do portów Południowej Ameryki doszło do zniszczenia w dniu 18 grudnia brytyjskiego chłodnicowca *Duquesa* (8658 BRT).

Po usunięciu drobnych usterek z początkiem 1941 roku *Admiral Scheer* skierował się ku brzegom Afryki. W dniu 18 stycznia na południe od Freetown zatrzymał norweski zbiornikowiec *Sanderford* (8038 BRT) z 11 tys. ton ropy, co znakomicie poprawiło sytuację zaopatrzeniową krążownika. Zdobyć obsadzono załogą przycową i odesłano do Europy, dokąd dotarła osiągając port w Bordeaux.

W tym samym rejonie w dniu 20 stycznia pod ogniem krążownika wpadły dwa następne alianckie frachtow-

25. *Nordmark* to znany już wcześniej *Westerwald* (patrz przypis 17), zmiana nazwy jednostki nastąpiła w listopadzie 1939 roku. W okresie 252 dni między wrześniem 1940 a majem 1941 przepłynął 33 664 Mm i wykonał 41 spotkań w celu przekazania zaopatrzenia dla *Admiral Scheer*, krążowników pomocniczych *Thor*, *Kormoran* i *Atlantis* oraz okrętów podwodnych.

26. *Jervis Bay* – krążownik pomocniczy, eks-liniowiec pasażerski, zbud. 1922 r. 14 164 BRT, prędkość 15 węzłów, uzbr. 6 (8 ?) x 152 mm, 2 x 76 mm.

*Admiral Scheer* po przebudowie gruntownej przebudowie.

Fot. Archiwum Erich Gröner via Reinhard Kramer





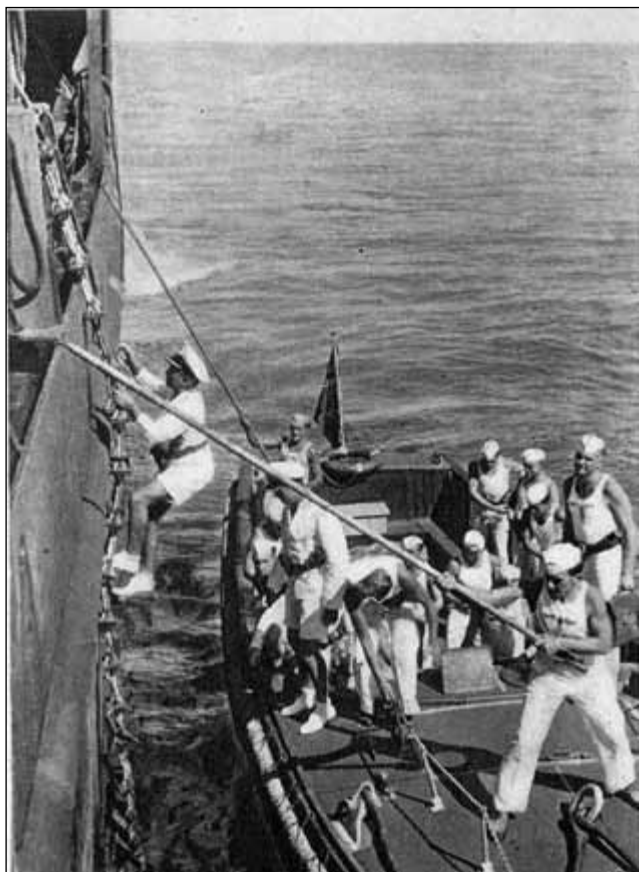
Ciekawe ujęcie okrętu wykonane w czasie owocnego rajdu przeciwko alianckiej żegludze z przełomu lat 1940/41. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

ce a mianowicie holenderski *Barneveld* (5597 BRT) oraz brytyjski *Stanpark* (5103 BRT). Obie jednostki zostały zatopione.

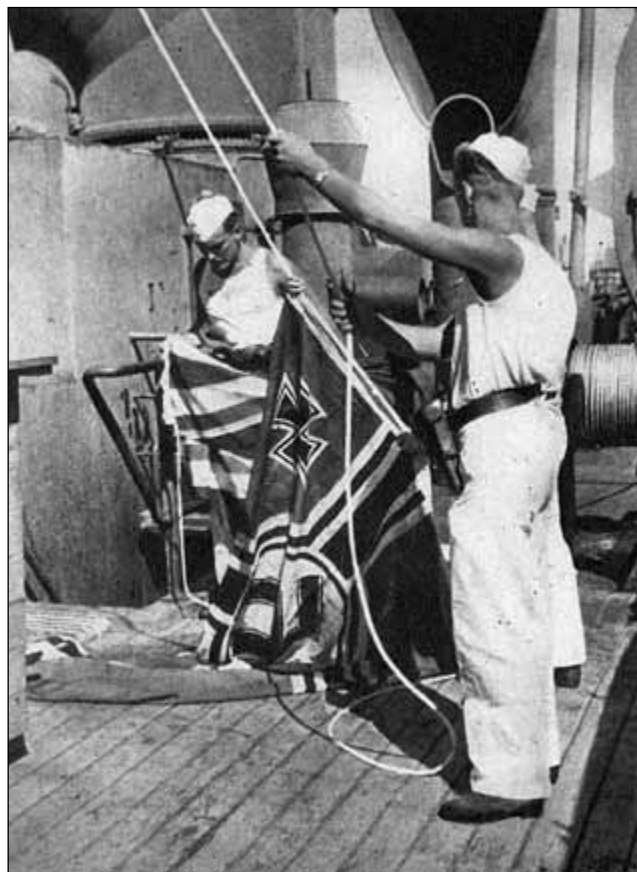
Na południowym Atlantyku doszło do spotkania *Admiral Scheer* z niemieckimi krążownikami pomocniczymi *Thor* i *Atlantis* oraz zaopatrzeniowcem *Nord-*

*mark*. Wszystkie jednostki popłynęły wokół Przylądka Dobrej Nadziei na Ocean Indyjski, który osiągnęły z początkiem lutego.

Grupa przysza dobija do burty jednego z zatrzymanych frachtowców.  
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Podnoszenie niemieckiej bandery na zdobytym przyzie.  
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Akwen południowego Oceanu Indyjskiego był spokojny, co pozwoliło na odpoczynek i regenerację załogi. Po spotkaniu w dniach 14-17 lutego z krążownikiem pomocniczym *Atlantis* i jego przysiami, *Admiral Scheer* wyruszył na łowy u północnego wylotu Kanału Mozambickiego. W ciągu trzech kolejnych dni (20-22.02.1941) zdobył bądź zniszczył cztery jednostki o łącznym tonażu 19 260 BRT (brytyjski *British Advocate*, grecki *Gregorios*, kanadyjski *Canadian Cruiser* oraz holenderski *Rantau Pandjang*). Zdobyty brytyjski zbiornikowiec *British Advocate* (6994 BRT) obsadzono załogą przysią i odesłano do portów europejskich, które zdołał osiągnąć. Pozostałe statki zniszczono.

W czasie działań na Kanale Mozambickim, krążownik otrzymał z SKL rozkaz powrotu do Niemiec. Zatopienie w dniu 21 lutego *Canadian Cruiser* (7178 BRT) omal nie doprowadziło do zguby *Admiral Scheer*, bowiem przed zatonięciem brytyjski statek, zdołał rozpoznać swego prześladowcę i zawiadomić drogą radiową tropiący od dłuższego czasu niemiecką jednostkę zespół Royal Navy.

Okręt niemiecki zdołał opuścić rejon poszukiwań omijając linie blokadowe i opływając w dniu 2 marca Przylądek Dobrej Nadziei wrócić na południowy Atlantyk. Tam doszło do kolejnego spotkania z krążownikami pomocniczymi *Pinguin* i *Kormoran* w trakcie którego *Admiral Scheer* dokonał niezbędnych przed dalszym rejsem remontów, łącznie z częściowym oczyszczeniem kadłuba z wodorostów. 16 marca okręt przekroczył równik i idąc dalej na północ osiągnął 27 marca Drogę Duńską między Grenlandią a Islandią, by 30. tego miesiąca wejść do portu w Bergen, a 1 kwietnia zakończyć rejs w Kilonii.

W tym samym dniu dowodzący krążownikiem komandor Theodor Krancke otrzymał w dowód uznania sukcesów awans na stopień kontradmirała. Wszyscy uczestniczący w operacji członkowie załogi jednostki (nie licząc oczywiście tych, którzy otrzymali odznaczenia wyższej rangi) zostali odznaczeni Żelaznymi Krzyżami II klasy, co zdarzyło po raz pierwszy w historii niemieckiej floty<sup>27</sup>.

Rejs *Admiral Scheer* trwał nieprzerwanie 161 dni, w czasie których okręt pokonał 46 419 Mm. Bilans rejsu okazał się pozytywny, zwłaszcza na tle osiągnięć innych jednostek nawodnych, krą-

27. Brennecke Jochen, Krancke Theodor *Admiral Scheer*, Gdańsk 2002, które stanowi subiektywną niemiecką relację z rejsu, widzianego oczami jego uczestników.



Kontrola zdobytego frachtowca, grupa przysią rozpierzchna się na wszystkie strony.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Kapitan i reszta oficerów zajętej jednostki.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

Załoga pokładowa zdobytego frachtowca prezentuje poziom ówczesnej cywilbandy.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Admiral Scheer po powrocie z owocnego rajdu u wejścia do Kilonii, wizytowany przez Großadmirala Ericha Raedera. Górna część wieży „Anton” w kolorze czerwonym.  
Fot. zbiory Reinhard Kramer

żownik zniszczył i zdobył 17 alianckich statków o łącznym tonażu 113 233 BRT, w tej liczbie dwa przyzy zdolano doprowadzić do portów pod kontrolę Rzeszy.

W czasie rejsu swoje wysokie walory funkcjonalne i eksploatacyjne potwierdziła zainstalowana na okręcie siłownia, której wysokoprężne silniki pracowały bez zakłóceń cały czas. Należy także wspomnieć o dobrym wyszkoleniu i dużej wytrzymałości psychicznej załogi krążownika, która przez prawie pół roku zdana była wyłącznie na własne siły.

15 kwietnia *Admiral Scheer* rozpoczął zasłużony, połączony z dokowaniem remont w Kilonii, a po jego zakończeniu 1 lipca podjął szkolenie na Bałtyku by ponownie uzyskać pełną zdolność bojową.

W czasie remontu nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku dowódcy krążownika, które w czerwcu 1941 objął kmr Wilhelm Meendsen-Bohlken, zastępując kontradm. Kranckego.

Po krótkim, bo zaledwie czterodniowym pobycie w Oslo (4-8 września) *Admiral Scheer* powrócił na Bałtyk, gdzie wszedł w skład utworzonego do czasu zespołu okrętów artyleryjskich Kriegsmarine, znanego jako „Baltentflotte” (pol. „Flota Bałtów”). Ce-

lem tego zespołu było zabezpieczenie wód Bałtyku przed próbą przebicia się zablokowanych w oblężonym Leningradzie okrętów radzieckiej Floty Bałtyckiej. Na czele zespołu stanął 20 września wiceadm. Otto Cilliax, a w jego skład wszedł także okręt liniowy *Tirpitz*, lekkie krążowniki *Köln*, *Nürnberg*, *Leipzig*, *Emden* oraz niszczyciele, torpedowce i ścigacze. Jednostki te w dniu 23 września opuściły bazę w Świnoujściu kierując się do wschodniej części Morza Bałtyckiego.

25 września w czasie przemarszu zespołu doszło do wypadku, którego uczestnikiem był *Admiral Scheer*. W skutek błędu załogi, jeden z osłaniających zespół samolotów zgubił w powietrzu dwie bomby głębinowe, które eksplodowały bezpośrednio nad krążownikiem niszcząc samolot i powodując uszkodzenie układu napędowego na samym okręcie.

Niemieckie lotnictwo zdołało tymczasem obezwładnić podstawowe jednostki Floty Bałtyckiej, zniknęła zatem konieczność utrzymywania na Zatoce Fińskiej tak dużego zespołu okrętów artyleryjskich. *Admiral Scheer* i *Tirpitz* zostały zawrócone do portów niemieckich. Krążownik osiągnął w dniu 26 września Kilonię, a 29 tego miesiąca został skier-

owany na remont do stoczni Blohm und Voss w Hamburgu. Remont okrętu trwał do 24 października, a po jego zakończeniu jednostka podjęła ćwiczenia taktyczne oraz działania w zespole na Bałtyku.

#### 1942

Ćwiczenia trwały aż do początków marca 1942 roku. 3 marca w Brunsbüttel zaczęto koncentrować zespół okrętów w składzie ciężkie krążowniki *Admiral Scheer*, *Prinz Eugen* (okręt flagowy zespołu), 4 niszczyciele i torpedowiec, który miał następnie przemieścić się na wody północnej Norwegii, by stamtąd atakować alianckie konwoje do Rosji. Jednostki 20 lutego opuściły Brunsbüttel udając się wpierw do Trondheim (kotwiczowisko Grimstadfjord), które osiągnięto 22 tego miesiąca. W czasie marszu w rejonie Egersundu zespół był atakowany przez brytyjskie lotnictwo, ale nie poniósł żadnych szkód. Wczesnym rankiem 23 lutego brytyjski okręt podwodny *Trident*<sup>28</sup> w rejonie Trondheim zaatakował i poważnie uszkodził *Prinz Eugen*, w rezultacie, czego dalszy rejs kontynuował jedynie *Admiral Scheer* z niszczy-

28. *Trident* – okręt podwodny typu „T”, wyporność 1090/1575 t, prędkość 15,2/8,7 węzła, uzbr. 1 x 102 mm, 10 rt 533 mm, załoga 67 ludzi.



cielami, dochodząc do kotwiczowiska w Lofjord (Drontheimfjord). Braki paliwa spowodowały, że w okresie od lutego do maja 1942 roku, krążownik pozostawał praktycznie unieruchomiony na kotwicy. W nocy z 9 na 10 maja krążownik pod eskortą 2 niszczycieli i 2 torpedowców oraz w towarzystwie jednostki zapatrzeniowej *Dithmarschen* przeniósł się na kotwiczowisko w zatoce Bogen w rejonie Narviku. Na miejsce dotarł także bliźniaczy *Lützow* z 3 niszczycielami. Okręty te utworzyły Kampfgruppe II której dowództwo 4 czerwca 1942 roku objął wiceadm. Oskar Kummetz.

W dniu 2 lipca jednostki Kampfgruppe II wyruszyły do Kaafjord by tam połączyć się z Kampfgruppe I, obejmującą okręt liniowy *Tirpitz*, ciężki krążownik *Admiral Hipper*, 2 niszczyciele oraz 2 torpedowce. Na miejsce koncentracji dotarł jedynie *Admiral Scheer* z niszczycielami, bowiem wcześniejsze wejście na podwodne skały wyeliminowało z działań *Lützow*.

W dniu 5 lipca 1942 roku *Tirpitz*, oba ciężkie krążowniki oraz 7 niszczycieli wyruszyły z Kaafjord pod flagą szefa Floty adm. Otto Schniewind na akcję przeciwko zmierzającemu do Rosji konwojowi PQ-17, znaną pod kryptonimem „Rösselsprung” (pol. „Gambit skoczka”). Wieczorem tego dnia *Tirpitz* został za-

atakowany torpedami przez radziecki okręt podwodny *K 21*<sup>29</sup>. Działania przeciwko konwojowi podjęła również Luftwaffe, ich wysoka skuteczność zadecydowała o odwołaniu akcji i powrocie zespołu do bazy.

*Admiral Scheer* wraz z 2 niszczycielami i 2 torpedowcami wrócił na miejsce postoju w zatoce Bogen koło Narviku.

Wielka Droga Północna łącząca Pacyfik z Morzem Barentsa, mimo bardzo krótkiego sezonu nawigacyjnego, odgrywała ważną rolę w systemie komunikacji Związku Radzieckiego. Tym samym ruch statków na tej trasie był przedmiotem zainteresowania strony niemieckiej, co zadecydowało po otrzymaniu informacji o własnie płynącym w kierunku Morza Barentsa konwoju, o podjęciu działań przeciwko żegludze na tym akwenie, pod kryptonimem „Wunderland” (pol. „Kraina czarów”).

16 sierpnia 1942 roku *Admiral Scheer* opuścił Narvik w eskorcie 4 niszczycieli w kierunku wschodnim. Eskorta towarzyszyła jedynie do Wyspy Niedźwiedziej, po czym dalszy rejs krążownik prowadził samodzielnie. 19 sierpnia osiągnął Przylądek Żelania i zmierzał dalej na wschód w kierunku Cieśniny Wilkickiego, którego powinien przepły-

wać oczekiwany konwój. Krążownik regularnie wysyłał zwiad lotniczy, który 20 sierpnia odnalazł statki konwoju w odległości około 60 Mm od okrętu, jednak z uwagi na złe warunki pogodowe i nawigacyjne jednostka niemiecka nie zdołała podjąć żadnych ofensywnych działań. Zwarte pola lodowe utrudniały poruszanie się nawet tak dużej jednostce jak *Admiral Scheer*, poza tym utrata rankiem 25 sierpnia wodnosamolotu pokładowego pozbawiła okręt dalekiego rozpoznania, co zadecydowało o zaniechaniu przez dowodzącego krążownikiem kmdr Meendsen-Bohlken dalszego marszu na wschód i powrocie do bazy.

Jeszcze w tym samym dniu w czasie marszu powrotnego na Morzu Karskim okręt niemiecki natknął się na płynący w kierunku Ziemi Północnej radziecki pomocniczy lodołamacz *Aleksandr Sibirjakow*<sup>30</sup>. Mimo bohaterskiego oporu po krótkiej walce jednostka radziecka została zatopiona, zdołała jednak wcze-

29. sprawa storpedowania w dniu 5 lipca 1942 roku okrętu liniowego *Tirpitz* przez radziecki okręt podwodny *K 21* pod dowództwem kmdr ppor. (kpt. III rangi) Mikołaja A. Łunina jest wysoce dyskusyjna. Historiografia radziecka podaje ten fakt jako pewnik, zaś źródła niemieckie nie tylko nie potwierdzają trafienia torpedy, ale nawet nie sygnalizują dokonania ataku.

30. *Aleksander Sibirjakow* – pomocniczy lodołamacz, zbud. 1908, 1384 BRT, prędkość 13 węzłów, uzbr. 3 (4?) x 76,2 mm, 2 x 45 mm.

Ponieważ A. Hitler z wzrastającym niepokojem obawiał się lądowania aliantów w północnej Norwegii (początek tzw. Norweskiego niepokoju – nm. Norwegenfimmel u przywódcy III. Rzeszy), więc rozkazał na początku roku 1942 przebazować tam ciężkie jednostki nawodne Kriegsmarine. Po pancerniku *Tirpitz*, który przybył 20.01.1942 r. w okolice Trondheimu, dołączyły do niego ciężkie krążowniki *Admiral Scheer* i *Prinz Eugen*. Jednemu z czających się w tym akwenie brytyjskiemu okrętowi podwodnemu udało się ulokować w rufie *Prinza Eugena* torpedę, lecz udało się go przeprowadzić do fiordu Lo. Niniejszą fotografię wykonano 23.02. już po ataku na *Prinza Eugena* i pokazuje *Admiral Scheera* w pobliżu Trondheimu. Nad nim można zauważyć krążące myśliwce typu Bf 110, które przejęły powietrzny patrol nad okrętem.

Fot. zbior. Siegfried Breyer



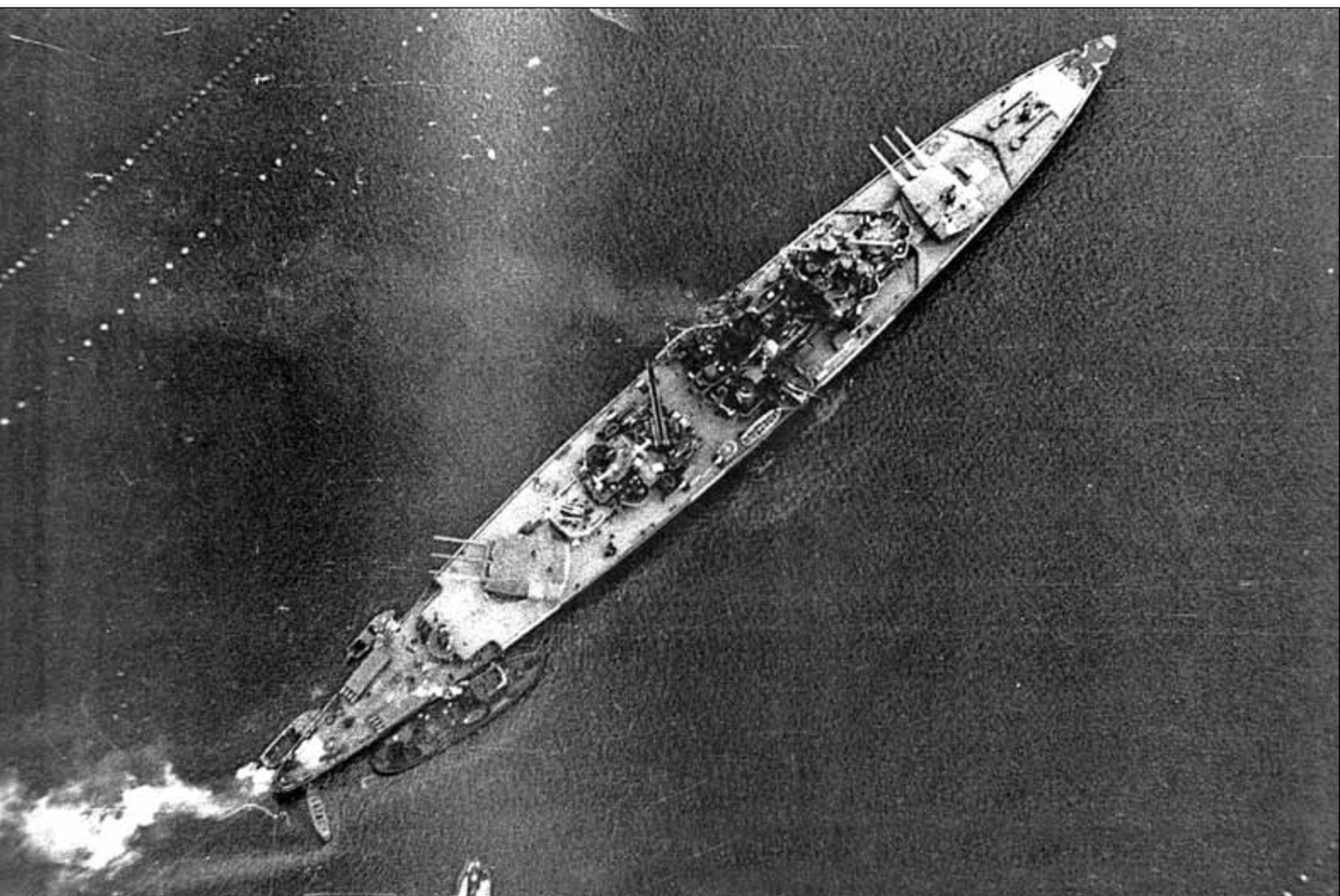


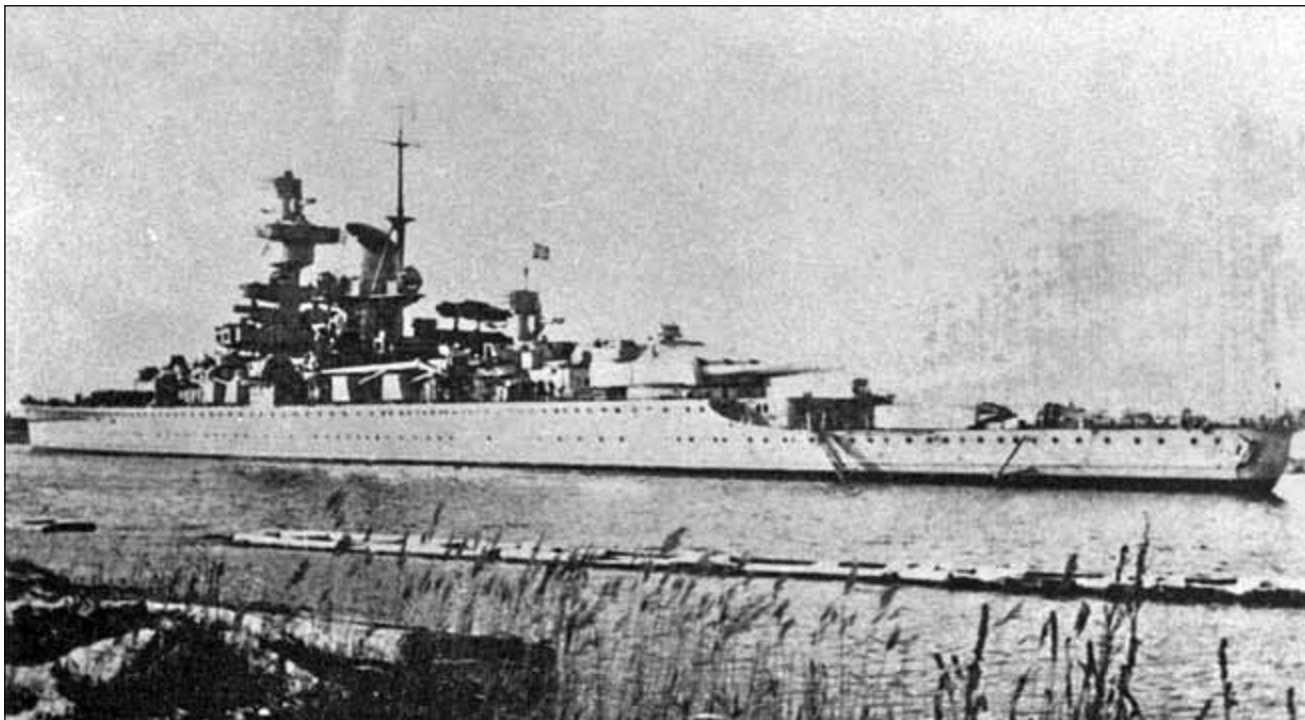
Inne ujęcie miejsca zakotwiczenia *Admiral Scheera* we fiordzie Lo. Dobrze widoczne rozciągnięte od strony lądu siatki maskujące.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

*Admiral Scheer* swoim miejscu zakotwiczenia w Norwegii, chroniony przez podwójną zagrodę bomową (widoczna po lewej stronie u góry). Fotografię wykonano ze samolotu pokładowego ciężkiego krążownika. Zwraca uwagę obrócona na prawą burtę katapulta, z której wodnosamolot wystartował.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Pelen zagrożenia wypadek krążownika *Admiral Scheer* i forsowanie pól lodowych dokonany w ramach operacji „Wunderland” było powodem, że po powrocie okręt musiał odejść na przegląd stoczniowy do Wilhelmshaven, w której spędził kilka miesięcy. Następnie kontynuował służbę w Zespole Szkolnym floty na Bałtyku, bazując w tym czasie w Świnoujściu lub Gdyni. Na fotografii ukazany został w roku 1943. Fot. zbiory Siegfried Breyer

śniej powiadomić drogą radiową, o grającym w Arktyce rajderze.

W nocy z 27 na 28 sierpnia 1942 roku *Admiral Scheer* pojawił się na trasie Port Dickson u ujścia Jeniseju rozpoczynając jego ostrzał. Celem działań krążownika było wyeliminowanie tego punktu jako etapu na Wielkiej Drodze Północnej, poprzez zniszczenie składów paliwa i radiostacji. Znajdujące się w porcie uzbrojony lodołamacz *Diezhnev*<sup>31</sup>, parowiec *Revolucionier* oraz bateria dział kal. 152 mm, podjęły pojedynek ogniowy z krążownikiem. Po ponad półtora godzinnym ostrzale i uszkodzeniu obu statków, *Admiral Scheer* opuścił rejon Dickson, nie wysadzając nawet na brzeg grupy szturmowej, co przewidywał pierwotny plan ataku. Do bazy w Narviku okręt powrócił 30 sierpnia 1942 roku. We wrześniu i październiku jednostka nie opuszczała kotwicy w zatoce Bogen, jednak gdy okazało się, że znajduje się w złym stanie technicznym zdecydowano o powrocie okrętu do Niemiec w celu wykonania niezbędnego gruntownego remontu. Bazę w Trondheim, do której już wcześniej został przesunięty, *Admiral Scheer* opuścił w dniu 6 listopada pod eskortą 3 niszczycieli. Na wysokości Kopenhagi 2 niszczyciele eskorty odeszły, tak że do bazy w Świnoujściu krążownik dotarł 10 listopada 1942 roku w jedynie towarzystwie Z 29

Po powrocie do Niemiec kmr Meendsen-Bohlken zdał dowodzenie okrętem, które okresowo (listopad 1942 – styczeń 1943) przejął kmr por. F-Kpt. (pol. kmr por.) Ernst Gruber. W grudniu okręt został skierowany na remont do stoczni w Wilhelmshaven.

#### 1943

Decyzja o wycofaniu z czynnej służby okrętów ciężkich Kriegsmarine zastała *Admiral Scheer* w trakcie stoczniowego remontu, zresztą los okazał się dla jednostki łaskawy i znalazła się ona w grupie przeznaczonych do pełnienia funkcji szkoleniowych. Remont okrętu w Wilhelmshaven przebiegał bardzo powoli, co z jednej strony było następstwem przesunięcia ciężaru zainteresowania Kierownictwa Marynarki Wojennej na okręty podwodne, które otrzymały niezbędne priorytety materiałowe i kadrowe, z drugiej zaś coraz bardziej odczuwalnych skutków alianckiego lotnictwa bombowego.

W dniu 11 lutego 1943 roku załoga remontowanego w Kriegsmarinewerft okrętu brała czynny udział w likwidacji pożarów powstałych wskutek bombardowania miasta i stoczni Wilhelmshaven.

Permanentne bombardowania Wilhelmshaven utrudniały kontynuowanie remontu, zdecydowano się więc na przeholowanie *Admiral Scheer* do bazy w Świnoujściu, a następnie Gdyni, gdzie miano go dokończyć w znacznie bar-

dziej sprzyjających warunkach. W trakcie remontu prócz napraw wyeksploatowanych podzespołów, dokonano także dalszej zmiany sylwetki okrętu, poprzez wyposażenie komina w duży kołpak, dzięki czemu jednostka stała się bardzo podobna do *Lützow*.

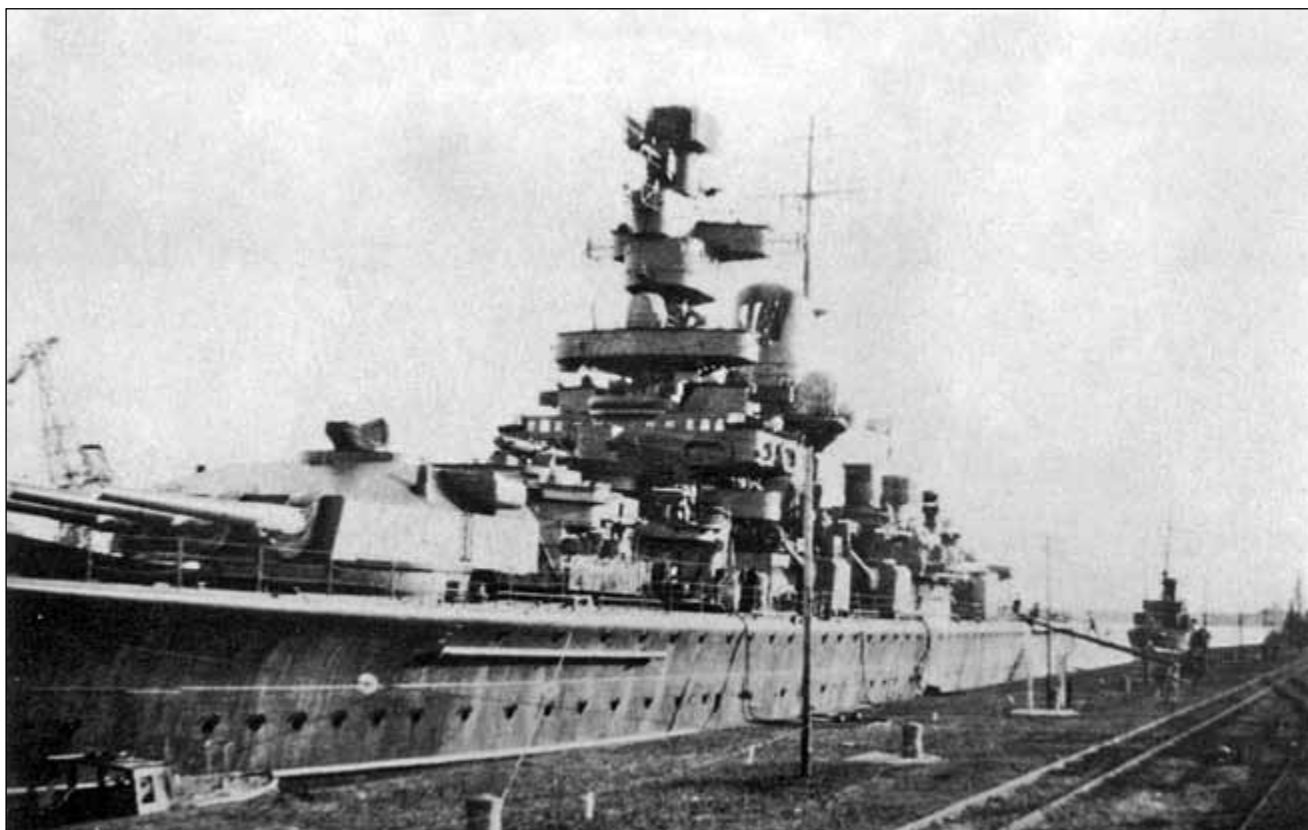
Również w lutym 1943 roku nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku dowódcy krążownika, które objął kmr Richard Rother-Roth.

#### 1944

Remont okrętu zakończono ostatecznie 13 stycznia 1944 roku i wcielono go do Grupy Okrętów Szkolnych (Zespołu Szkoleniowego Floty – Schulverband). W ramach Grupy, której główną bazą były porty w Gdyni i Świnoujściu, *Admiral Scheer* operował na Bałtyku do późnego lata 1944 roku. Wcześniej, od kwietnia tego roku dowództwo szkolnego krążownika objął kmr Ernst Thienemann, który pełnił te obowiązki aż do zatopienia okrętu.

Zmiana sytuacji strategicznej wojsk niemieckich na froncie wschodnim wskutek jego przełamania w kilku miejscach przez jednostki Armii Czerwonej, spowodowała, że powołano zespoły jed-

31. *Diezhnev* – „SKR 19” – pomocniczy lodołamacz (transportowiec polarny) zbud. 1938, wyporność 7300 t, prędkość 10,5 węzła, uzbr. 4 x 76,2 mm, 4 x 45 mm, 6 wkm, załoga 122 ludzi. W wyniku uszkodzenia w pojedynku z *Admiral Scheer* osadzony na mieliźnie, następnie podniesiony, wyremontowany i ponownie oddany do służby.



Fotografia prawdopodobnie pochodzi z lutego 1945 r., ale bardziej prawdopodobna jest jej wersja pochodzenia z roku 1943 lub 1944, ponieważ świadczyłoby o tym rozmieszczenie stanowisk małokalibrowej artylerii plot.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

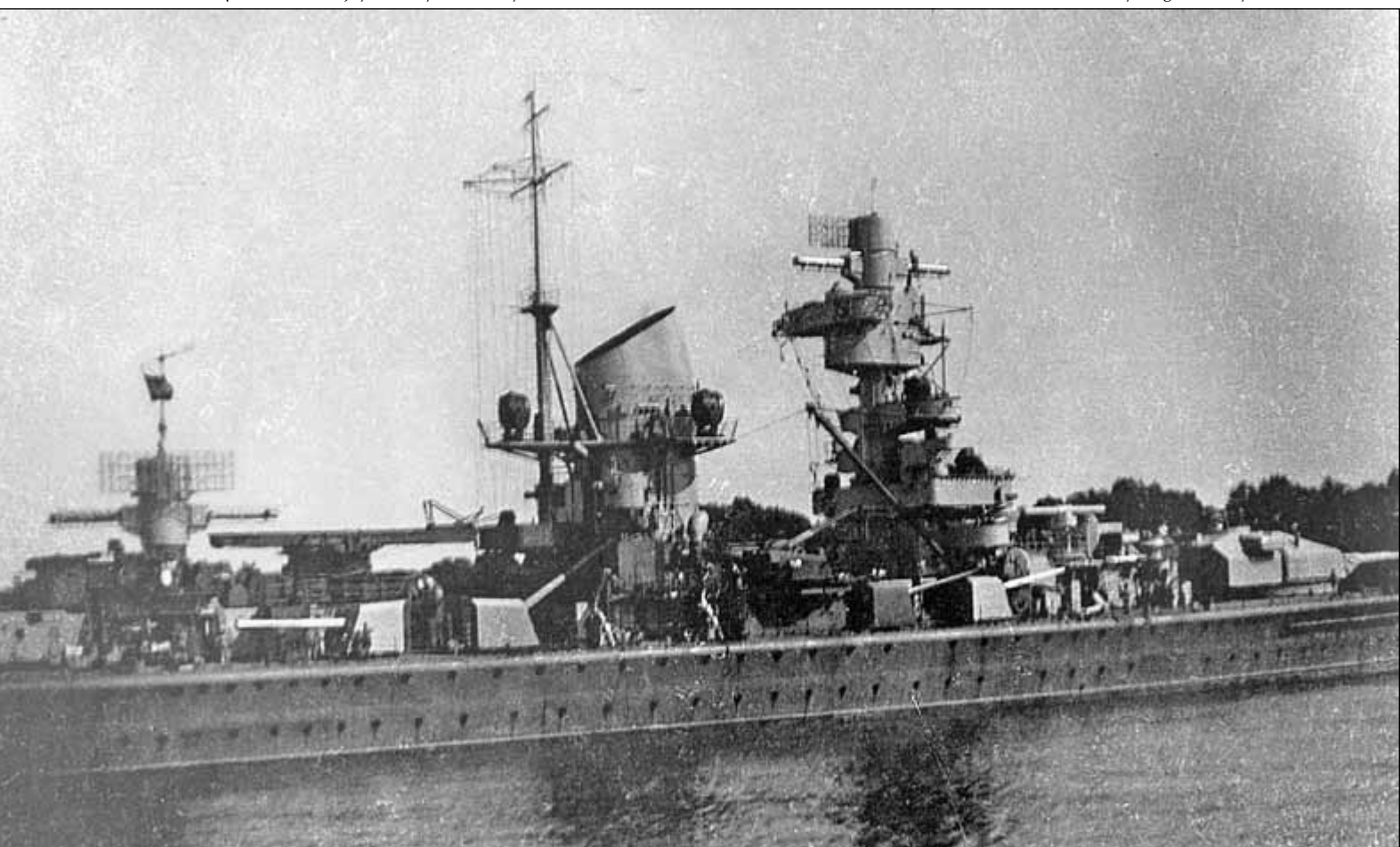
nostek Kriegsmarine do wsparcia ogniowego własnych wojsk lądowych oraz zabezpieczenia ich ewakuacji. Na Bałtyku powstały dwa takie zespoły, a mianowicie Kampfgruppe I pod dowództwem

wiceadm. Bernharda Rogge oraz Kampfgruppe II dowodzona przez wiceadm. Augusta Thiele. Do aktywnych działań we wschodniej części Bałtyku przystąpił *Admiral Scheer* od października 1944

roku. Na początku listopada w istotny sposób zwiększono potencjał ogniowy jego lekkiej artylerii przeciwlotniczej, montując nowe działa kal. 40 mm oraz zwielfokrotniając liczbę luf kal. 20 mm.

*Admiral Scheer* pod koniec wojny, z nowymi, szerszymi antenami radarów.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





W dniach między 22 a 24 listopada 1944 roku wraz z ciężkim krążownikiem *Admiral Hipper* okręt wspierał ogniem swych dział ostatnie walki i ewakuację niemieckich wojsk na półwyspie Sworbe (Sarema). Operacja ta odbywała się w warunkach silnego przeciwdziałania radzieckiego lotnictwa, tak, że w trakcie jej trwania w dniu 23 listopada krążownik został trafiony w rufę bombą, która jednak nie wybuchła.

#### 1945

Radziecka ofensywa styczniowa w wyniku której doszło do całkowitego odcięcia niemieckich wojsk w Prusach Wschodnich, spowodowała wzrost zapotrzebowania na ogniowe wsparcie broniących się wojsk lądowych, co zadecydowało o zwiększonej aktywności *Admiral Scheer*

W styczniu okręt wspierał obronę w rejonie Klajpedy i Cranż (obecnie Zielonogradsk) nad Zalewem Kurońskim.

Na początku lutego, między 2 a 5, krążownik wraz z niszczycielem i 4 torpedowcami zwalczał nacierające jednostki lądowe przeciwnika w Sambii między Królewcem a Pilawą. Operując wraz z *Lützow* na Zatoce Gdańskiej w dniach między 8 a 10 tego miesiąca okręt wspierał niemiecką obronę nad Zalewem Wiślanym (rejon Elbląg, Tolk-

micko, Frombork, Braniewo) oraz ponownie w Sambii.

Wyjście wojsk radzieckich nad Bałtyk na Pomorzu Zachodnim spowodowało konieczność przesunięcia okrętów na zachód by wesprzeć tam utrzymanie linii obrony. W akcji tej uczestniczył również *Admiral Scheer*, biorąc wraz z niszczycielami czynny udział we wsparciu obrony Kołobrzegu, szturmowanego od 7 marca 1945 roku przez oddziały polskie i radzieckie. Udział okrętów umożliwił także ewakuację 18 marca części niemieckiego garnizonu miasta.

W międzyczasie dnia 9 marca krążownik wspierał obronę niemiecką nad Zalewem Kamieńskim i Dziwną, uniemożliwiając Armii Czerwonej uchwycenie przyczółków na wyspie Wolin.

Prowadzone z dużą intensywnością od jesieni 1944 roku działania doprowadziły do zużycia mechanizmów okrętowych oraz rozkalibrowania dział głównego kalibru, które wymagały wymiany koszułek wewnętrznych w lufach, co biorąc dodatkowo pod uwagę wystrzelanie przez jednostkę posiadanego zapasu amunicji, zmusiło dowodzącego Kampfguppe II wiceadm Thiele do odesłania *Admiral Scheer* na remont do stoczni *Deutsche Werke* w Kilonii. Odchodząc na zachód z rejonu Zatoki Gdańskiej, okręt zabrał pokład w bazie w Pilawie 200

rannych i 800 uchodźców, których bezpiecznie dostarczył do Kilonii.

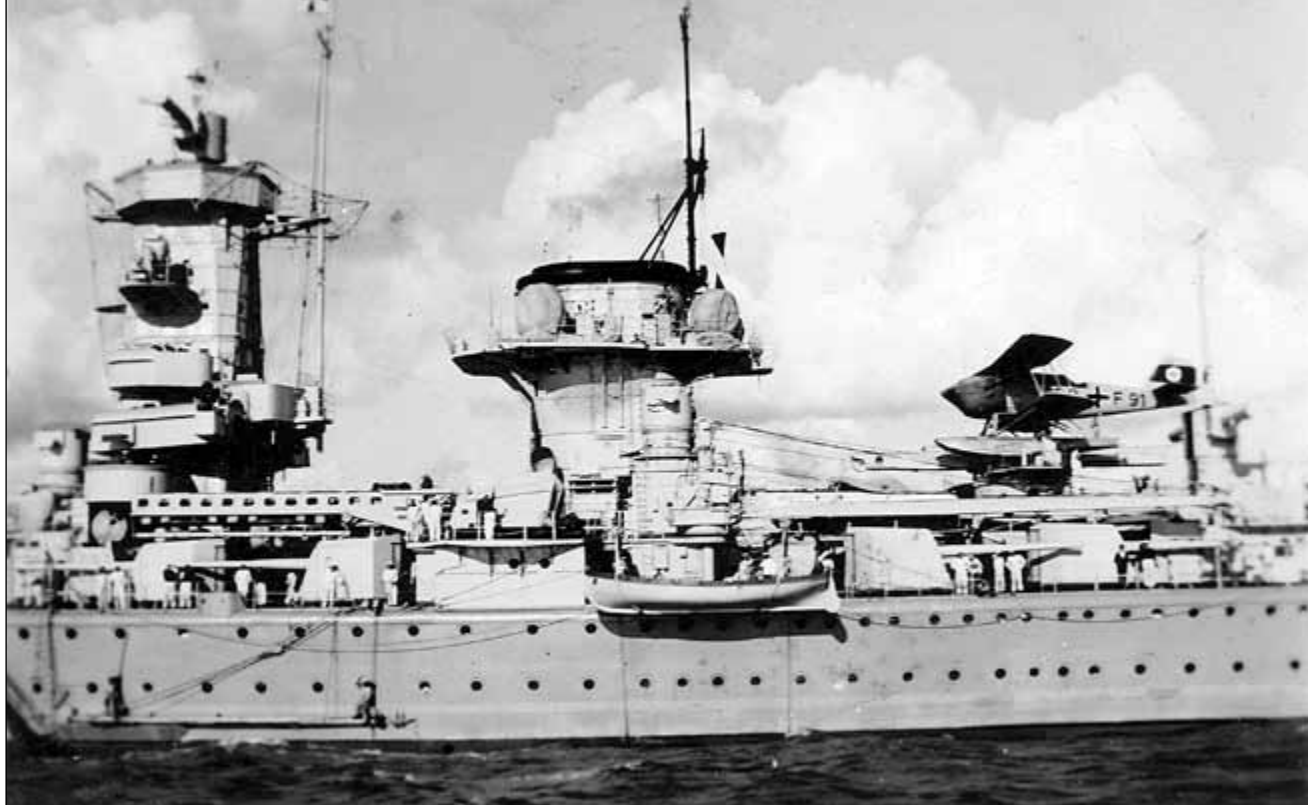
W nocy z 9 na 10 kwietnia 1945 roku remontowany okręt padł ofiarą bombardowania stoczni i portu przez brytyjskie bombowce. Między godz. 21:33 a 23:08 bezpośrednio w pobliżu jednostki spadło 5 ciężkich bomb „Tallboy”, które wybuchły pod wodą powodując uszkodzenie dna. Do wnętrza kadłuba dostała się woda, która spowodowała utratę stateczności krążownika, w wyniku, czego *Admiral Scheer* przechylił się, a następnie położył na prawą burtę w basenie portowym. Z przewróconego kadłuba, dzięki wypaleniu palnikami otworów, udało się uratować uwieczonych w nim członków załogi, choć w wyniku bombardowania na pokładzie zginęło 15 ludzi.

Po zakończeniu wojny wystająca z wody część wraku *Admiral Scheer* została pocięta na złom do początku lat pięćdziesiątych. Resztę w stanie nienaruszonym pozostawiono na dnie basenu portowego i przysypano gruzem, zmieniając przy tym przebieg linii nadbrzeża, w rezultacie czego pozostałości okrętu zostały „pogrzebane”, a na ich miejscu powstał, jako pewnego rodzaju znak czasu – parking dla pracowników stoczni.

Fotografia zatopionego okrętu wykonana przez Brytyjczyków po zajęciu Kilonii.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Lewa burta, śródkręcie z wodnosamolotem pokładowym i urządzeniem z żaglem do lądowania samolotu.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

### „ADMIRAL GRAF SPEE”

1936

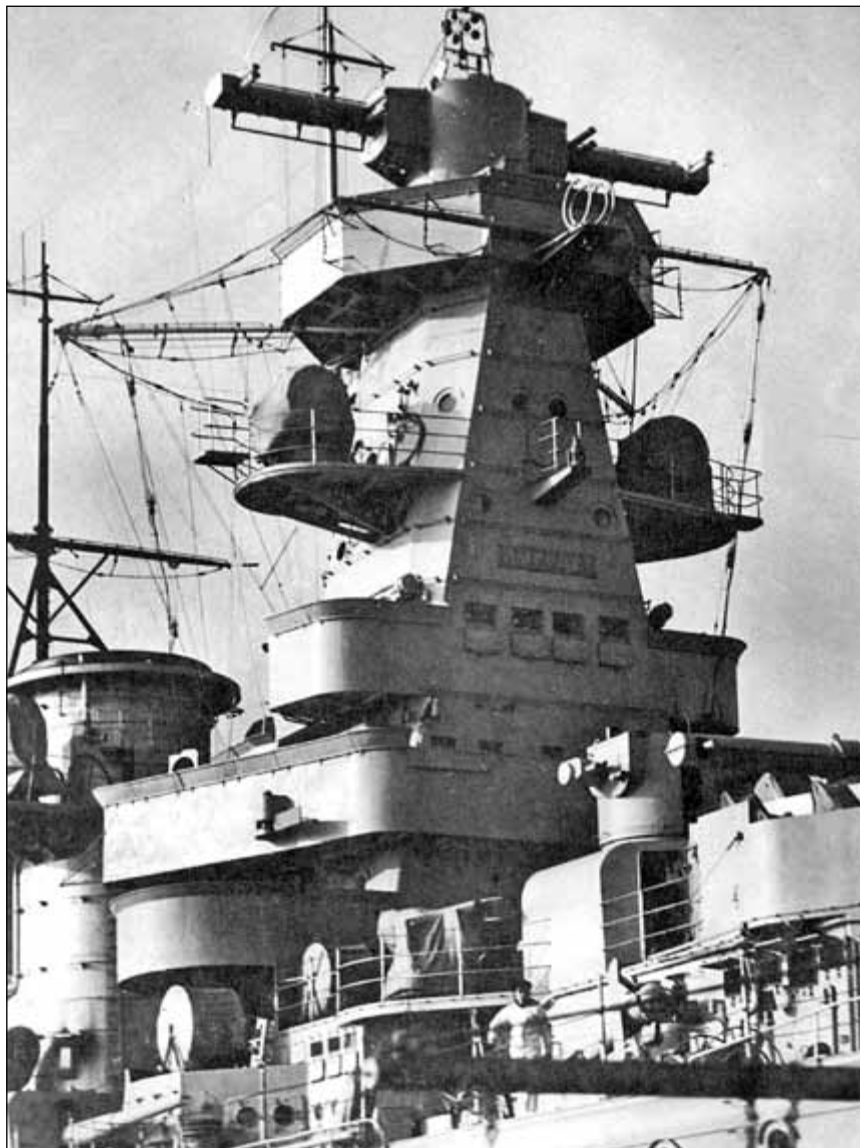
Podniesienie bandery na najnowszym, zbudowanym „pancerniku kieszonkowym” nastąpiło w dniu 5 stycznia 1936 roku. Dowództwo nad jednostką objął kmdr Conrad Patzig, który z miejsca przystąpił do szkolenia i zgrywania załogi okrętu. W dniu 13 lutego tego roku dowódca Okrętów Liniowych (B.d.L) kontradm. Carls doskonał przegląd stopnia osiągniętej gotowości morskiej pancernika, zaś w zespole tych okrętów Kriegsmarine *Admiral Graf Spee* znalazł się z dniem 9 maja 1936 roku. Wcześniej przeprowadzono niezbędne próby morskie, w tym pomiar prędkości na mili pomiarowej, w trakcie, którego osiągnięto 28,5 węzła oraz dokonano strzelań artyleryjskich i torpedowych.

Debiutem okrętu w 1936 roku był udział wraz ze swymi nieco mniejszymi i starszymi „bliźniakami” oraz innymi okrętami Kriegsmarine w dniu 29 maja w wielkiej paradzie morskiej na Zatoce Kilońskiej z okazji odsłonięcia pomnika marynarzy poległych w I wojnie światowej w Kilonii – Laboe, którą obserwowały władze Rzeszy z Hitlerem na czele. W czasie parady *Admiral Graf Spee* pełnił funkcję okrętu flagowego Floty.

Wkrótce po zakończeniu uroczystości, zespół trzech „pancerników kieszonkowych” pod flagą szefa Floty wiceadm

Swego rodzaju „twarz” pancernika *Admiral Graf Spee*, czyli ścięta na wierzchołku piramida bryły „maszto-wieży” (Mastturm) z dalmierzem o długości bazowej 10,5 m na szczycie.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



Waltera Foerstera w dniu 6 czerwca opuścił niemieckie wody udając się na grupowe ćwiczenia na Atlantyku. Na Zatoce Biskajskiej zespół podzielił się. *Admiral Graf Spee* odłączył się od zespołu powracającego do kraju trasą na północ od Wysp Brytyjskich by dalej już samodzielnie kontynuować pierwsze oceaniczne szkolenie połączone z ostrym strzelaniem. W czasie trwania rejsu pancernik odwiedził hiszpański port Santa Cruz na Wyspach Kanaryjskich, a zakończył go powrotem w dniu 26 czerwca do Niemiec.

Wybuch wojny domowej w Hiszpanii w czerwcu 1936 roku, szybko, bo już w lipcu zaangażował niemieckie siły morskie do działań na tym akwenie. Zrazu była to ewakuacja własnych obywateli i ich mienia z objętych wojną terenów, później zaś udział w misjach dozorowych w ramach Komitetu ds. Nieinterwencji.

Po raz pierwszy na wody hiszpańskie wyszedł *Admiral Graf Spee* z Wilhelmshaven 20 sierpnia 1936 roku. Celem misji było wymienienie przebywających tam już wcześniej i zajętych działaniami ewakuacyjnymi bliźniaczych *Deutschland* i *Admiral Scheer*. Pierwsza hiszpańska misja pancernika zakończyła się powrotem do Kilonii w dniu 9 października tego roku.

W kolejny rejs do Hiszpanii *Admiral Graf Spee* wyszedł z Wilhelmshaven 13 grudnia 1936 roku. W dniu 16 grudnia w rebelianckim porcie El Ferrol na pokładzie okrętu nastąpiła zmiana dowodzącego niemieckimi siłami morskimi na wodach Hiszpanii (B.d.Sp.) i od tej pory aż do 6 lutego 1937 roku pancernik pełnił funkcję jednostki flagowej. Tym razem główny cel rejsu – ochrona własnych transportowców ze sprzętem zmierzających do rebelianckich portów, był odmienny niż poprzednio i wiązał się z niemal jawnym zaangażowaniem Niemiec po stronie jednego z uczestników konfliktu.

### 1937

Początek roku zastał pancernik w trakcie operacji na wodach hiszpańskich. Wzajemne działania blokadowe floty republikańskiej i rebelianckiej, w trakcie, których obie strony często łamały zasady prowadzenia wojny na morzu, stały się przyczyną zatargów z Niemcami. Jednostki republikańskie zatrzymały na morzu i skonfiskowały niemiecki transportowiec *Palos* co spowodowało natychmiastową reakcję Niemiec. Okręty Kriegsmarine otrzymały od kontradm. Boehm (B.d.Sp.)

rozkaz aresztowania tytułem odwetu, republikańskich statków na morzu poczynawszy od dnia 2 stycznia 1937 roku. Realizując ten rozkaz dniu 8 stycznia na Morzu Śródziemnym, między portami Malaga a Almeria, *Admiral Graf Spee* zatrzymał republikański parowiec *Aragon*, który następnie został przekazany nacjonalistom.

Na początku lutego tego roku pancernik uczestniczył w działaniach na rzecz rebeliantów, zabezpieczając koncentrację ich sił morskich w zatoce Algeciras przed atakiem na republikańską Malagę.

Do bazy w Kilonii okręt powrócił 14 lutego 1937 roku.

Na kolejną turę operacyjną na wodach Hiszpanii wyszedł *Admiral Graf Spee* już 2 marca 1937 roku. Tym razem rejs przebiegał bez zakłóceń, stano-

wiąc doskonale przeszkolenie dla załogi w warunkach zbliżonych do prawdziwej wojny. Rejs zakończył się 6 maja tego roku.

Istotnym wydarzeniem roku 1937 w dziejach okrętu był jego udział w uroczystościach koronacyjnych nowego monarchy Wielkiej Brytanii, króla Jerzego VI w dniach od 15 do 22 maja tego roku. Przy okazji koronacji na redzie Spithead odbyła się wielka parada morską z udziałem okrętów brytyjskich oraz zagranicznych z 17 państw. Na „Fleet Coronation Review” *Admiral Graf Spee* reprezentował III Rzeszę.

Wkrótce po powrocie do Niemiec, pancernik wyruszył 23 czerwca 1937 roku w następny rejs do Hiszpanii. Rejs przebiegał bez żadnych specjalnych wydarzeń i zakończył się powrotem do macierzystej bazy 7 sierpnia tego roku.

Chwila wytchnienia dla załogi podczas jednego z pobytów okrętów na wodach hiszpańskich, o czym świadczy „banderola” w kolorach państwowych na dziobowej wieży artylerii głównej. Fotografie wykonano obiektywem skierowanym na lewą burtę z brytyj pomostu.

Fot. zbioru Siegfried Breyer







*Admiral Graf Spee u wybrzeży Hiszpanii w 1937 r., fotografia wykonana z Deutschlanda.*

Fot. zbiory Reinhard Kramer

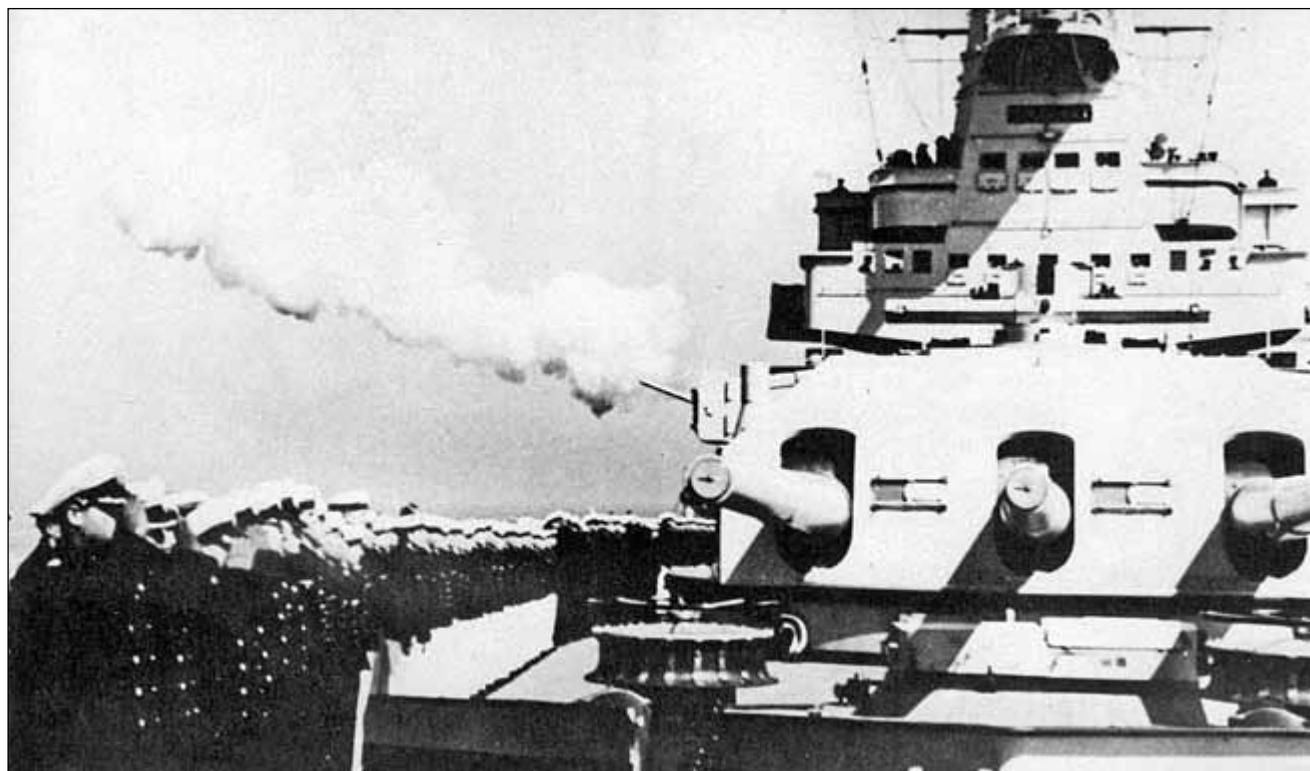
Jesienią 1937 roku *Admiral Graf Spee* uczestniczył w tradycyjnych manewrach Floty, pełniąc na nich funkcję okrętu flagowego. W dniach 18-20 wrze-

śnia przy okazji manewrów odwiedził szwedzki port Visby na Gotlandii.

Na początku października 1937 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowód-

cy „pancernika kieszonkowego”, które objął kmdr Walter Warzecha, zastępując kmdr Patziga. W dniach 1 i 2 grudnia 1937 roku *Admiral Graf Spee* złożył

Z okazji koronacji króla Jerzego V. na władcę Wielkiej Brytanii doszło na redzie Spithead do tradycyjnej rewii morskiej, na której Niemcy reprezentował *Admiral Graf Spee*. Fotografię wykonano podczas oddawania salutu z załogą ustawioną na pokładzie. Fot. zbiory Siegfried Breyer





oficjalną wizytę zagraniczną w Norwegii w porcie Kristiansand.

### 1938

Rok 1938 rozpoczął się ostatnim w dziejach jednostki operacyjnym rejsiem na wody Hiszpanii, w który pancernik wyruszył 7 lutego. Tym razem w rejsie uczestniczył kontradm. von Fischel, który objął na krótko stanowisko dowódcy niemieckich sił morskich na tym akwenie. (B.d.Sp.). *Admiral Graf Spee* powrócił z tego rejsu do Kilonii już 18 lutego 1938 roku.

Wiosna minęła na szkoleniu załogi okrętu, którego ukoronowaniem był rejs szkoleniowy na północne wody Norwegii między 29 czerwca a 7 lipca 1938 roku.

Po powrocie do Niemiec *Admiral Graf Spee* wraz z innymi jednostkami Kriegsmarine wziął udział 22 sierpnia w ostatniej wielkiej paradzie morskiej zorganizowanej na wodach Zatoki Kilońskiej z okazji wodowania ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* oraz wizyty regenta Węgier admirała Horthy'ego.

Po zakończeniu jesiennych ćwiczeń Floty, pancernik trafił do stoczni *Deutsche Werke* w Kilonii, gdzie dokonano przebudowy jednostki polegającej między innymi na pozbawieniu wieży dowodzenia charakterystycznych bocznych podestów z reflektorami oraz likwidacji nadbudówki między kominem a katapultą wodnosamolotu.

Po zakończeniu remontu okrętu, nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku dowódcy pancernika, które od października 1938 roku objął kmdr Hans Langsdorff, zastępując kmdr Warzechę.

Konflikt wokół sprawy Sudetów spowodował jesienią 1938 roku dodatkowy wzrost napięcia politycznego i militarnego w Europie. W Kriegsmarine ogłoszono podwyższoną gotowość i wyekspediowano między innymi *Admiral Graf Spee* pod nowym dowództwem na Atlantyk. Pancernik wraz z Drugim Dywizjonem Niszczycieli (3 jednostki) oraz jednostką zaopatrzeniową *Dithmarschen*<sup>32</sup>, opuścił Niemcy 6 października 1938 roku, kierując się na Atlantyk trasą na północ wokół Wysp Brytyjskich. W czasie rejsu zespół odwiedził hiszpańskie Vigo i Tanger w Maroku. Gdy sytuacja polityczna uległa wyjaśnieniu, okręty przez Biskaje, Kanał La Manche powróciły 23 października tego roku do bazy w Wilhelmshaven.

W listopadzie, między 10 a 24, *Admiral Graf Spee* raz jeszcze wyszedł na Atlantyk, by w warunkach oceanicznych odbyć szkolenie w zakresie działań przeciwko żegludze. W trakcie rejsu pancernik odwiedził hiszpański port Portugalette.

### 1939

Od 1 stycznia 1939 roku bazą wszystkich niemieckich okrętów pancernych stało się Wilhelmshaven.

Między 22 a 24 marca jednostka uczestniczyła wraz z pozostałymi „pancernikami kieszonkowymi” oraz mniejszymi okrętami Kriegsmarine w działaniach Floty związanych z zajęciem litewskiego portu Kłajpeda. W czasie tej operacji *Admiral Graf Spee* pełnił funkcję okrętu flagowego zespołu Floty.

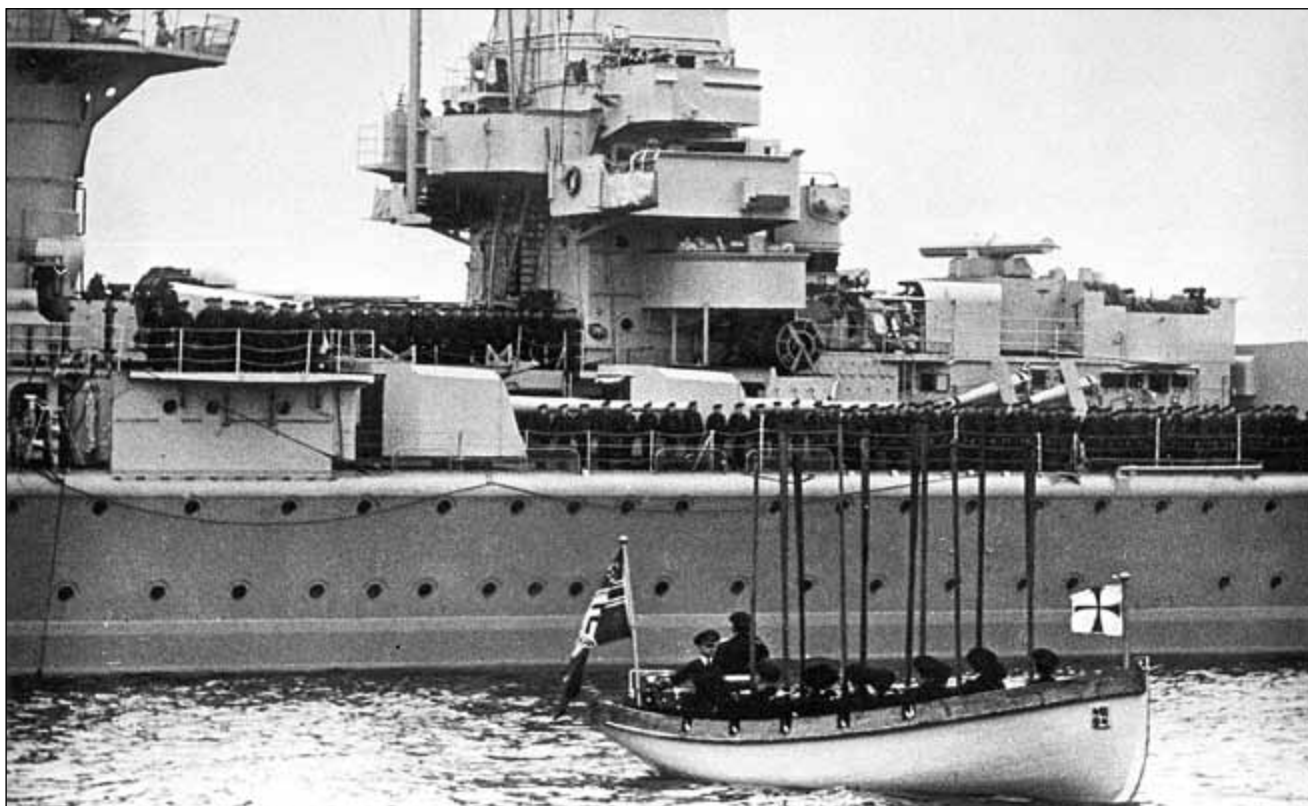
Wkrótce po zakończeniu operacji zajęcia Kłajpedy, duży zespół niemieckich okrętów dowodzony przez szefa Floty wiceadm. Hermanna Boehma, a obejmujący obok *Admiral Graf Spee* także *Deutschland*, 3 lekkie krążowniki, Pierwszy i Trzeci Dywizjon Niszczycieli (8 jednostek), flotylle okrętów podwodnych „Salzwedel”, „Hundius” i „Wegener” oraz okręt-bazę *Erwin Wassner*, opuścił 18 kwietnia 1939 roku porty niemieckie udając się na ćwiczenia na Atlantyku. Celem ćwiczeń było zarówno zwalczanie żeglugi jak i współpraca z okrętami podwodnymi w warunkach oceanicznych. W czasie ćwiczeń poszczególne okręty zespołu odwiedziły liczne porty na Półwyspie Iberyjskim i w Północnej Afryce, oceniając ich ewentualną przydatność w przyszłych działaniach wojennych jako pomocniczych baz dla operujących na Atlantyku sił niemieckich. W ramach tej akcji

32. *Dithmarschen* – okręt zaopatrzeniowy, zbud. 1937 Schichau Gdańsk, 10 821 BRT, z ładunkiem 22 500 t, prędkość 20,7 węzła, uzbr. 3 x 150 mm, 2 x 37 mm, 6 x 20 mm, załoga 208 ludzi, d-ca K-Kpt. (pol. kmdr ppor.) Hansen.

*Admiral Graf Spee* na wodach wewnętrznej części Zatoki Kilońskiej. Na pierwszym planie *U 14*, przedstawiciel typu II B.

Fot. zbioru Siegfried Breyer





Fotografię wykonano 31.10.1938 r. podczas zmiany szefa floty w Kilonii. W szalupie zgodnie z przyjętym obyczajem dotychczasowy dowódca floty, tutaj admirał Carls, opuszcza swój okręt flagowy *Admirala Grafa Spee* w szalupie a przy wiosłach siedzą jego oficerowie. Załoga pancernika w pozycji zasadniczej żegna swojego dowódcę ustawiona wzdłuż pokładu.  
Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

*Admiral Graf Spee* odwiedził Ceutę na wybrzeżu marokańskim oraz Lizbonę w Portugalii. Prawie czterotygodniowy rejs zespołu zakończył się powrotem do Niemiec 16 maja 1939 roku.

Na początku kwietnia praktycznie zakończyły się działania wojny domowej w Hiszpanii i uczestniczące w nich po stronie nacjonalistów „ochotnicze” oddziały „Legionu Condor” rozpoczęły powrót do Niemiec. Żołnierze tych formacji zostali 26 maja w porcie Vigo zakrętowni na 6 statków pasażerskich na pokładzie, których odpłynęli do ojczyzny. Konwój po osiągnięciu 29 maja Biskajów otrzymał honorową eskortę okrętów Kriegsmarine, które towarzyszyły aż do uroczystego powitania powracających w Hamburgu 31 maja. Wśród okrętów eskorty konwoju znajdował się również pancernik *Admiral Graf Spee*.

W bazie w Wilhelmshaven w ramach przygotowań do podjęcia działań ofensywnych przeciwko żegludze dokonano niezbędnego przeglądu mechanizmów pancernika oraz wymiany wodnosamolotu pokładowego na nowszy typu *Ara* do *Ar 196*.

W sytuacji zbliżającego się nieuchronnie wybuchu konfliktu zbrojnego, Dowództwo Marynarki Wojennej postanowiło wyekspediować z Niemiec na

Atlantyk, obawiając się późniejszego zablokowania ich we własnych portach, dwa „pancerniki kieszonkowe” z zadaniem ewentualnego późniejszego podjęcia działań przeciwko żegludze. Do realizacji tych zadań wyznaczono *Deutschland* oraz *Admiral Graf Spee*.

Już w dniu 21 sierpnia 1939 roku *Admiral Graf Spee* skrycie opuścił bazę w Wilhelmshaven i skierował się na Atlantyk. Jako jednostkę zaopatrzeniową dla pancernika wyznaczono *Altmark*<sup>33</sup>. Trasa pancernika wiodła z Niemiec na północ, a następnie między Wyspami Owczymi i Islandią, które osiągnięto w dniach 23-24 sierpnia, dalej na północny Atlantyk. Na oceanie okręt obrał kurs na południe i w dniu 1 września osiągnął przewidywaną w planach pozycję wyczekiwania na środkowym Atlantyku.

Wybuch wojny kolejno w dniach 1 i 3 września 1939 roku zastał pancernik w rejonie wyczekiwania, okręt jednak nie podjął żadnych ofensywnych działań utrzymując swą obecność na tym akwenie w całkowitej tajemnicy. Także w rejonie wyczekiwania doszło w dniu 1 września do pierwszego spotkania jednostki z zaopatrzeniowcem *Altmark*, który od tej pory stał się nieodłącznym towarzyszem *Admiral Graf Spee*. W dniu 8 września okręt przekroczył równik kierując

się dalej na południe do nowego rejonu wyczekiwania 900 Mm na wschód od brazylijskiego portu Bahia. W rejonie tym jednostka przebywała między 11 a 25 września.

Po otrzymaniu w dniu 26 września 1939 roku z SKL w Berlinie zezwolenia na podjęcie swobodnej działalności przeciwko żegludze, pancernik rozpoczął swoje „łowy”.

Pierwszą ofiarą *Admiral Graf Spee* okazał się płynący z Bahia brytyjski frachtowiec *Clement* (5051 BRT) przechwycony i ostrzelany przez wodnosamolot pancernika w dniu 30 września 1939 roku na wysokości Pernambuco. Statek po opuszczeniu przez załogę został zatopiony ogniem dział głównego kalibru, wcześniej jednak zdołał przekazać sygnał SOS. Rozbitkowie odpłynęli w szalupach w kierunku Brazylii, a kapitan i główny mechanik *Clement* znaleźli się w charakterze jeńców na pokła-

33. *Altmark* – okręt zaopatrzeniowy, zbud. 1937 Howaldswerke Kilonia, 10 698 BRT, z ładunkiem około 22 500 t, prędkość 21 węzłów, uzbr. 3 x 150 mm, 2 x 37 mm, 6 x 20 mm, załoga 133 ludzi, d-ca K-Kpt. (pol. kmdr ppor.) Heinrich Dau. Opuścił 5 sierpnia 1939 Wilhelmshaven, pobrał paliwo 19 sierpnia w Port Arthur (USA). W czasie od 1 września do 6 grudnia 1939 9 razy spotkał się z pancernikiem. Po samozatopieniu pancernika przebił się z 303 jeńcami na pokładzie do Niemiec. W dniu 16 lutego 1940 zatrzymany w norweskim Jössingfjord przez brytyjskie niszczyciele.

dzie niemieckiego okrętu, szybko jednak przekazano ich na przepływający w pobliżu neutralny, grecki parowiec *Papalemos* (3748 BRT).

Po zatopieniu statku u wybrzeży Brazylii pancernik przeniósł się na drugą stronę oceanu ku afrykańskim brzegom i zaczął operować na szlaku z Freetown do Capetown. W dniu 5 października 1939 roku na tej trasie okręt zdołał przechwycić brytyjski parowiec *Newton Beach* (4651 BRT). Statek przed opanowaniem i obsadzeniem przez niemiecką załogę przyzową dowodzoną przez LtZS (pol. ppor.) Bruno Herzberga, zdołał nadać sygnał SOS. Dowodzący pancernikiem kmdr Langsdorff postanowił zatrzymać przyz przy sobie w charakterze pływającego więzienia dla członków załóg zniszczonych statków.

Zatopienie na przełomie września i października statku *Clement* u wybrzeża Brazylii oraz *Stonegate* w rejonie Bermudów przez duże niemieckie okręty nawodne spowodowało natychmiastowa reakcja aliantów. Utworzono 8 grup poszukiwawczych złożonych z ciężkich okrętów brytyjskich i francuskich, których zadaniem było wytropienie i zniszczenie działających korsarzy. Rejon działania 7 grup poszukiwawczych obejmował Atlantyk, a ostatnia ósma miała zapobiec przedostaniu się okrętów niemieckich na Ocean Indyjski. Grupy nie dysponując dostateczną ilością informacji, działały praktycznie po omacku, co uwzględniając dodatko-

wo jeszcze brak nawyków współpracy z lotnictwem i brzegową siecią łączności, utrudniało zlokalizowanie niemieckich korsarzy w bezmiarach oceanów.

Kolejną zdobyczą *Admiral Graf Spee* padł w dniu 7 października 1939 roku brytyjski frachtowiec *Ashlea* (4222 BRT) płynący z Capetown. Statek ten został zatrzymany, przeszukany przez grupę przyzową, a następnie zatopiony. W tym samym dniu został również zatopiony, po wcześniejszym przejęciu na pokład wszystkich jeńców, płynący z pancernikiem przyz – „więzienie” *Newton Beach*<sup>34</sup>, który z powodu swej prędkości stanowił zawadę dla okrętu pancernego i mógł się stać przyczyną jego wykrycia.

W dniu 10 października 1939 roku pancernik zmusił do zatrzymania, a następnie obsadził własną grupą przyzową płynący z Capetown brytyjski frachtowiec *Huntsman* (8196 BRT). Przyz podążał razem z pancernikiem aż do momentu jego spotkania z jednostką zaopatrzeniową *Altmark*, co nastąpiło 14 października. W trakcie spotkania *Admiral Graf Spee* uzupełnił paliwo i zaopatrzenie oraz zdał wszystkich posiadanych jeńców. W dniu 17 października 1939 przy rozejściu się niemieckich okrętów przyz *Huntsman* został jako zbędny zatopiony<sup>35</sup>.

Pancernik skierował się w kierunku południowo-wschodnim i w dniu 22 października na południe od wyspy Świętej Heleny, wytropił, po czym zatrzymał brytyjski motorowiec *Trevanion*

(5299 BRT). Statek ten przed zatrzymaniem zdołał jednak nadać drogą radiową sygnał „RRR” sygnalizujący atak przez nieprzyjacielski okręt nawodny. Po skontrolovaniu i zdjęciu załogi *Trevanion* zatopiono.

Po zniszczeniu swej ostatniej ofiary i kolejnym uzupełnieniu zapasów 28 października w rejonie wyspy Tristan da Cunha, pancernik opuścił rejon dotychczasowych „łowów” przesuując się bardziej na południe w okolice Przylądka Dobrej Nadziei, gdzie zbiegało się wiele szlaków żeglugowych z Australii, Azji i Południowej Ameryki. Kmdr Langsdorff miał nadzieję, że na tym akwenie zdoła łatwo powiększyć konto swych zdobyczy.

Spodziewanych statków jednak nie napotkano i *Admiral Graf Spee* obchodząc od południa Afrykę skierował się na wody Oceanu Indyjskiego, które osiągnął 4 listopada. W trakcie operowania na tym akwenie w dniu 15 listopada 1939 roku u południowego wylotu Kanału Mozambickiego, okręt zniszczył niewielki brytyjski zbiornikowiec *Africa Shell* (706 BRT). Załoga zatopionego statku ratowała się w szalupach, dopływając do pobliskiego afrykańskiego

34. Różne źródła podają inną datę zatopienia *Newton Beach*, określając ją na 8 a nawet 9 października 1939 roku.

35. Pacholski Łukasz. *Pancerniki kieszonkowe typu Deutschland – kalendarium służby*, „MSiO” nr 10/2009, podaje, że *Huntsman* został zatopiony dopiero 5 grudnia 1939 w odległości 650 Mm na południowy zachód od Wyspy Św. Heleny.

Za pomocą atrap próbowano zmienić sylwetkę okrętu. Z drewna i płótna żaglowego „wyczarowano” wirtualną wieżę artyleryjską B i drugi komin. Fotografie *Admirala Graf Spee* wykonano z pokładu zaopatrzeniowca *Altmark*. Fot. zbiory Siegfried Breyer



brzegu. Pancernik dokonał także kontroli dwóch neutralnych statków, japońskiego *Chifuku Maru* i holenderskiego *Mapia*, co miało stworzyć wrażenie aktywności niemieckiej jednostki na tych wodach, podczas gdy w rzeczywistości zawróciła ona na południowy Atlantyk, który osiągnęła 20 listopada.

W dniu 27 listopada w rejonie wyspy Tristan da Cunha doszło do ponownego spotkania z *Altmark*, a po jego zakończeniu niemiecki okręt skierował się na północny-wschód ku zachodnim brzegom Afryki by poszukiwać kolejnych ofiar na trasie Capetown – Freetown.

W dniu 2 grudnia 1939 roku 660 Mm na południowy-wschód od wyspy Świętej Heleny *Admiral Graf Spee* zatrzymał duży brytyjski parowiec pasażersko-towarowy *Doric Star* (10 086 BRT). Statek został ostrzelany, lecz mimo to zdołał nadać sygnał „RRR”. Następnie po spenetrowaniu jego ładunku przez grupę abordażową oraz zdjęciu załogi wraz z pasażerami, *Doric Star* padł ofiarą ognia artyleryjskiego i torped pancernika.

Już następnego dnia 3 grudnia, niemiecka jednostka natknęła się na płynący z Australii chłodnicowiec *Tairoa* (7983 BRT). Statek mimo ostrzału artyleryjskiego nadał informację o ataku przez okręt nawodny. Po przeszukaniu chłodnicowiec został zatopiony.

Sygnały radiowe z *Doric Star* i *Tairoa* zostały odebrane przez brytyjskie służby nasłuchu i natychmiast przekazane

tropiącym pancernik zespołom poszukiwawczym. Ponieważ okręt niemiecki nigdy nie działał zbyt długo w jednym rejonie, a otrzymane sygnały świadczyły o jego powrocie na południowy Atlantyk, wyciągnięto wniosek, że następnym miejscem w którym może się on uaktywnić są wschodnie wybrzeża Ameryki Południowej. Na południowym Atlantyku wzdłuż wschodnich wybrzeży Ameryki działała zespół poszukiwawczy oznaczony literą „G” (Force G) złożony z dwóch ciężkich i dwóch lekkich krążowników pod dowództwem komodora Henry Harwooda. Na ten zespół spadł właśnie obowiązek ewentualnego wytopienia *Admiral Graf Spee* na tych wodach.

W dniu 6 grudnia 1939 roku w rejonie wyspy Tristan da Cunha doszło do ostatniego już spotkania korsarza z jego okrętem zaopatrzeniowym. Na *Altmark* przekazano wszystkich znajdujących się na pokładzie pancernika jeńców, pobierając równocześnie zaopatrzenie i paliwo. Po spotkaniu niemiecki okręt wziął kurs na południowy-wschód w rejon ujścia Rio de la Plata. Działania na tamtym akwenie prócz spodziewanych zdobyczy, miały także stanowić rodzaj swoistej dywersji, umożliwiającej niemieckiej jednostce oderwanie się od przeciwnika i niezauważony powrót w styczniu 1940 roku przez Atlantyk do macierzystej bazy w Niemczech.

Na kursie ku brzegom Argentyny w dniu 7 grudnia 1939 roku *Admiral Graf Spee* natknął się na płynący z Mon-

tevideo brytyjski frachtowiec *Streonshalh* (3885 BRT), który po skontrolovaniu został zatopiony, a załoga wzięta na pokład pancernika.

Siły brytyjskie oczekiwały pojawienia się niemieckiego okrętu w rejonie La Plata. We wczesnych godzinach rannych 13 grudnia 1939 roku, dozorujący ujście Rio de la Plata brytyjski lekki krążownik *Ajax*<sup>36</sup> zauważył nierozpoznany dym na horyzoncie. Wysłany na rozpoznanie ciężki krążownik *Exeter*<sup>37</sup> poinformował o godz. 06:16 pozostałe jednostki zespołu „G” o znajdującym się przed nim nieprzyjacielskim okręcie klasy „pancernik kieszonkowy”. Już o godz. 06:20 obie strony rozpoczęły ostrzał artyleryjski prowadzony początkowo z dystansu około 17 000 m. Okręty brytyjskie z uwagi na swą przewagę liczebną z jednej, lecz słabsze uzbrojenie artyleryjskie z drugiej strony, oskrzydliły pancernik, zmuszając go tym samym do rozproszenia ognia na kilka celów. Dzięki przewadze prędkości próbowały także zaskoczyć okręt niemiecki atakami torpedowymi.

36. *Ajax* – lekki krążownik, zbud. 193, wyporność 5985 t, pełna 9000 t, prędkość 32,5 węzła, uzbr: 8 x 152 mm, 8 x 102 mm, 8 x 20 mm, 8 rt 533, załoga 570 ludzi, d-ca w czasie bitwy Rio de la Plata kmdr C. Woodhouse, okręt flagowy d-cy Zespołu „G” kmdr H. Harwooda.

37. *Exeter* – ciężki krążownik, zbud. 1931, wyporność 8390 t, pełna 10 940 t, prędkość 32,2 węzła, uzbr: 6 x 203 mm, 8 x 102 mm, 8 x 40 mm, 6 rt 533 mm, załoga 630 ludzi, d-ca w czasie bitwy Rio de la Plata kmdr FS.Bell.

Brytyjski ciężki krążownik *Exeter* po bitwie, w rejsie powrotnym do Wielkiej Brytanii, sfotografowany z pokładu lotniskowca *Ark Royal*. Część napraw dokonano na Wyspach Falklandzkich.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski







Admiral Graf Spee z widocznymi uszkodzeniami wchodzi 13.12.1939 r. do Montevideo.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Bitwa trwała około półtorej godziny i zakończyła się około godz. 07:50. W rezultacie niemieckich trafień *Exeter* został praktycznie wyeliminowany z dalszej walki, *Ajax* miał uszkodzoną większość dział kal. 152 mm, a jedynie *Achilles*<sup>38</sup> zachował zdolność bojową.

W wyniku starcia uszkodzony został również *Admiral Graf Spee*, co zmusi-

ło okręt do zmiany prowadzącego na ocean kursu wschodniego na zachodni i skierowania się w głąb ujścia Rio de la Plata<sup>39</sup>.

W ślad za pancernikiem w pewnej odległości podążyły także krążowniki *Ajax* i *Achilles*, obawiając się, że niemiecka jednostka może jeszcze podjąć próbę zawrócenia i przebicia się na

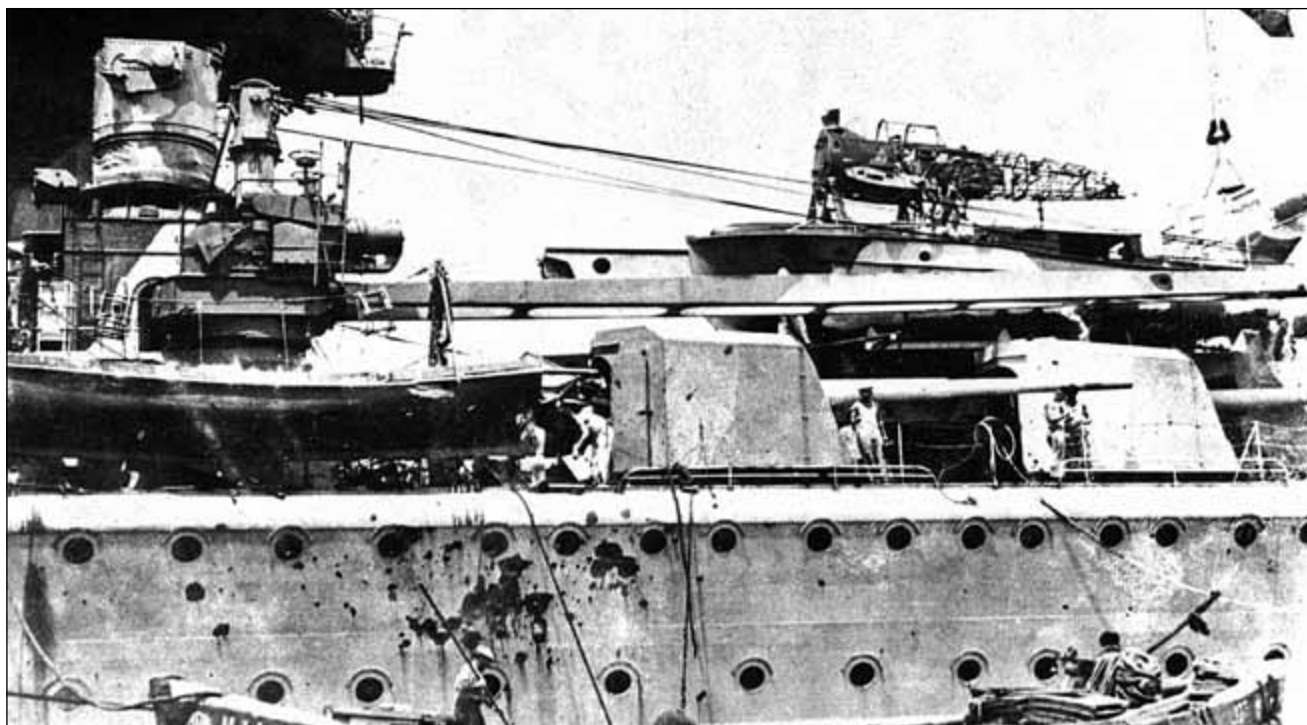
otwarty ocean. Okręty brytyjskie zachowywały kontakt wzrokowy z nieprzyja-

38. *Achilles* – lekki krążownik, zbud. 1933, wyporność 6985 t, pełna 9000 t, prędkość 32,5 węzła, uzbr. 8 x 152 mm, 8 x 102 mm, 8 x 20 mm, 8 rt 533 mm, załoga 570 ludzi, d-ca w czasie bitwy Rio de la Plata kmdr CAL. Parry.

39. o samej bitwie pod La Plata między innymi ostatnio Holicki Wojciech *Bingo komodora Harwoda. La Plata 1939*, „MSiO” nr specjalny 4 (2/2009).

Z niesprawnego już przed bitwą 13.12.1939 r. wodnosamolotu Ar 196 pozostał już tylko wypalony szkielec.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Rankiem 17.12.1939 r. pancernik wychodzi w swój ostatni rejs, by wkrótce przeistoczyć się w zniszczony i strawiony przez płomienie wrak.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

celem, bowiem każda próba zbliżenia się na mniejszy dystans, powodowała od razu otwarcie ognia przez niemiecki pancernik. Marsz w głąb ujścia trwał od godz. 08:00 rano aż do godz. 00:50 już dnia 14 grudnia 1939 roku, gdy *Admiral Graf Spee* zakotwiczył na redzie urugwajskiego portu Montevideo.

Wcześniej, jeszcze w czasie marszu, pancernik nadał o godz. 13:05 sygnał do jednostki zaopatrzeniowej *Altmark* nakazujący jej całkowicie samodzielne działanie pozwalające na bezpieczne dotarcie do Niemiec.

Po przybyciu do Montevideo zwolniono 32 jeńców ze *Streonshalh* i sporządzono bilans strat poniesionych przez okręt w wyniku pojedynku artyleryjskiego. Pancernik został trafiony 3 pociskami kal. 203 mm i 18 pociskami kal. 152 mm<sup>40</sup>. W wyniku tych trafień zniszczone zostało środkowe działo głównego kalibru we wieży „Anton”, jedno lewoburtowe działo średniego kalibru, poza tym radionamiernik, dalmierze na przednim i tylnym maszcie oraz przyrządy do kierowania ogniem torpedowym. We wnętrzach kadłuba zniszczeniu uległa kuchnia, urządzenie do odsalania wody morskiej i wirówka do oczyszczania oleju. W całym kadłubie znajdowały się liczne przestrzeleniny, z których najgroźniejsze z punktu widzenia utrzymania dzielności morskiej okrętu, były znajdujące się w części dziobowej na lewej burcie, zwłaszcza

cza biorąc pod uwagę ewentualny rejs na północ przez zimowy Atlantyk. Prędkość jednostki spadła do zaledwie 17 węzłów.

Równie poważne były straty w ludziach, w starciu zginęło 36 członków załogi pancernika, w tym 1 oficer, a dalszych 60 zostało rannych.

Wejście pancernika, jako okrętu strony wojującej do neutralnego Montevideo, spowodowało od razu wzmożone interwencje dyplomatyczne obu zainteresowanych obozów. Niemcy żądali czasu, który pozwoliłby na dokonanie w miarę pełnych napraw uszkodzeń okrętu. Alianci natomiast starali się nie dopuścić do nadmiernie długiego pobytu pancernika w Montevideo, choć równocześnie sami w tym czasie gorączkowo mobilizowali siły zdolne do udaremnienia ewentualnej próby przebicia się na Atlantyk. Do zespołu „G” dowodzonego przez awansowanego z dniem 13 grudnia 1939 roku do stopnia kontradmirała H. Harwooda, dołączył po naprawie ciężki krążownik *Cumberland*<sup>41</sup>, zaś pozostałe siły blokadowe oczekiwane były około 20 grudnia.

Władze Urugwaju, starając się uniknąć presji obu stron, po dokonaniu oględzin okrętu przez specjalną komisję, wyraziły zgodę na jego pobyt w porcie do godz. 20:00 dnia 17 grudnia 1939 roku.

Dowódca *Admiral Graf Spee* miał przed sobą trzy alternatywy działania:

1. Próba przebicia się do Niemiec, co utrudniał stan techniczny okrętu, ograniczony zapas amunicji (306 pocisków kal. 280 mm oraz 423 pociski kal. 150 mm) oraz stale wzmacniana aliancka blokada,

2. internowanie w Montevideo (Urugwaj) lub Buenos Aires (Argentyna),

3. samozatopienie jednostki.

Nie otrzymawszy zgody z SKL w Berlinie na internowanie, a równocześnie nie wierząc w szanse powodzenia próby przerwania alianckiej blokady ujścia Rio de la Plata, kmdr Langsdorff postanowił zatopić swój okręt.

Pancernik w towarzystwie 2 argentyńskich holowników *Coloso* i *Gigante* opuścił Montevideo 17 grudnia o godz. 18:15, a więc krótko przed upływem dopuszczalnego terminu pobytu, przeokrętowując wcześniej większość załogi na niemiecki statek *Tacoma*, który także płynął w pobliżu. Okręt wyszedł poza urugwajskie wody terytorialne. Tam po założeniu ładunków wybuchowych, sporządzonych z głowic torpedowych i amunicji, 17 grudnia 1939 roku o godz. 20:56

40. Informacje na temat liczby trafień otrzymanych przez pancernik w czasie bitwy są różne, niektóre źródła mówią o trafieniu 2 pociskami kal. 203 mm i 17 pociskami kal. 152 mm.

41. *Cumberland* – ciężki krążownik, zbud. 1928 r., wyporność 9750 t, pełna 13 424 t, prędkość 31,5 węzła, uzbr. 8 x 203 mm, 8 x 102 mm, 8 x 40 mm, 8 rt 533 mm, załoga 784 ludzi. W bitwie nie uczestniczył, znajdując się w Port Stanley na Falklandach, gdzie naprawiał maszynownię.

kmdr Langsdorff wysadził *Admiral Graf Spee* w powietrze. Wybuch zniszczył komin, maszty, wieże artyleryjskie i stanowisko dowodzenia, powodując równocześnie pożar, który trawił tkwiący na dnie płycizny, częściowo ponad lustrem wody, wrak pancernika przez kilka dni.

Zakończony samozatopieniem na mieliznach Rio de la Plata rejs *Admiral Graf Spee* trwał 118 dni, w tym czasie okręt zatopił 9 statków alianckich o łącznym tonażu 50 079 BRT.

Statek *Tacoma* z załogą pancernika udał się do portu Buenos Aires, gdzie władze argentyńskie zdecydowały się jednak na internowanie przybyszy, zaś sam kmdr Langsdorff zastrzelił się 20 grudnia.

*Altmark* zdołał przepłynąć niezauważony przez cały Atlantyk. Siły brytyjskie wytopiły go dopiero na norweskich wodach terytorialnych, którymi przebiegał się do Niemiec. Gdy przeprowadzane przez Norwegów kontrole na niemieckim okręcie zaopatrzeniowym, nie wykazały obecności jeńców wojennych, niszczyciele brytyjskie pod dowództwem kmdr Philipa L Viana w nocy z 16/17 lutego 1940 roku, siłą zatrzymały *Altmark* na wodach Jössingfjord i uwolniły 299 przetrzymywanych na marynarzy.

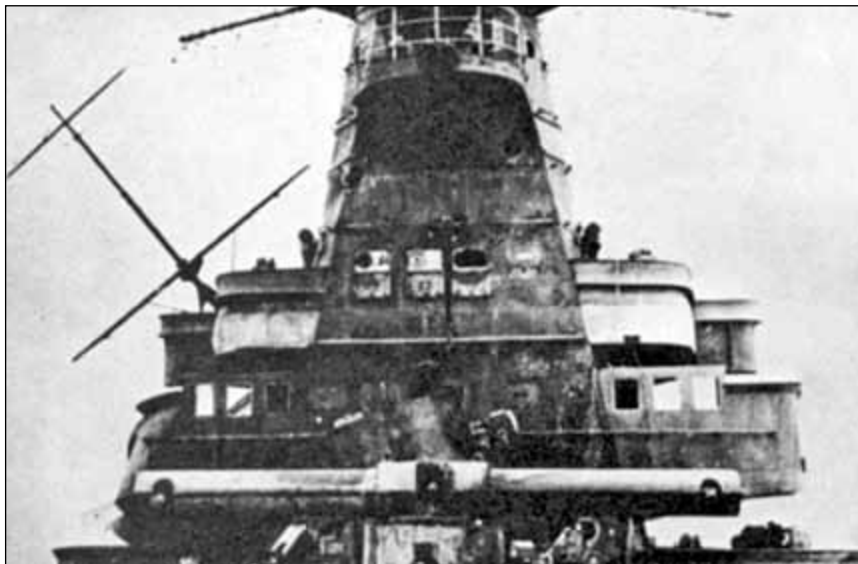
Tkwiący na mieliznie wrak *Admiral Graf Spee* rozpoczęto rozbierać na złom od października 1942 roku, demontaż ten trwał aż do połowy lat sześćdziesiątych. Wydobyte z wraku pojedyncze działo kal. 150 mm oraz daleceownik stanowią dziś eksponaty w Montevideo.

\* \* \*

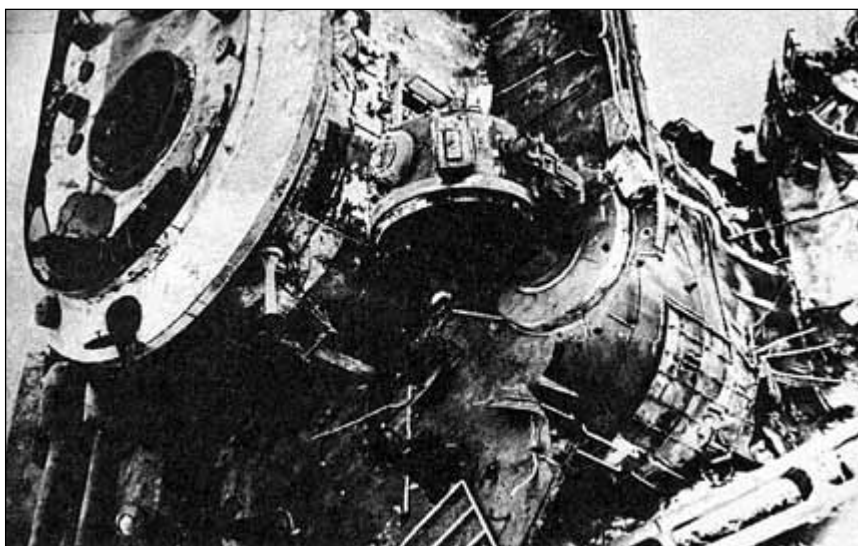
Trudno pokusić się o jednoznaczną ocenę okrętów pancernych typu *Deutschland* pamiętając, że były one nie tylko wytworem myśli technicznej swoich czasów, ale również określonej koncepcji taktycznej użycia dużych okrętów nawodnych. Nad powstaniem okrętów w równej mierze zaciążyły ograniczenia Traktatu Wersalskiego jak i doświadczenia niemieckiej marynarki wojennej z okresu I wojny światowej.

Zastosowane przy budowie jednostki nowatorskie i śmiałe rozwiązania techniczne, takie jak niemal całkowicie spawany kadłub czy wreszcie siłownia główna napędzana silnikami wysokopiętnymi, sprawdziły się praktycznie w działaniach wojennych, czego najlepszym dowodem mogły być długotrwałe samotne rajdy *Admiral Graf Spee* i *Admiral Scheer*, podczas których nie odnotowano żadnych usterek.

W czasie całej II wojny światowej, okręty pancerne zniszczyły lub zdo-



Pancernik po samozatopieniu. Spojrzenie z pokładu dziobowego na totalnie wypalony mostek i wieżę dowodzenia. Fot. zbiory Siegfried Breyer



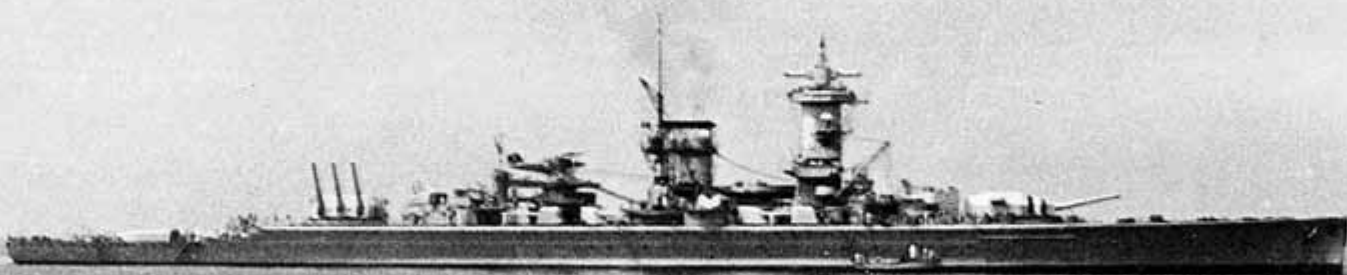
Widok z „maszto-wieży”. Siła eksplozji przewróciła na prawą burtę komin. Wokół niego dzwąg pokładowy i stanowiska reflektorów i małokalibrowej baterii plot. Fot. zbiory Siegfried Breyer

Ujęcie spalonej wieży dział kal. 105 mm.

Fot. zbiory Siegfried Breyer







Admiral Scheer na morzu podczas ćwiczeń w latach 1937-38.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

były łącznie 30 statków przeciwnika, w tym krążownik pomocniczy, o tonażu całkowitym 176 601 BRT. Efektywność użycia jednostek tej klasy w działaniach przeciwko żegludze, zwłaszcza w porównaniu z okrętami podwodnymi, nie była wysoka, jednak szczególnie w początkowym okresie wojny ich rajdy dość skutecznie dezorganizowały transport morski i absorbowwały duże siły morskie aliantów. Rosnąca przewaga aliantów w powietrzu uniemożliwiła z czasem użycie okrętów nawodnych do oceanicznych rajdów.

W końcowej fazie działań wojennych na Bałtyku obie jednostki wykazały swą przydatność jako okręty wsparcia artyleryjского wojsk lądowych, przyczyniając się w dużej mierze do ocalenia życia wielu niemieckim żołnierzom i cywilnym uchodźcom.

Okręty typu *Deutschland* w opinii marynarzy uchodziły za szczęśliwe, w okresie od maja 1937 do maja 1945 roku na pokładach wszystkich trzech jednostek zginęło tylko 111 członków ich załóg.

Dowodzenie okrętami pancernymi klasy *Deutschland* stanowiło dobry prognostyk w karierze zawodowej oficerów niemieckiej marynarki wojennej. Z ogólnej liczby 22 oficerów, którzy pełnili funkcje dowódców wszystkich trzech „pancerników kieszonkowych” w ciągu całych ich dziejów, aż 15 osiągnęło stopnie admirałskie w Kriegsmarine, a dalszych 2 w Bundesmarine. W szeregach Kriegsmarine generałami – admirałami (niem. Generaladmiral – GenAdm) zostali Marschall i Warzecha, pełnymi admirałami – Cilliax, Fanger, von Fischel, Krancke, Patzig, Wenneker i Wurnbach, wiceadmirałami – Kreisch, Meendsen – Bohlken, Stange i Thiele, a kontradmirałami – Krauss i Rothe – Roth. W Bundesmarine stopni admirałów flotylli (niem. Flottenadmiral – FlAdm) dosłużyli się Biesterfeld i Thiemann.

## BIBLIOGRAFIA

1. Becker Cajus, *Verdamnte See*, Herford 1978.
2. Brennecke Jochen, Krancke Theodor, *Admiral Scheer*, Gdańsk 2002.
3. Breyer Siegfried, *Panzerschiff „Deutschland”*, „Marine Arsenal” Band 6, Friedberg 1988.
4. Breyer Siegfried, *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970*, Erlangen 1993.
5. Breyer Siegfried, *Panzerschiff Admiral Graf Spee*, „Marine Arsenal” Band 8, Friedberg 1989.
6. Breyer Siegfried, *Panzerschiff/Schwerer Kreuzer Admiral Scheer*, „Marine Arsenal” Band 12, Friedberg 1990.
7. Breyer Siegfried, *Die Panzerschiffe der Kriegsmarine*, „Marine Arsenal Special” Band 2, Wolfersheim – Berstadt, 1995.
8. Breyer Siegfried, Koop Gerhard, *Die deutsche Kriegsmarine 1935-1945* Band 4, Augsburg 1994.
9. Conway's *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1980.
10. Diere Horst, *Scapa Flow 1919*, „Marine Kalender der DDR 1982”, Berlin 1981.
11. Diere Horst, Gebauer Jorgen, *Ein Kriegsschiff des deutschen Imperialismus von der Konstruktion bis zu seinem Ende*, „Marine Kalender der DDR 1977”, Berlin 1976.
12. Dyskant Józef, *Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne*, Warszawa 1979.
13. Gröner Erich, *Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-1945 und ihr Verbleib*, München 1976.
14. Hildebrand Hans, Rohr Albert, Steinmetz Hans-Otto, *Die deutschen Kriegsschiffe*, Ratingen, bdw.
15. Holicki Wojciech, *Bingo komodora Harwooda. La Plata 1939*, „MSiO” nr specjalny 4 (2/2009).
16. Jankiewicz Zbigniew, *Wodnosamoloty*, Warszawa 1986.
17. Jarczyk Michał, *Niemiecki „pancernik kieszonkowy” Deutschland/Lützow*, „OW”, numer sygnałny 1992.
18. Jarczyk Michał, *Niemiecki „pancernik kieszonkowy” Admiral Scheer*, „OW” 1/1992.
19. Jarczyk Michał, *Pancernik Admiral Graf Spee*, „OW” 3/1993.
20. Komorowski Antoni, Kuliś Jerzy, *Torpedy*, Warszawa 1977.
21. Kuzin Władimir P. *Ja nie chcę, żeby mnie kiedyś – nibud dokończyli, czo „Germania” pogięła... (Potopienie trofejnego ciężkiego krejsera „Lützow”)*, „Tajfun” nr 4/1998.
22. Lemaczko Boris. W, *Deutschen Schiffe unter den Roten Stern*, „Marine Arsenal Sonderheft” Band 4, Friedberg 1992.
23. Lohmann Walter, Hildebrand Hans, *Die deutschen Kriegsmarine 1939-1945 Gliederung-Einsatz-Stellenbesetzung*, Bad Nauheim 1956/1961.
24. Murawski Marek, *Samoloty Luftwaffe” t. I*, Warszawa 1995.
25. Pacholski Łukasz, *„Pancerniki kieszonkowe” typu Deutschland*, „MSiO” nr 9/2009.
26. Pacholski Łukasz, *„Pancerniki kieszonkowe” typu Deutschland – kalendarium służby*, „MSiO” nr 10/2009.
27. Peillard Leonce, *Versenkt die „Tirpitz”*, Wien 1965.
28. Peillard Leonce, *La bataille de l'Atlantique*, Paris 1974.
29. Perepeczko Andrzej, *Bitwa u ujścia Rio de la Plata*, Warszawa 1994.
30. Pertek Jerzy, *Od Reichsmarine do Bundesmarine*, Poznań 1966.
31. Pertek Jerzy, *Korsarze wyruszają na morza i oceany*, Poznań 1973.
32. Pertek Jerzy, *Napaść morską na Danię i Norwegię*, Poznań 1975.
33. Pertek Jerzy, *„BARBAROSSA” na morzu 1941-1942*, Poznań 1983.
34. Pertek Jerzy, *Na Bałtyku, w Arktyce i na Morzu Czarnym*, Poznań 1989.
35. Piwowski Jan, *Korsarze obu wojen*, Kraków 1994.
36. Prager Hans-Georg, *Panzerschiff Deutschland – Schwerer Kreuzer Lützow*, Herford 1981.
37. Sieche Erwin, *Niemieckie radary morskie do 1945 roku cz. I*, „OW” nr 17.
38. Skotnicki Mariusz, Nowakowski Tomasz, *Zalewski Krzysztof, Legion Condor*, Warszawa 1994.
39. Supiński Witold, *100 lat okrętów wojennych*, Warszawa 1976.
40. Twardowski Marek, *Radziecki okręt podwodny typu K*, Warszawa 1990.
41. Internet.