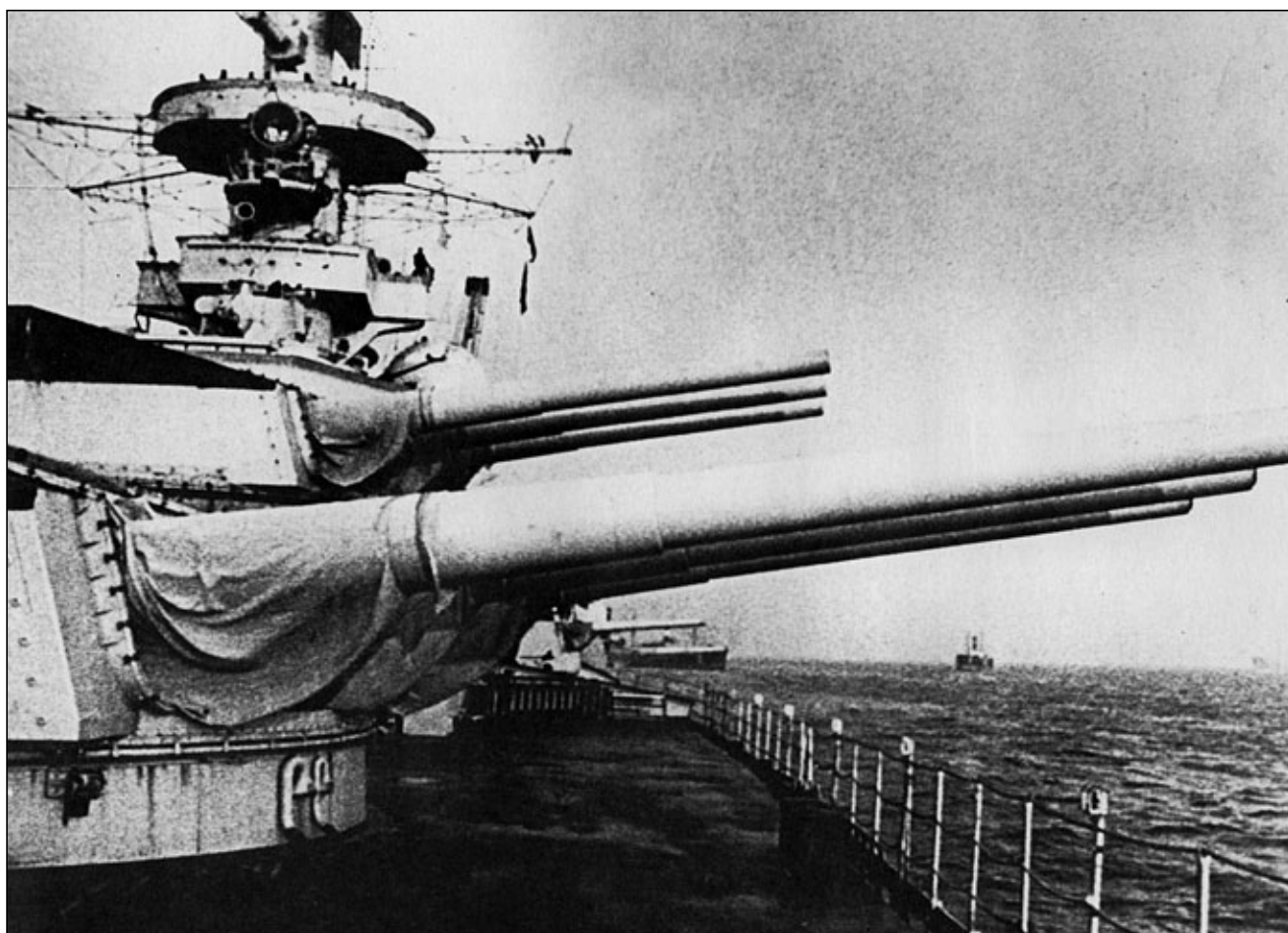


**Przemysław Federowicz**

# **Pancerniki typu „Scharnhorst”**



---

**Tarnowskie Góry 2008**

---



Szanowni Czytelnicy

W te wakacyjne miesiące pragnę przekazać w Wasze ręce monografię poświęconą pancernikom typu «Scharnhorst», chyba najbardziej rozpoznawalnym okrętom niemieckim okresu II wojny światowej. Muszę dodać, że jest to wydanie drugie, które zostało uzupełnione, poprawione i znacznie rozszerzone, gdyż jego objętość wzrosła z 68 do 88 stron. Publikujemy w niej bardzo interesujące fotografie, z których większość jest prezentowana po raz pierwszy. Dodany został również czwarty plan generalny w skali 1:400 pancernika «Gneisenau» z 1942 roku, z charakterystycznym dla niego dużym hangarem lotniczym. Zresztą losy tego okrętu są ściśle związane z Gdynią, dlatego też prezentujemy fotoreportaż z jego złomowania w okresie powojennym.

Życzę miłej lektury.

Z serdecznym pozdrowieniem  
Jarosław Malinowski

**Oktładka:** Gneisenau w trakcie operacji „Berlin” na Środkowym Atlantyku, luty 1941 roku.

Mal. Seweryn Fleischer

**Strona tytułowa:** Dziobowe wieże artyleryjskie głównego kalibru na Gneisenau, 1939 rok.

Fot. U.S. National Historical Center

## Pancerniki typu „Scharnhorst”

Przemysław Federowicz

Wydanie II, uzupełnione i poprawione.

**Redaktor serii:** Jarosław Malinowski

**Rysunki:** Waldemar Kaczmarczyk

**Plansze kolorowe:** Grzegorz Tomczak

**Mapki:** Przemysław Federowicz

**Opracowanie graficzne:** Jarosław Malinowski

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

**Źródła fotografii/Photo credit:**

Siegfried Breyer

Andrzej Danilewicz

Leo van Ginderen

Pierre Hervieux

Michał Jarczyk

Reinhard Kramer

Jarosław Malinowski

Jan Piwowoński

Jean-Claude Vanbostal

Janusz Ukłejewski

Centralne Archiwum Wojskowe

Storia Militare

U.S. National Historical Center

ISBN 978-83-61069-02-7

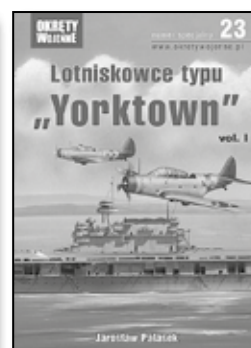
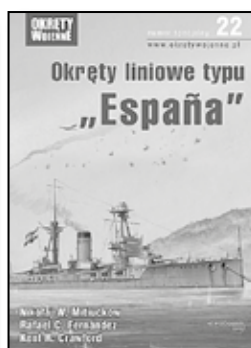
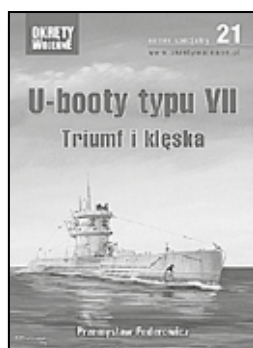
ISSN 1231-014X

Copyright © Wydawnictwo „Okręty Wojenne” 2008

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 dwie rozkładówki z 4 planami okrętów w skali 1:400. Stanowią one jej integralną część i nie może być sprzedawana oddzielnie.

# Geneza okrętów

*Scharnhorst* (na pierwszym planie) i *Gneisenau* nigdy nie były do siebie podobne jak dwie krople wody. Ta wykonana wiosną 1939 roku w Kilonii fotografia jest pierwszą w ogóle, która pokazuje oba bliźniaki razem. Podczas gdy *Scharnhorst* prezentuje pierwotny wygląd, jego jednostka bliźniacza posiada już cechy zewnętrzne przeprowadzonej przebudowy (kołpak, stewa dziobowa). Fot. zbiory Michał Jarczyk



Podpisane w 1919 roku zobowiązania Niemiec, wobec zwycięskich państw, nakazywały im znaczne ograniczenie ilości posiadanego uzbrojenia jak i wprowadzały nakazy dla jego wytwarzania. Miało to zmniejszyć ilość i jakość sprzętu bojowego w stosunku do państw koalicji. Wyporność, dla nowo budowanych pancerników, została ograniczona do 10 000 t, i przy takim limicie zaprojektowano trzy okręty mieszczące się w ramach przyjętych zobowiązań – Pancerniki „A”, „B” i „C”. W grudniu 1932 roku we Francji rozpoczęła się budowa pancernika *Dunkerque*, jako odpowiedź na niemieckie „pancerniki kieszonkowe”. Natomiast w Niemczech odpowiedzią na niego miały być pierwsze prawdziwe pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau*, które stały się później pomostem pomiędzy kieszonkowymi a dużymi pancernikami Kriegsmarine.

Pierwsze, podpisane w 1919 roku, ustalenia ze zwycięskimi państwami Koalicji, stawiało niemiecką marynarkę wojenną w sytuacji nie pozwalającej jej na nowoczesną rozbudowę według przyjętych już standardów, ani bez perspektyw na przyszłość. Flocie dano możliwość posiadania 6 starych pancerników będących w służbie oraz dwóch w rezerwie. Podobne ograniczenia wprowadzono także w innych klasach okrętów, a budowę niektórych, takich jak lotniskowce, czy okręty podwodne całkowicie zakazano. Po zatopieniu Hochseeflotte w Scapa Flow do dyspozycji Reichsmarine pozostało 9 starych pancerników z początku wieku:

- typu *Braunschweig*: *Braunschweig*<sup>1</sup>, *Elsass*<sup>2</sup>, *Hessen*<sup>3</sup>, *Lothringen*<sup>4</sup>

i *Preussen*<sup>5</sup> pochodzące z lat 1904 i 1905,

- typu *Deutschland*: *Hannover*<sup>6</sup>, *Schlesien*<sup>7</sup> i *Schleswig-Holstein*<sup>8</sup> z lat 1907 i 1908,

- typu *Wittelsbach*: *Zähringen*<sup>9</sup> z 1902 roku.

Jednostki te ze względu na swoje nikłe walory bojowe mogły pełnić jedynie funkcje pomocnicze i szkoleniowe, a przede wszystkim nie przedstawiały żadnego zagrożenia dla państw zachodnich, ale stanowiły dużą siłębojową w stosunku do państw bałtyckich. Okręty *Lothringen* i *Preussen* stały się jednostkami rezerwowymi, natomiast *Zähringen* został skreślony z listy floty. W 1922 r. w skład Reichsmarine wchodziły okręty *Braunschweig* i *Hannover* oraz 5 krążowników *Berlin*, *Arco*

1. *Braunschweig*, zmodernizowany w latach 1921/22 w Marinewerft Wilhelmshaven, posiadał 4 x 280 mm L/40, 12 x 170 mm L/40, 4 x 88 mm L/45 i 2 pojedyncze wyrzutnie torpedowe 500 mm; 31.01.1926 wycofany ze służby.

2. *Elsass*, zmodernizowany w latach 1923/24 w Marinewerft Wilhelmshaven, posiadał 4 x 280 mm L/40, 10 x 170 mm L/40, 4 x 88 mm L/45, 4 wyrzutnie torpedowe 500 mm; 1.04.1924 wprowadzony do służby, a 25.02.1930 wycofany i 31.03.1931 skreślony z listy floty.

3. *Hessen*, modernizowany w latach od 1923 do 1925 w Wilhelmshaven, posiadał 4 x 280 mm L/40, 14 x 170 mm L/40 (od 1930 12 dział), 4 x 88 mm L/45, 4 wyrzutnie torpedowe 500 mm; 5.01.1925 wprowadzony do służby, a 12.11.1934 wycofany; 31.03.1935 skreślony z listy floty, a później w latach 1930/37 przebudowany na zdalnie kierowany okręt cel.

4. *Lothringen* do 2.03.1920 jako baza dla FM-bootów, później w rezerwie, skreślony z listy floty 31.03.1931.

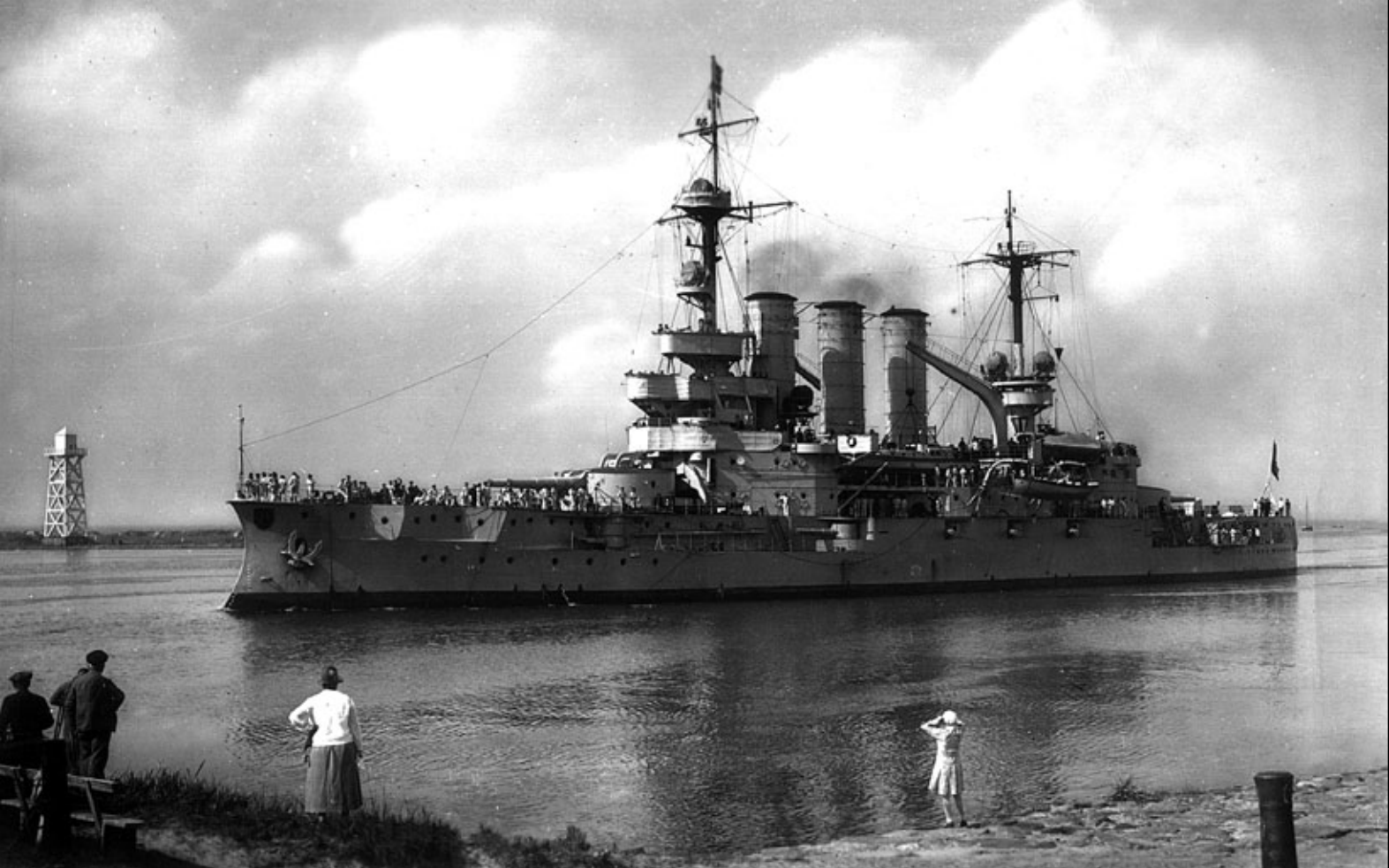
5. *Preussen* 5.04.1929 skreślony z listy floty

6. *Hannover*, przebudowany w latach 1920/21 w stoczni Marinewerft Wilhelmshaven, posiadał 4 x 280 mm L/40, 14 x 170 mm L/40; ponownie przebudowany w 1929/30 w Wilhelmshaven dodając m.in. 2 wyrzutnie torpedowe 500 mm; 25.09.1931 wycofany ze służby z planem przebudowy na okręt cel.

7. *Schlesien*, zmodernizowany w latach 1926/27, posiadał 4 x 280 mm S.K.L/40 C/01, 14 x 150 mm S.K.L/45 C/13, 8 x 88 mm S.K.L/45 C/13, 4 wyrzutnie torpedowe 500 mm; ponownie modernizowany w latach 30 tych.

8. *Schleswig-Holstein*, zmodernizowany w latach 1925/26 w Wilhelmshaven, posiadał 4 x 280 mm S.K.L/40 C/01, 14 x 150 mm S.K.L/45 C/13, 8 x 88 mm S.K.L/45 C/13, 4 wyrzutnie torpedowe 500 mm; 1.02.1926 zastąpił w służbie okręt *Braunschweig*; ponownie modernizowany w latach 30 tych.

9. *Zähringen* 11.03.1920 skreślony z listy floty, lecz zastawiony jako hulk mieszkalny w Wilhelmshaven; w latach 1926/27 przebudowany w Marinewerft w Wilhelmshaven na zdalnie sterowany okręt cel.



Stary pancernik *Elsass* stanowił wraz z okrętami bliźniaczymi jądro sił Reichsmarine, marynarki wojennej Republiki Weimarskiej, lat 20-tych. Na niniejszej fotografii okręt wypływa ze Świnoujścia.  
Fot. zbioru Andrzej Danilewicz

na, *Hamburg*, *Medusa* i *Thetis*. Okręty weszły w skład Marinekommando der Nordsee<sup>10</sup> – *Braunschweig*, *Arcona*, *Hamburg* i *Ostsee*<sup>11</sup> – *Hannover*, *Berlin*, *Medusa* i *Thetis*. W kolejnych latach sukcesywnie wcielano do służby kolejne jednostki ze starych pancerników, krążowników i niszczycieli. Wcielenie tych jednostek spowodowało bardzo wzmocnienie pozycji Niemiec na akwenie Morza Bałtyckiego, dając im dominującą pozycję militarną.

W 1923 roku w toku prowadzonych dyskusji nad rodzajem nowego ciężkiego okrętu opracowano dwa wstępne projekty, znane jako „Projekt I/10” i „Projekt II/10”. Pierwszy szkic dotyczył szybkiego krążownika, silnie uzbrojonego, lecz o słabym opancerzeniu. Jego dane były następujące:

- wymiary: 176 x 18,8 x 6,5 m,
- uzbrojenie: 8 x 210 mm w podwójnych wieżach po dwie na dziobie i rufie, brak średniej artylerii, 4 x 88 mm plot, 8 wyrzutni torpedowych 500 mm,
- opancerzenie: 100 mm boczny pancierz, 30 mm pokład pancerny,
- napęd: turbiny parowe/3 wały napędowe/80 000 KM/32 w.

„Projekt II/10” był alternatywą dla okrętów obrony wybrzeża. Posiadał silne uzbrojenie i dobry pancierz, lecz

małą prędkość. Jego dane techniczne kształtowały się następująco:

- wymiary: 124 x 21,4 x 6,8 m,
- uzbrojenie: 4 x 380 mm w podwójnych wieżach, 4 x 150 mm w podwójnych wieżach, 2 x 88 mm plot, 2 wyrzutnie torpedowe 500 mm,
- opancerzenie: 200 mm boczny pancierz, 30 mm pokład pancerny,
- napęd: turbiny parowe/2 wały/25 000 KM/22 w.

Kolejny projekt, będący rozwinięciem poprzedniego, oznaczony jako „Projekt II/30” posiadał charakterystykę:

- wymiary: 132 x 22 x 6,5 m,
- uzbrojenie: 6 x 305 mm w podwójnych wieżach, dwóch na rufie i jednej na dziobie, brak średniej artylerii, 3 x 88 mm plot na pojedynczych lawetach, 2 wyrzutnie torpedowe 533 mm,
- opancerzenie: 200 mm boczny pancierz, 25 mm pokład pancerny,
- napęd: Diesel/2 wały/24 000 KM/21 w.

Oba projekty „II/10” i „II/30” stały się podstawą do dalszych prac nad nowym pancernikiem *Ersatz Preussen*, mającym zastąpić stary okręt liniowy *Preussen*. W 1925 r. powstały dwa szkice okrętu z artylerią 280 mm znane jako „Projekt I/28” i „Projekt II/28”. Pierwszy zakładał rozmiesz-

czenie artylerii głównej w dwóch potrójnych wieżach na dziobie i rufie. Drugi przewidywał trzy podwójne wieże z działami 280 mm, jedną na dziobie i dwie na rufie.

Następnymi koncepcjami były „Projekt VI/30” i „Projekt VII/30”. Oba projekty przewidywały zwiększony kaliber artylerii głównej do 305 mm w podwójnych wieżach, dla pierwszej koncepcji na dziobie i rufie oraz według drugiego założenia dwie na dziobie. Zakładana prędkość nie uległa zmianie i wynosiła w dalszym ciągu 21 węzłów.

W 1927 roku powstały dwa projekty „I/M 26” i „II/M 26” realizujące zasadę szybkiego okrętu liniowego względnie krążownika z ciężką artylerią. Ich artyleria miała składać się z 6 dział 280 mm oraz 8 dział 120 mm plot, pancierz wynosił 100 mm, a prędkość 28 węzłów. Projekty te ze względu na małą siłę ognia nie wzbudziły poparcia u admirała Zenkera, głównodowodzącego Reichsmarine i wiceadmirała Raedera dowódcy rejonu Bałtyku. 11 czerwca podczas kolejnej debaty admirał Zenker po-

10. Dowództwo Morza Północnego.

11. Dowództwo Morza Bałtyckiego.



parł przedstawione projekty a później uzyskał poparcie wiceadmirałów Raedera, Momsena (dowódca floty) i Bauera (dowódca rejonu Morza Północnego). Wobec późniejszych ustaleń wymogów, które miały spełniać okręty powstały trzy projekty:

- „Typ A”: 4 x 380 mm S.K., 250 mm pancierz, prędkość 18 w.
- „Typ B”: 6 x 305 mm S.K., 250 mm pancierz (alternatywa 200 mm), prędkość 18 w (alternatywa 21 w).
- „Typ C”: 6 x 280 mm S.K., 100 mm pancierz, prędkość 26/27 w.

Pierwsze dwa projekty, podobnie jak wcześniejsze w 1925 roku, zostały odrzucone ze względu na sytuację polityczną i brak sprawdzonych dział kalibru 305 i 380 mm. Nowy typ okrętu został sklasyfikowany jako pancernik (Panzerschiff). Ostateczny projekt przewidywał wybudowanie dwóch jednostek (Pancerniki „A” i „B”) o następujących danych technicznych:

- wyporność: 10 000 t.
- wymiary: 185,7 (181,7) x 20,5 x 5,77 m.
- uzbrojenie: 6 x 280 w potrójnych wieżach, 8 x 150 mm w pojedyn-

czych wieżach, 5 x 88 mm plot, 4 x 37 mm plot, 6 wyrzutni torpedowych 550 mm.

- napęd: 8 silników Diesla/4000 KM/ prędkość 27 w.

17 sierpnia 1928 roku zlecono stoczni Deutsche Werke Kiel budowę pierwszej jednostki nowego projektu – „Pancernika A”. 5 lutego 1929 roku położono stępkę, a 19 maja 1931 r. nastąpiło jego wodowanie i nadanie mu nazwy *Deutschland*. Na początku tegoż roku zlecono budowę drugiej jednostki tejże klasy – „Pancernika B”. Położenie stępki nastąpiło 25 czerwca 1931 roku, a 1 kwietnia 1934 r. odbyło się jego wodowanie i nadanie nazwy *Admiral Scheer*. Trzeci z serii okrętów (budowę zaplanowano w 1929 r.) „Pancernik C” (później *Admiral Graf Spee*) zamówiony został 23 sierpnia 1932 r. w stoczni Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven. Położenie stępki nastąpiło 1 października 1932 roku, a wodowanie 30 czerwca 1934. Nowe pancerniki weszły do służby kolejno 1 kwietnia 1933, 12 listopada 1934 i 6 stycznia 1936 roku.

Pancerniki typu *Deutschland* stały się podstawą do projektowania kolejnych wersji dużych okrętów niemieckich. Posiadały klasyczną linię nadbudówek z dziobowym masztem bojowym, jednym kominem oraz brakiem wysokiej rufowej nadbudówki. Taka sama linia tylko ze zwielokrotnionym wyposażeniem została zastosowana we wszystkich późniejszych niemieckich pancernikach. Okręty te ze względu na mały tonaż i słabą artylerię zostały sklasyfikowane przez państwa zachodnie jako „pancerniki kieszonkowe”. Odpowiedzią na nie były zbudowany we Francji pancernik *Dunkerque*. Budowa okrętu rozpoczęła się 24 grudnia 1932 roku. 2 października 1935 nastąpiło wodowanie a dwa lata później 1 maja okręt wszedł do służby. Budowa siostrzanej jednostki, pancernika *Strasbourg*, rozpoczęła się 25 listopada 1934 roku, wodowanie 12 grudnia 1936, a dwa lata później wcielenie do składu floty. Pierwsze prace projektowe nad nowymi francuskimi okrętami liniowymi rozpoczęły się w 1924 roku. Francuskie okręty były zdecydowanie potężniejsze od

„Panzerschiff A”, czyli *Deutschland* późniejszy krążownik ciężki, pierwsza nowoczesna jednostka Reichsmarine.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



niemieckich jednostek. Przewyższały je ilością i kalibrem artylerii, posiadały aż 8 dział kalibru 330 mm.

Wstępne niemieckie koncepcje dużych pancerników były podobne do francuskich i zakładały użycie artylerii głównego kalibru 305 mm i dużą prędkość dochodzącą do 34 węzłów. Znaczemu przyspieszeniu tych prac nadało położenie stępki pod niemiecki „Pancernik A”, który znacznie przewyższał uzbrojeniem i pancerzem francuskie krążowniki, a nad pancernikami miał przewagę prędkości. Nowe okręty francuskie posiadały 26 500 ts wyporności standardowej (*Deutschland* 10 600 ts), wymiary 214,5 m długości, 31,1 m szerokości i od 8,6 do 9,6 m zanurzenia. Opancerzenie okrętu wynosiło na burtach od 195 do 240 mm i na pokładach od 115 do 125 mm. Napęd stanowiło 6 opalanych olejem opałowym kotłów, 4 zespoły turbin parowych napędzających 4 śruby. Dzięki 135 000 KM układu napędowego okręt potrafił rozwinąć prędkość 31 węzłów, a więc o 3 węzły więcej niż *Deutschland*. Główne uzbrojenie okrętu składało się z 8 dział 330 mm rozmieszczonych po cztery sztuki w dwóch wieżach na dziobie. Artyle-

rię średniego kalibru i ciężką przeciwlotniczą reprezentowało 16 uniwersalnych dział 130 mm umieszczonych na podwójnych i poczwórnych lawetach.

Większość parametrów znacznie przewyższała budowane w tym samym okresie nietypowe okręty niemieckie klasy *Deutschland*, zarówno uzbrojeniem, pancerzem jak i prędkością. Planowane przez niemieckie sztaby użycie ciężkich okrętów do rajdów krążowniczych na Atlantyk, szybko stało się nierealne. Potrzebne były okręty większe, silniej opancerzone i uzbrojone o prędkości około 31 węzłów.

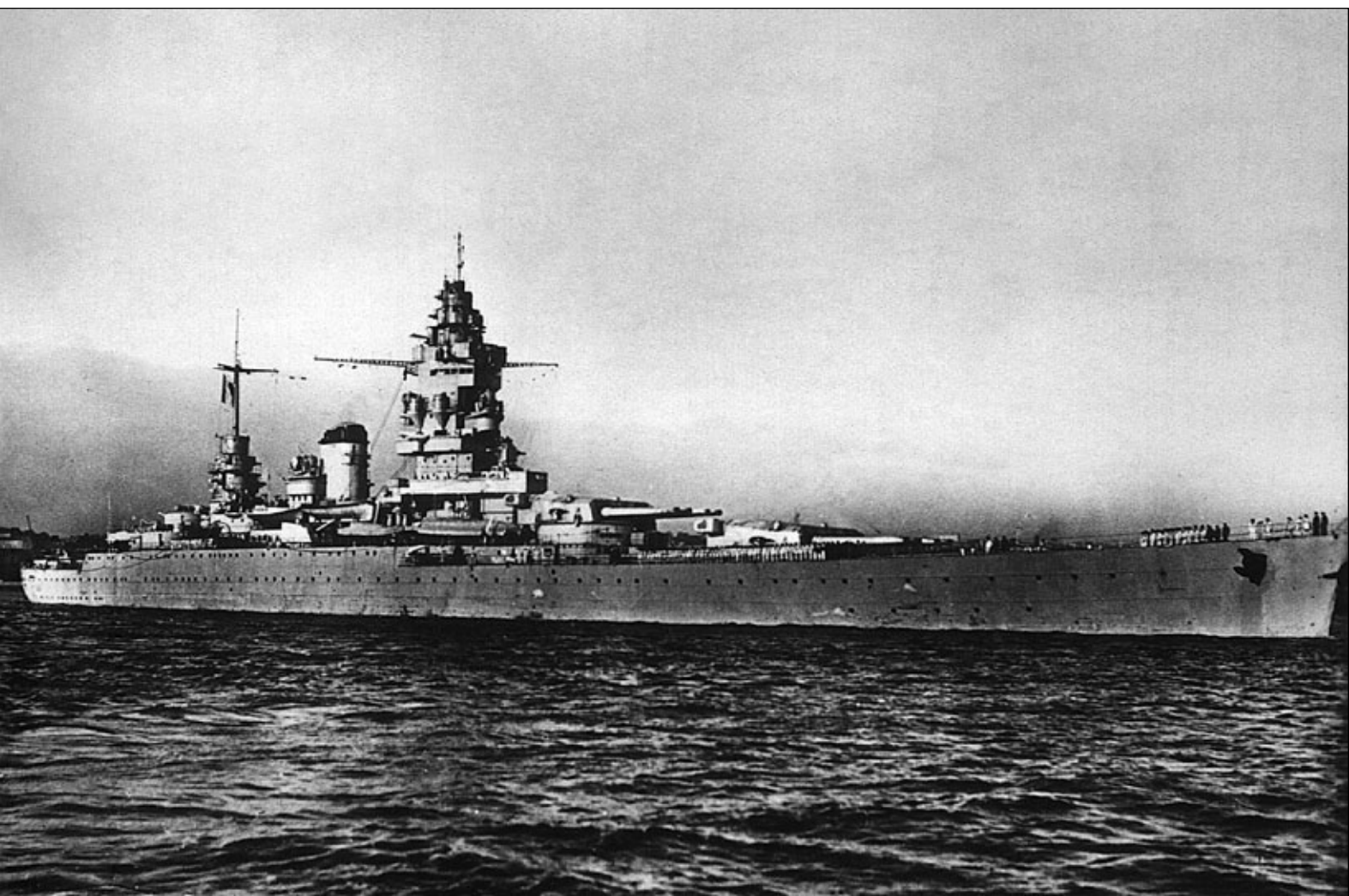
### HISTORIA PROJEKTOWANIA I BUDOWA

Pierwsze rozmowy nad nowymi pancernikami odbyły się 9 marca 1933 roku na konferencji w Berlinie. Dyskutowano nad założeniami dużych okrętów w stosunku do ich poprzedników z I wojny światowej. Głównymi wnioskami było zwiększenie pancerza zarówno bocznego, chroniącego przed pociskami, jak i poziomego zapewniającego bezpieczeństwo przed bombami. Duża prędkość miała zapewnić oderwanie się od szybkich krążowników, a duży kaliber artylerii głów-

nej miał przebić większość stosowanych pancerzy. Pierwsze propozycje wymieniały 320 mm grubości boczny pas pancerny, zapewniający ochronę przed pociskami kalibru 330 mm francuskich dział *Dunkerque*. Pokład pancerny powinien posiadać 80 mm grubości oraz skarpę tej samej grubości. Pokład górny pochłaniający jako pierwszy energię wybuchającej bomby lotniczej powinien posiadać 50 mm ochronę jako założoną minimalną wartość. Propozycje przewidywały dwa typy dział 280 i 330 mm. Działa miały być umieszczone w podwójnych lub potrójnych wieżach artyleryjskich. Propozycje zastosowania poczwórnych wież jak na *Dunkerque* tymczasowo odrzucono sugerując się możliwością utraty wszystkich czterech dział wieży po jednym celnym trafieniu w nią. Jednakże te wieże miały dużo zalet. Ich zastosowanie zmniejszało ciężar całego uzbrojenia, co dawało możliwość zwiększenia pancerza lub prędkości, oraz lepszej synchronizacji strzelania całymi salwami do wybranego celu. Wynikiem konferencji było powstanie trzech wstępnych projektów przyszłych okrętów. Powstały następujące warianty: okręt o wyporno-

Pierwszym po I wojnie światowej zbudowanym we Francji pancernikiem był *Dunkerque*, stanowiący „odpowiedź” na wcześniej zbudowane przez Niemców „pancerniki kieszonkowe” typu *Deutschland*. Była to dosyć awangardowa konstrukcja o dobrych parametrach taktyczno-technicznych i ciekawej sylwetce.

Fot. zbiory Jean-Claude Vanbostal





Pancernik *Admiral Scheer* w okresie przedwojennym. Okręt ten posiadał już pewne cechy, które otrzymał następny typ *Scharnhorst*, m.in. pancerną wieżę dowodzenia.  
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

ści 18 000 t z 280 mm działami, okręt z 22 000 t ale z działami 330 mm, oraz o wyporności 26 000 t z 330 mm kalibrem artylerii głównej. Wstępne koszty budowy wynosiły kolejno: 120, 150 oraz 180 milionów marek niemieckich (RM). Głównodowodzący Reichsmarine Erich Raeder nakazał rozpoczęcie prac projektowych nad trzema wariantami o wyporności około 26 000 t i artylerią:

- 8 x 330 mm w podwójnych wieżach,
- 8 x 330 mm w poczwórnych wieżach,
- 9 x 330 mm w potrójnych wieżach.

Rozpoczęto także prace nad rezerwowym projektem („Projekt XIII”) okrętu o wyporności 22 000 t z działami mniejszego kalibru 280 mm.

Cztery miesiące później 23 czerwca 1933 roku, podczas konferencji ponownie podjęto dyskusję nad „Pancernikiem D”. Jednakże ograniczenia polityczne znacznie wpłynęły na niektóre z parametrów planowanego okrętu. Wyporność standardowa okrętów nie uległa zmianie i wynosiła około 26 000 t. Nowy projekt przewidywał 220 mm grubości boczny pancerz, 70 mm grubości pokład pancerny z 80 mm skarpą. Pokład górny posiadać miał od 35 do 50 mm grubości. Poczyniono także liczne uzgodnienia odnośnie średniej i ciężkiej artylerii przeciwlotniczej.

Następna konferencja odbyła się 11 października 1933 roku. Dyskutowano nad rozmieszczeniem i liczbą dział średniej artylerii 150 mm oraz przeciwlotniczej 88 mm, sensem uzbroje-

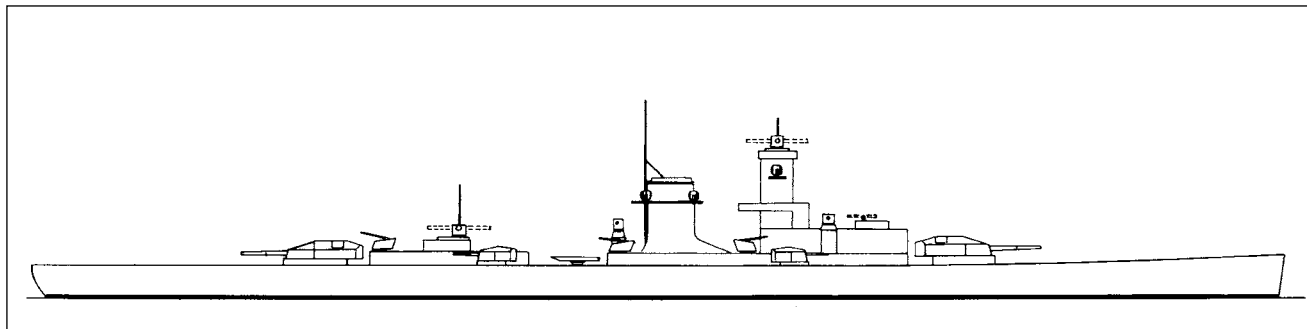
nia torpedowego na dużych okrętach oraz rodzajem masztu bojowego: rurowego (*Deutschland*) czy w formie piramidy (*Admiral Scheer*). Odnosnie średniej artylerii przeważała koncepcja podwójnych wież 150 mm (Dreh. L.) zamiast stosowanych powszechnie pojedynczych (MPL). Przyjęto także koncepcję 3 lub 4 podwójnych wież z działami 88 mm oraz 4 stanowiskami dalmierzy przeciwlotniczych (SL). Rozważano także najlepsze rozmieszczenie dla dalmierzy głównej artylerii na dziobie i rufie.

1 listopada 1933 r. złożono zamówienie na pierwsze działa 280 mm, a 15 stycznia 1934 na 150 mm.

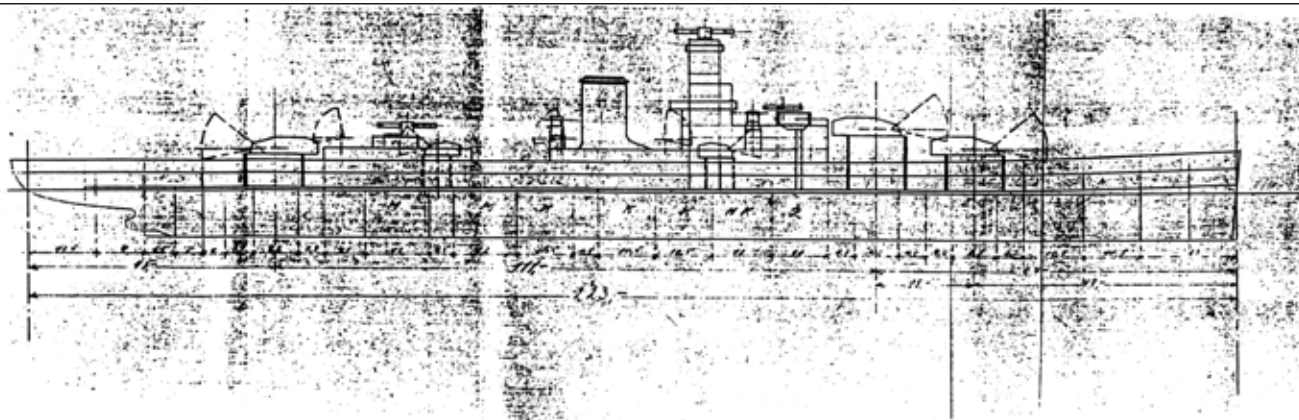
W grudniu 1933 powrócono ponownie do sprawy głównego uzbrojenia. Planowane podpisanie układu z Brytyjczykami na rok 1935 zwalnia-

Pierwotnie projektowany wygląd pancerników „D” i „E”.

Rys. Siegfried Breyer





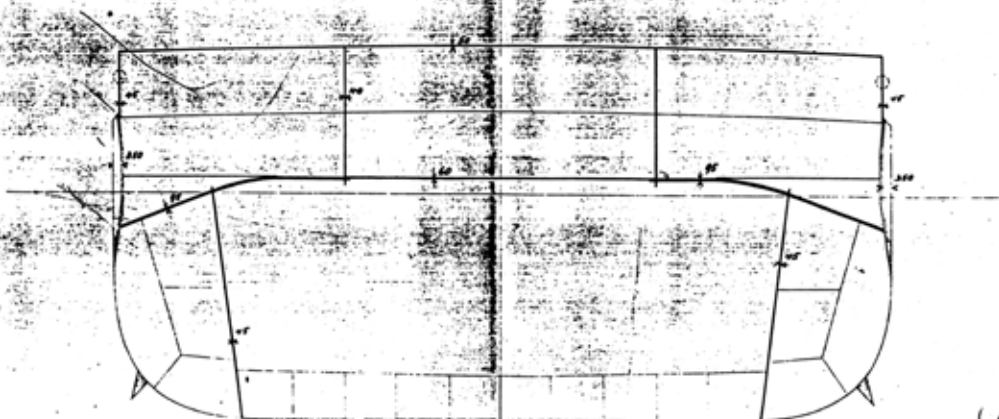


# ERSATZ-ELSASS'

1:100

**Geheim!**

Die in der gezeichneten Zeichnung dargestellte Schiffsbauart ist nicht nach dem Kriegsgesetz im Jahre 1914, sondern nach dem Kriegsgesetz im Jahre 1916, und ist daher nicht als Kriegsschiff zu betrachten.  
Der Reichsmarineamt.



Archiv u. Plan. K. I.  
der Marineleitung  
Ers. Elsass 33

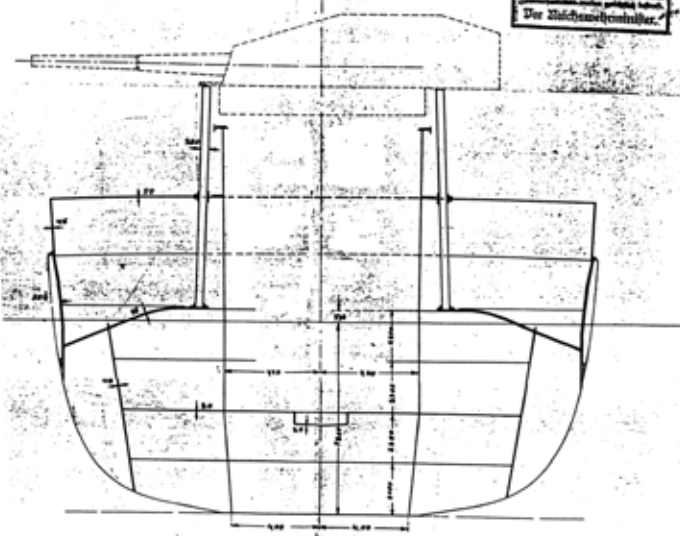
## PANZERSCHIFF ERS. ELSASS

SCHNITT MITTE TURM B

1:100

**Geheim!**

Die in der gezeichneten Zeichnung dargestellte Schiffsbauart ist nicht nach dem Kriegsgesetz im Jahre 1914, sondern nach dem Kriegsgesetz im Jahre 1916, und ist daher nicht als Kriegsschiff zu betrachten.  
Der Reichsmarineamt.



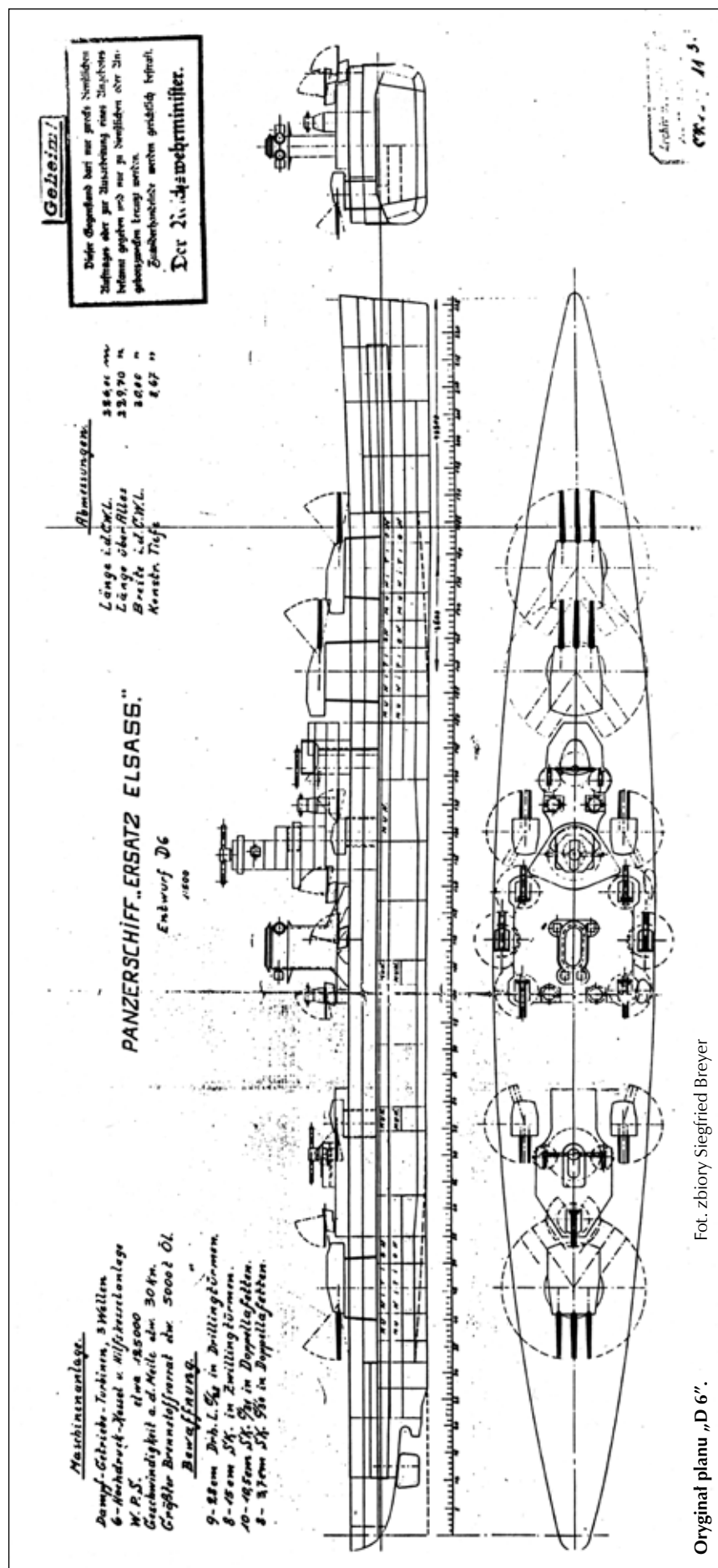
Oryginał planu „Neuentwurf II”.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer



jące Niemcy z pewnych ograniczeń traktatu Wersalskiego, wprowadziło do projektowania pancerników „D” i „E” nowe czynniki. Jedyne sprawdzone uzbrojenie, które można było obecnie wykorzystać posiadało kaliber 280 mm. Działa 305 i 330 mm były w fazie prób i testów. Budżet w 1933 roku tylko na ten ostatni kaliber wyniósł 1,4 miliona RM i w ciągu najbliższego roku można było spodziewać się gotowego uzbrojenia. Pojawiły się propozycje budowy okrętów o wyporności 26 000 t z uzbrojeniem 280 mm, lecz po podpisaniu porozumienia z Wielką Brytanią i zakończeniu prac nad większymi kalibrami, okręty zostałyby przebrojone w nowe działa umieszczone w barbetach wież 280 mm.

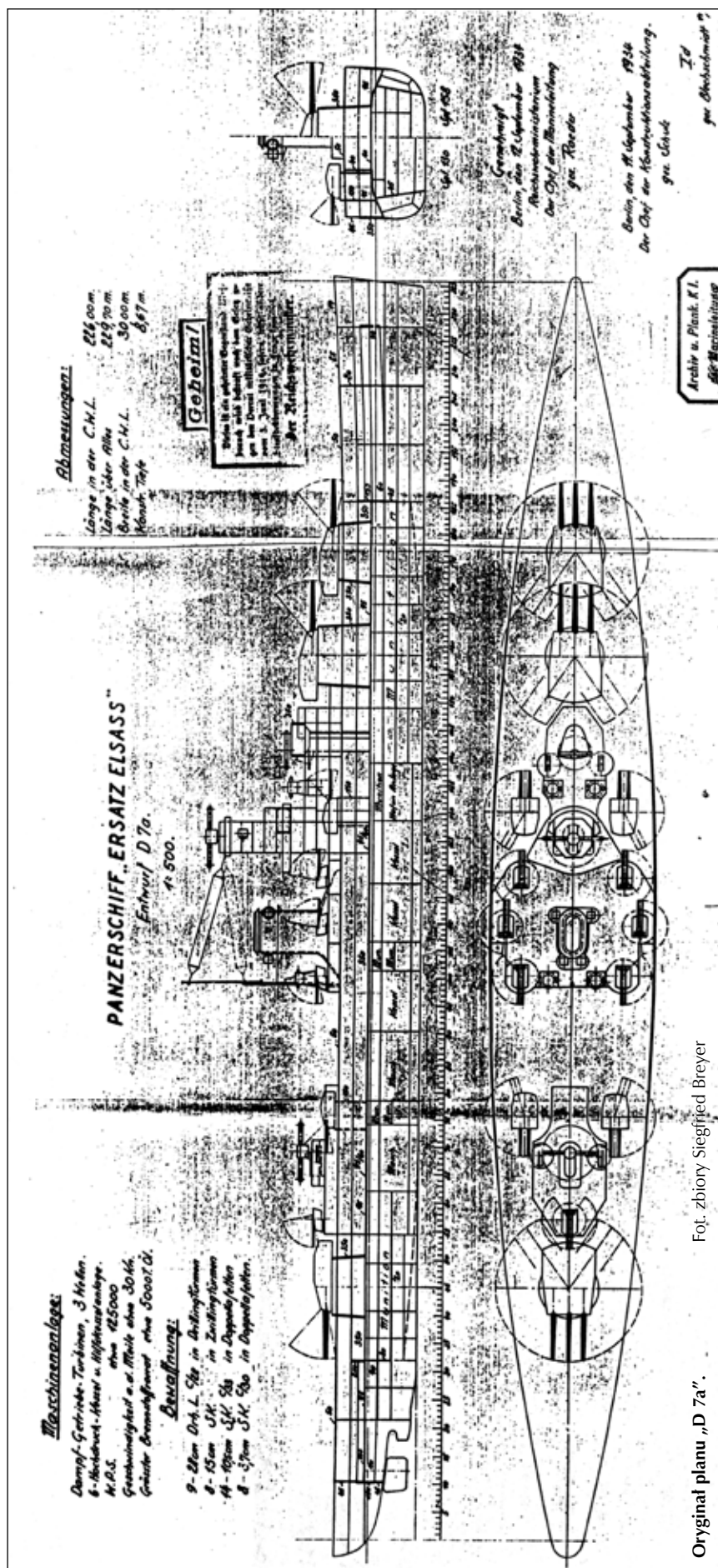
25 stycznia 1934 roku złożono do stoczni zamówienia na budowę „Pancernika D”, określonego projektowo jako *Ersatz Elsass*, oraz „Pancernika E” – *Ersatz Hessen*, czyli tłumacząc zastępców starych pancerników *Elsass* i *Hessen*. 14 lutego 1934 roku położono stępkę pod oba okręty w stocznich Deutsche Werke w Kilonii oraz w Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven z numerami budowy 235 i 125. Kształt kadłuba i nadbudówek pancerników „D” i „E” był zbliżony do typu *Deutschland*. Różnił się tylko zastosowaniem większej nadbudówki dziobowej przed masztami bojowymi. Jednakże zaprojektowane okręty nie odpowiadały założeniom współczesnego teatru działań morskich. Admirał Raeder w rozmowie z Hitlerem w dniu 27 czerwca 1934 roku pragnął zwiększenia kalibru dział głównego kalibru. Hitler poparł te plany jednakże zastrzegł, że w obecnym okresie najlepszym rozwiązaniem byłoby pozostanie przy sprawdzonych działach 280 mm. Jediną pociechą była możliwość zwiększenia ich ilości do 9 sztuk w trzech potrójnych wieżach. 5 lipca przerwano prace nad kilami okrętów i rozpoczęto opracowywanie nowego projektu pancernika. Następnego dnia na konferencji ustalono następującą charakterystykę pancerników:

- wymiary: 229,70 (w linii wodnej 226) x 30 x 8,67 m.
- prędkość 28 w (maksymalna 30 w).
- opancerzenie: pancierz boczny: 300-350 mm, przeciwdziałkowy pancierz dziób i rufa: 50 – 60 mm, wieża dowodzenia 350 mm.
- uzbrojenie: 9 x 280 mm w potrójnych wieżach, 8 x 150 mm w podwójnych wieżach, 10 x 105 mm



Fot. zbiory Siegfried Breyer

Original planu „D 6”.



w podwójnych wieżach, 8 x 37 mm  
w podwójnych zestawach.

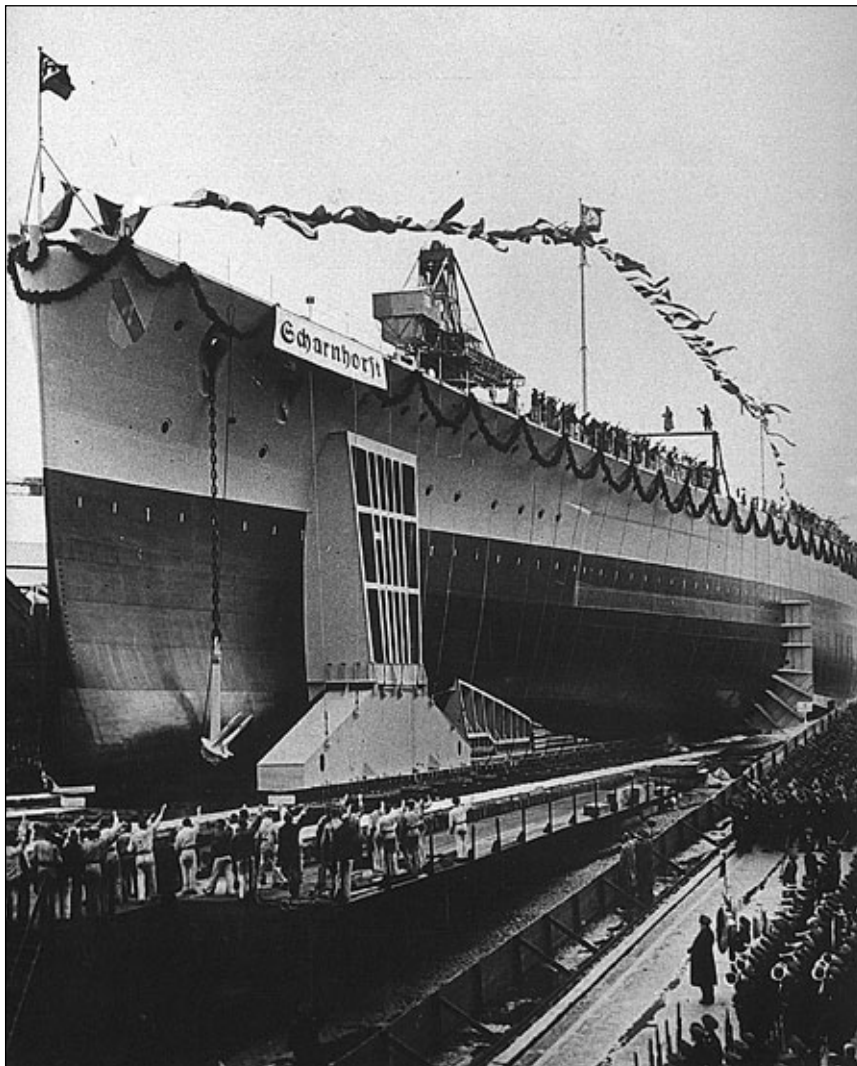
03.10.1936. „Schlachtschiff D”, któremu nadano nazwę *Scharnhorst* zsuwa się z pochylni przy dźwiękach hymnu narodowego. Fot. zbiory Michał Jarczyk

gotowych już jednostek w nowe przetestowane działa.

6 maja 1935 roku, w Deutsche Werke w Kilonii położono stępkę pod „Pancernik D” na pochylni II z numerem budowy 235. 8 grudnia 1936 r. nastąpiło jego wodowanie i nadanie mu nazwy *Gneisenau*<sup>13</sup>. 15 czerwca 1935 r. w stoczni Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven położono stępkę pod „Pancernik E” na pochylni II (Bauhafen) z numerem budowy 125. W dniu 3 października 1936 roku odbyło się jego wodowanie i nadanie mu nazwy *Scharnhorst*<sup>14</sup>. Jako pierwszy wszedł do służby *Gneisenau* dnia 21 maja 1938 roku (koszt 146 174 000 RM), a rok później 7 stycznia 1939 r. bliźniaczy *Scharnhorst* (koszt 143 471 RM).

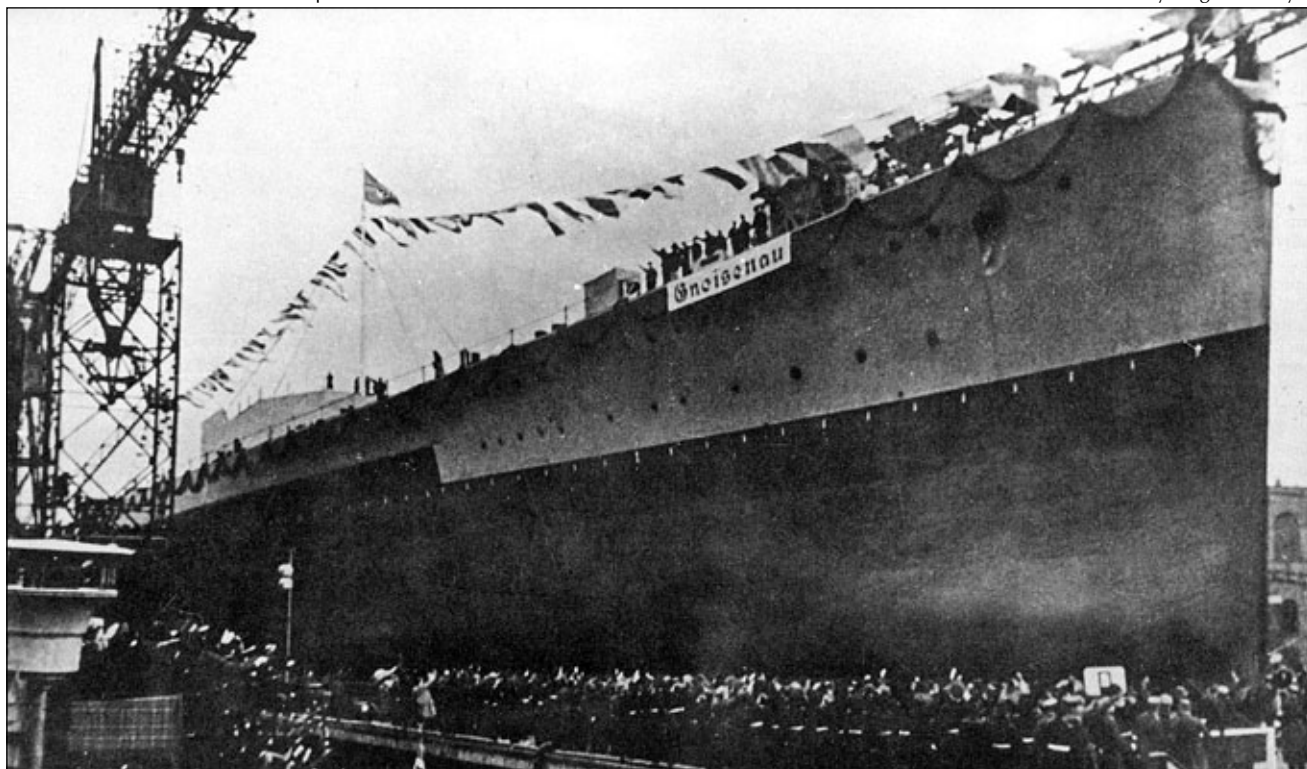
13. August Graf Neidhardt von Gneisenau (27.10.1760 – 23.08.1831) – od 1786 generał pruski, od 1825 feldmarszałek. W latach 1813-1815 szef sztabu armii generała G. L. von Blüchera, przyczynił się do zwycięstw koalicji nad Napoleonem w bitwach pod Lipskiem i Waterloo.

14. Gerhard Joh. D. von Scharnhorst (12.11.1755 – 28.06.1813) – generał pruski, uczestnik wojen z Francją 1793-1794. W 1807-1810 dyrektor Departamentu Wojny, następnie szef sztabu. W 1807 przewodniczący Komisji Reorganizacji Wojska, a wraz z Augustem G.N. Gneisenau zreformował armię pruską, wprowadzając m.in. powszechny obowiązek służby wojskowej. W 1813 szef sztabu armii G.L. von Blüchera. Zmarł od ran odniesionych w bitwie pod Lützen.



08.12.1936. Wodowanie kadłuba pancernika *Gneisenau*.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

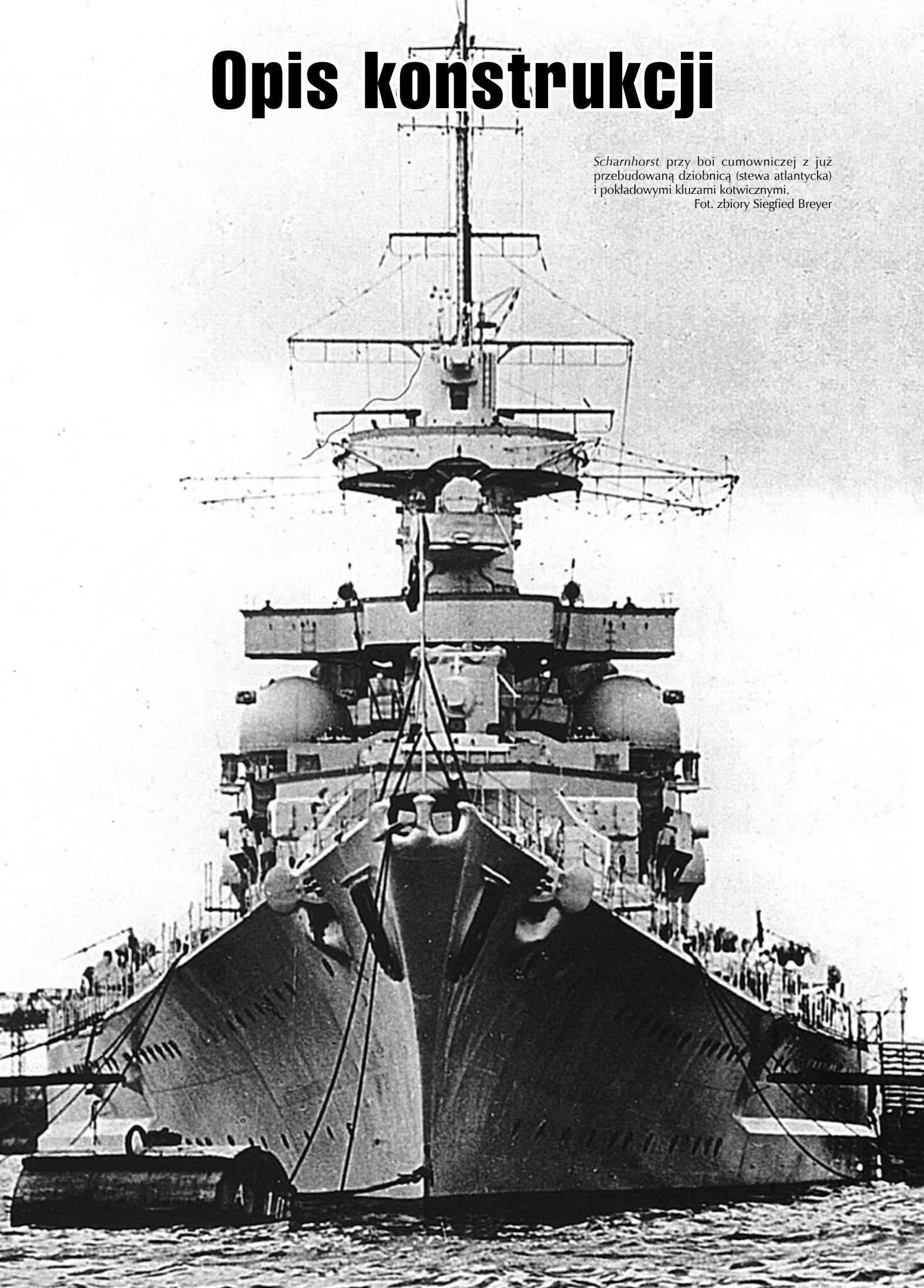




# Opis konstrukcji

*Scharnhorst* przy boi cumowniczej z już przebudowaną dziobnicą (stewa atlantycka) i pokładowymi kluzami kotwicznymi.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Prace związane z zamontowaniem wieży „Cäsar” na *Gneisenau* w pełnym toku. Za pomocą dźwigu pływającego osadzony zostaje wieniec obrotowy z widoczną konstrukcją ramową, w której spoczną później lawety. We wnętrzu kadłuba łożysko mechanizmu obrotowego wieży, którego rolki mają wielkość dziecięcej główki. Fot. zbiory Siegfried Breyer

### KADŁUB

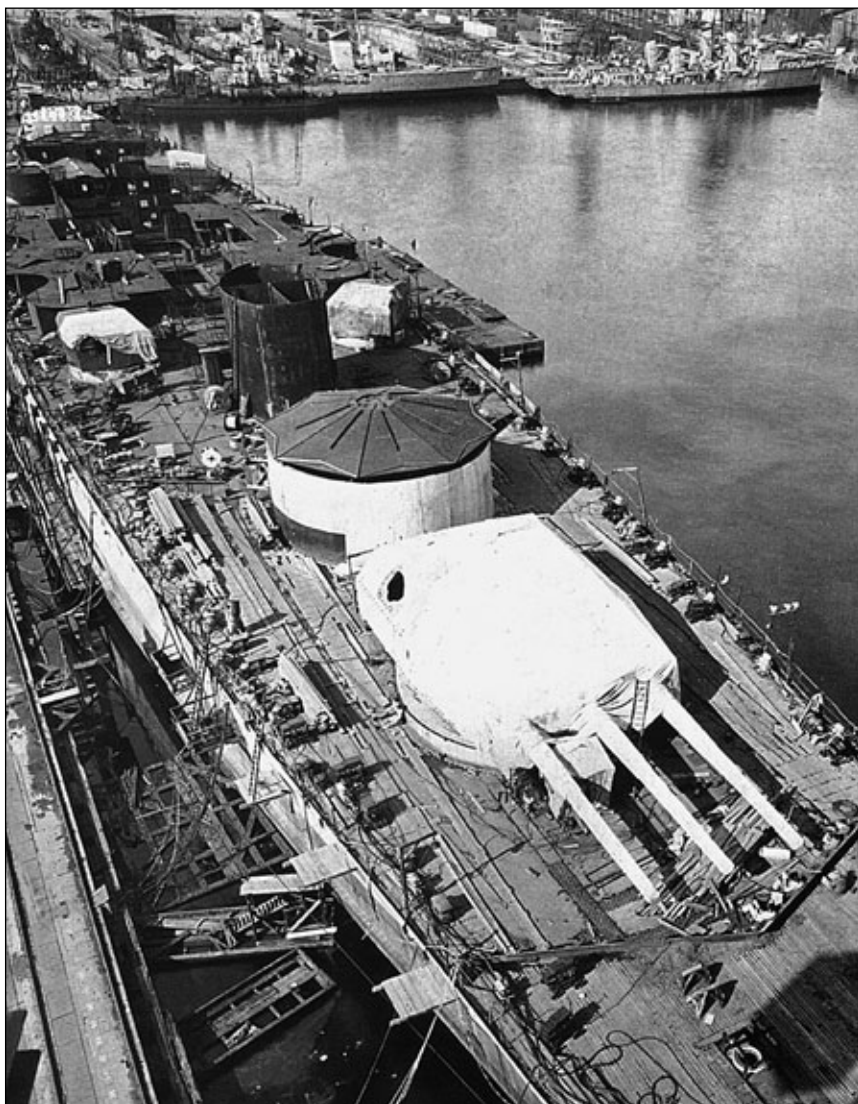
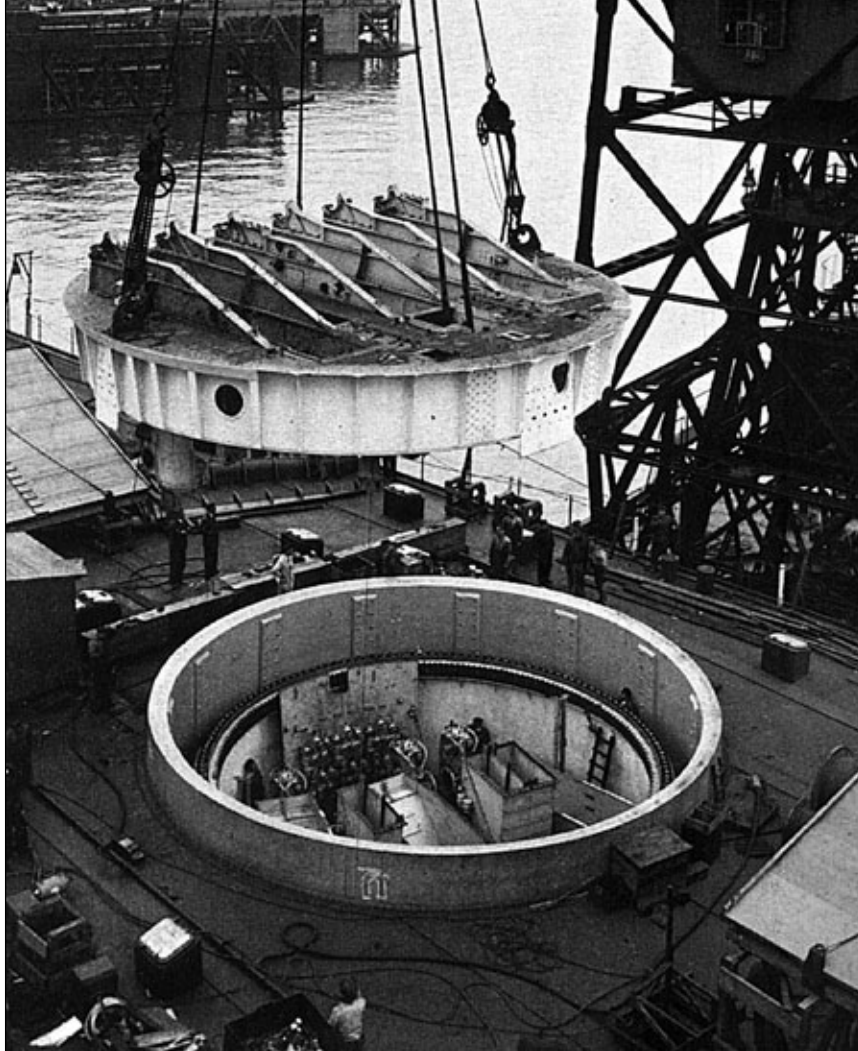
Całkowita długość okrętów w chwili ich wcielenia do służby wynosiła 229,80 m i była o 43,80 metra większa od pierwszych ciężkich okrętów niemieckich klasy *Deutschland*. Podczas budowy kadłuba użyto nowych stali okrętowych St 42 i 52 KM (Schiffbau-stahl – Kriegsmarine).

Jak większość budowanych w tym okresie dużych okrętów niemieckich, *Scharnhorst* i *Gneisenau* zostały zbudowane z prostym, kliprowym dziobem. Podczas późniejszych prób na Atlantyku i Morzu Północnym, okazało się, że taka budowa dziobnicy nie radzi sobie ze skutecznym rozbijaniem fal. Przy dużych prędkościach i sztormowej pogodzie prosty dziób i burto-we, wystające kotwice, powodowały powstawanie ogromnych rozbryzgów zalewających przednią część okrętu. Przyczyniało się to do częstych awarii wież artyleryjskich, przede wszystkim wieży „A”, oraz uniemożliwiało kierowanie okrętem ze stanowiska dowodzenia. Podczas przebudowy okrętów w 1939 roku, otrzymały one tzw. Atlantyczną Stewę (Atlantikstev), która odznaczała się skośną dziobnicą i zwiększoną wysokością burty. Miało to zapobiec zalewaniu pokładu, lecz nie rozwiązało w pełni problemu i w dalszym ciągu wieża „A” musiała borykać się z awariami, a kierowanie okrętem przy wzburzonym morzu pozostawiało wiele do życzenia. Długość okrętów po przebudowie zwiększyła się o prawie 5 metrów do 234,90 metrów.

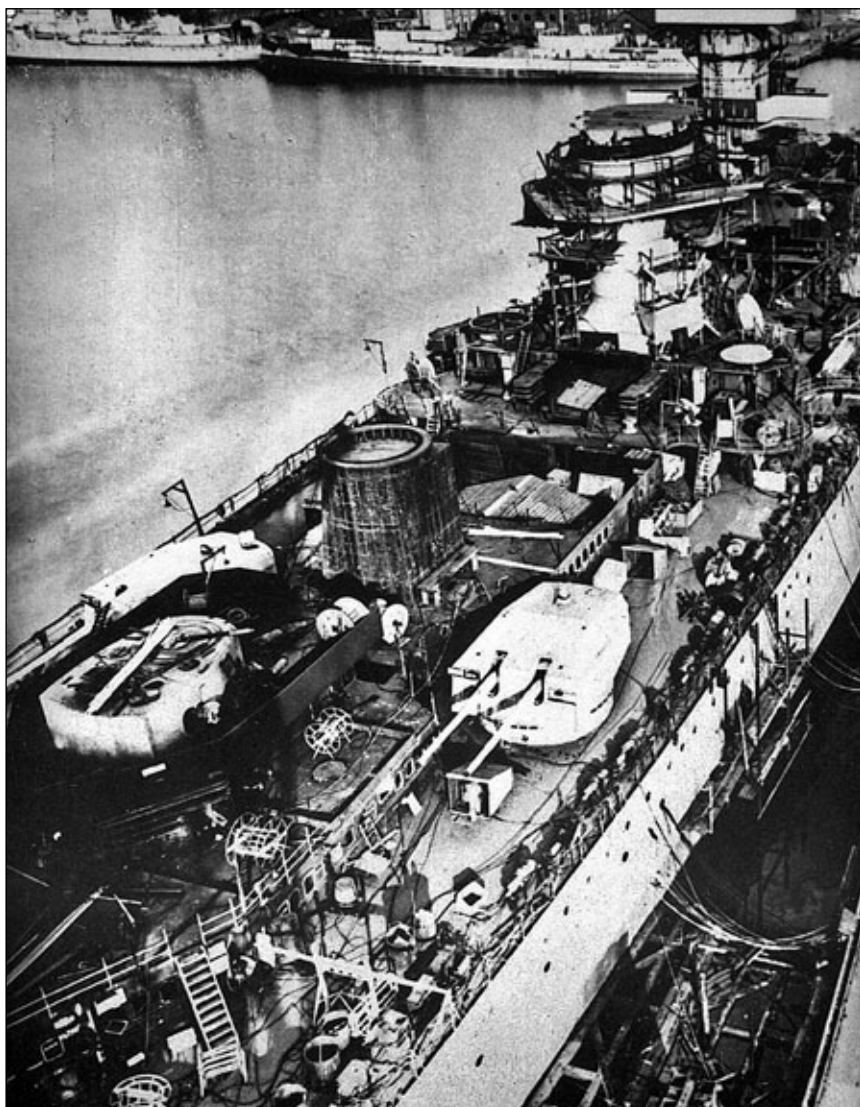
Podczas budowy zastosowano standardową koncepcję układu wiązań wzdłużno-poprzecznych. Z każdej jego strony znajdowało się po 6 wzdłużnych wręg (Längsspannt). Pierwsza rozciągała się pomiędzy wręgami 10,5 i 21,5 oraz 54,5 i 185,7, druga pomiędzy 35,9 i 40,85 oraz 62,0 i 139,25. Dwie następne wzdłużne wręgi ciągnęły się po-

*Scharnhorst* w trakcie prac wykończeniowych. Fotografii wykonano prawdopodobnie w roku 1937. Wieża „Anton” jest już zamontowana. Za barbetą wieży „Bruno” stanowisko dowodzenia w stanie surowym.

Fot. zbiory Siegfried Breyer







*Scharnhorst* w trakcie prac wyposażeniowych pod koniec 1937 roku. Nad pokładem wznoszą się już nadbudówki i komin. Obok podstawy katapulty znajdują się zainstalowane wieże artylerii średniej kal. 150 mm. W głębi przy nabrzeżu zacumowane są baza okrętów podwodnych *Saar* (z lewej) i okręt-cel *Zähringen*.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

między 49,55 i 162,65 wręgą oraz 62,0 i 153,95. Piąta znajdowała się w obrębie wręg 32,0 i 49,55 i 185,7 oraz 207,0, natomiast ostatnia szósta pomiędzy 32,0 i 217,5.

Kadłub okrętów posiadał po 5 wzdłużnych grodzii po obu stronach burt. Najważniejsza z nich grodzia przeciwtorpe-

dowa zabezpieczała dolną część okrętu poniżej pokładu pancernego pomiędzy wręgami 32 i 185,7. Wzdłużne grodzie wież artyleryjskich rozciągały się pomiędzy wręgami 40,85 i 49,55 w rejonie barbety wieży „C”, 153,95 i 162,65 wieży „B” oraz pomiędzy 171 i 179,85 w rejonie wieży „A”. Zabezpieczały one barbe-

ty dział głównego kalibru oraz wzmacniały stabilność konstrukcji w tychże rejonach. Kolejne grodzie zabezpieczały m.in. rejon maszynowni poniżej i powyżej pokładu pancernego oraz komory amunicyjne.

Kadłub posiadał 21 przedziałów wodoszczelnych o numeracji rzymskiej od I do XXI, licząc od rufy. W rejonie VI i VIII znajdowały się główne silniki napędowe okrętów. W przedziałach IX, XI i XII zlokalizowano kotły parowe, a w III, IV i od XV do XVIII znajdowały się magazyny amunicji i kartuszy głównej artylerii.

Podwójne dno rozciągało się prawie na całej długości okrętu, od wręgi 21,5 na rufie i do wręgi 229,5 na dziobie. Podzielone było na wiele komór zawierających zbiorniki z olejem opałowym dla kotłów oraz wodę.

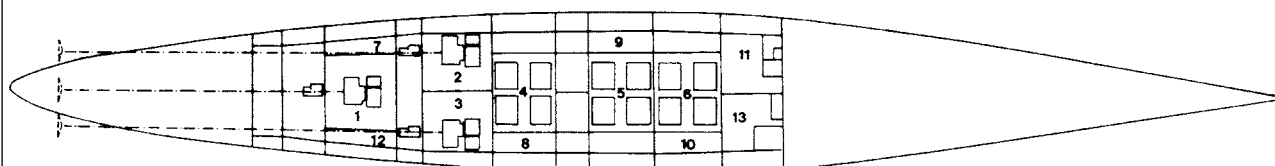
Okręty posiadały po dwa stery wraz z głównymi kołami sterowymi umieszczonymi na mostku kapitańskiego oraz na dziobowym stanowisku dowodzenia. Dodatkowe stery znajdowały się w centrali artyleryjskiej (przedział XIV), pokoju sterowym maszyn (przedział II) i pomieszczeniu ręcznego steru (przedział I). Waga ich wynosiła 103,5 tony.

Całkowity ciężar kadłuba wyniósł 8316 t, z tego stal St 42 i 52 ważyła 7366 t, a resztę wagi stanowiły materiały ślusarskie 660 t, stolarskie 190 t i malarskie 100 t.

## SIŁOWNIA

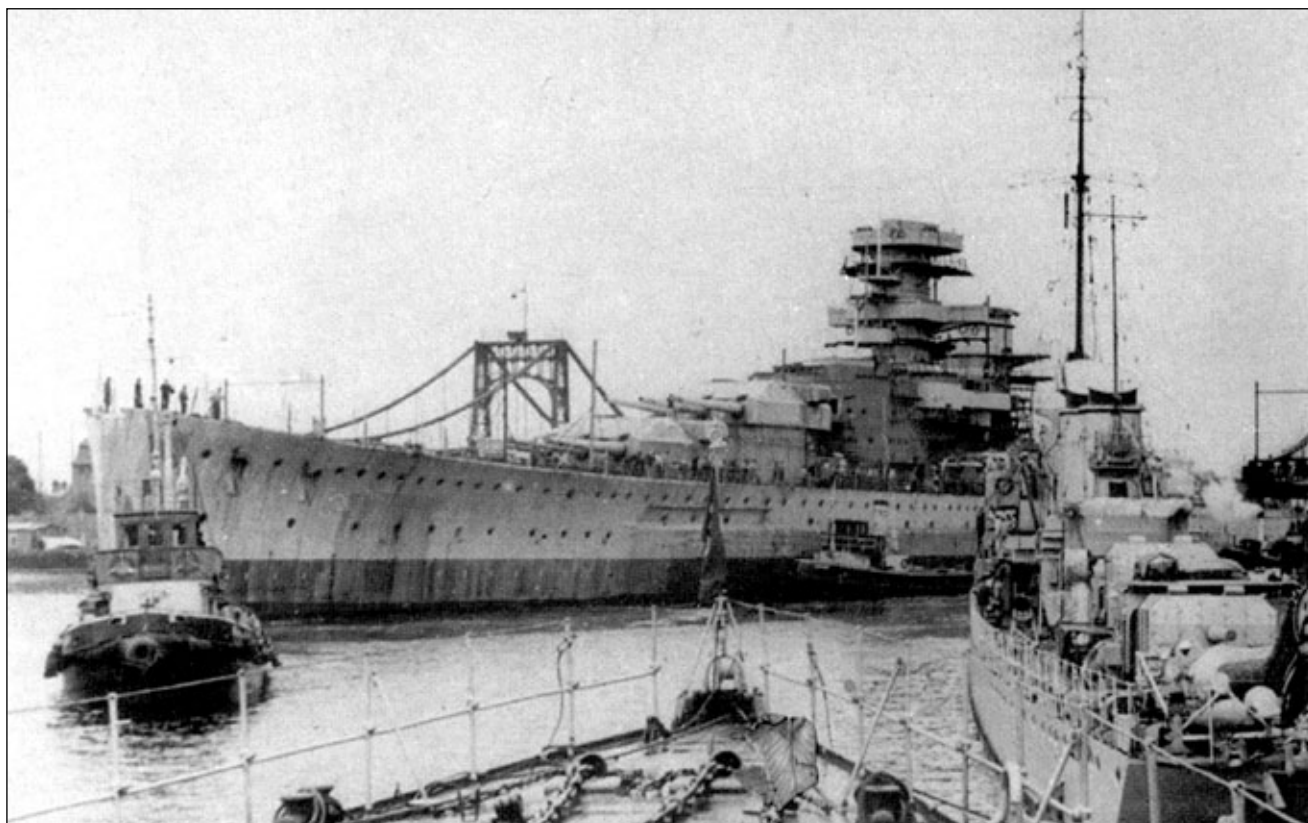
Na okrętach zastosowano wysokociśnieniowe turbiny na parę przegrzaną, charakteryzujące się od tradycyjnego parowego napędu wydajnością i mniejszymi gabarytami. Prace nad tego typu urządzeniami rozpoczęto w 1929 roku i rozwijano do połowy lat 30-tych, kiedy to pierwsza tego typu instalacja została zamontowana na szkolnym okręcie artyleryjskim *Brummer*. Pancerniki typu *Scharnhorst* otrzymały po 3 zespoły turbin zamontowane kolejno: napędzające lewą i prawą śrubę w przedziale

Schemat przedziałów siłowni



- |                |                   |                          |
|----------------|-------------------|--------------------------|
| 1. Siłownia 1  | 6. Kotłownia 3    | 11. Elektrownia 5        |
| 2. Siłownia 2  | 7. Elektrownia 1  | 12. Maszynownia          |
| 3. Siłownia 3  | 8. Elektrownia 2  | 13. Kotłownia pomocnicza |
| 4. Kotłownia 1 | 9. Elektrownia 3  |                          |
| 5. Kotłownia 2 | 10. Elektrownia 4 |                          |

Rys. Siegfried Breyer



*Scharnhorst* na haku holownika przechodzi przez Scheehafen, gdzie zostanie zadokowany. Tutaj widzimy go w momencie mijania mostu obrotowego Kaiser-Willhelm-Drehbrücke.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

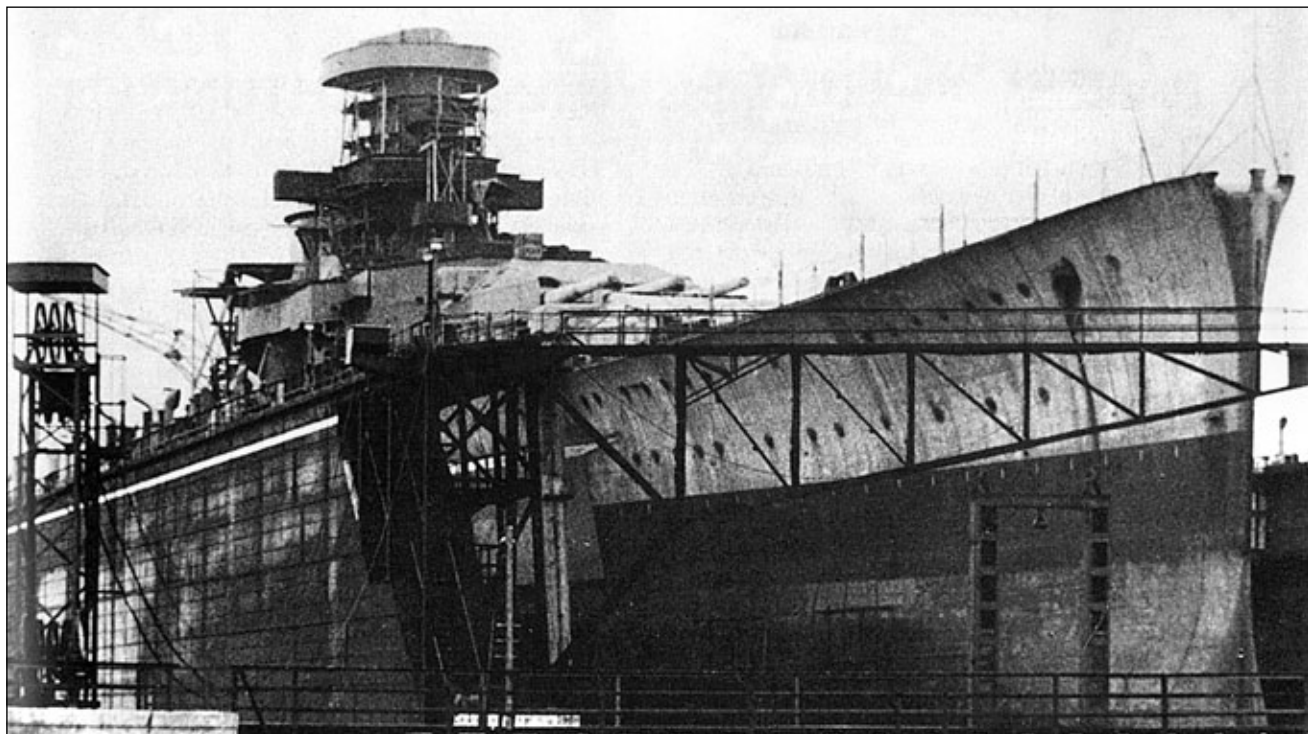
VIII (siłownie II i III), oraz napędzające środkową śrubę w przedziale VI (siłownia I).

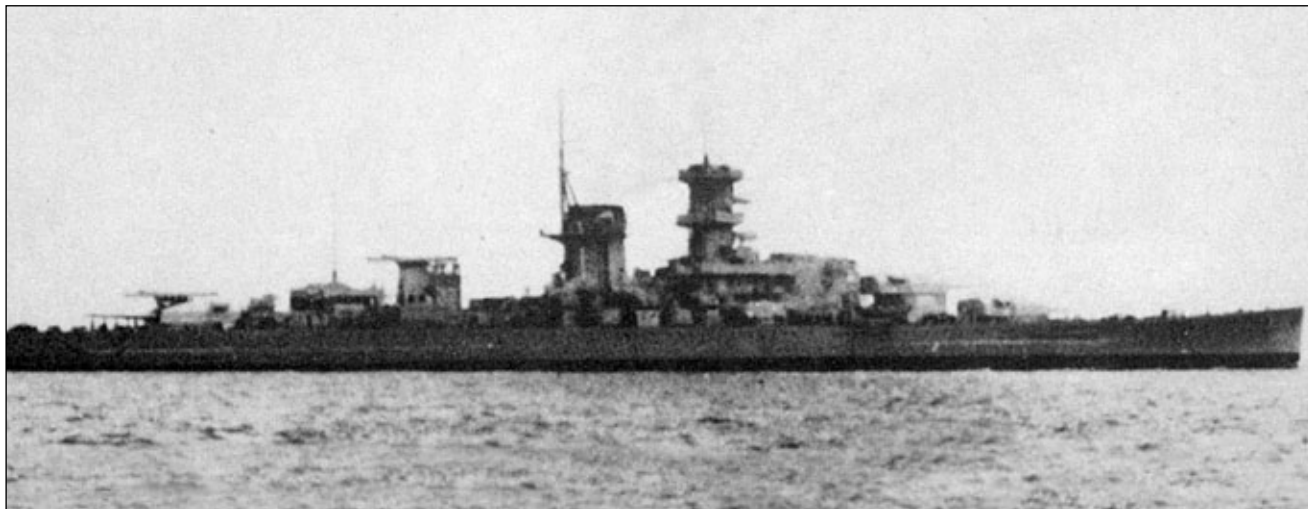
Zespoły turbin składające się z turbin wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia

oraz wysokiego i niskiego ciśnienia biegu wstecznego, poprzez przekładnię redukcyjną i wały obracały trzy śruby napędowe. Śruby napędowe posiadały średnicę 4,8 metra. *Scharnhorst*

otrzymał turbiny firmy Brown, Boveri & Cie, *Gneisenau* z Deschimag Werft w Bremie. Każda z turbin dawała moc 53 350 KM, co dawało razem 160 050 KM.

Styczeń 1938. *Gneisenau* w doku swojej macierzystej stoczni. Prace wyposażeniowe posuwają się naprzód, a kadłub pokryty już został pierwszą warstwą farby.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer





*Gneisenau* podczas prób w 1938 roku. Widoczny brak wyposażenia i wykończenia.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Turbiny były zasilane parą z 12 wysokociśnieniowych kotłów na parę gorącą Wagnera wyprodukowanych w Deschimag w Bremie. Umieszczono je po cztery w przedziałach IX, XI i XII. Kotły posiadały naturalną cyrkulację wody. Wewnątrz kotła ciśnienie wynosiło 58 atmosfer a temperatura wahała się około 450 stopni C. Każdy kocioł, posiadając 425 m<sup>3</sup> powierzchni i wysokość 6,685 metra, mógł wytworzyć od 42 do 54,5 tony pary wodnej na godzinę. W przedziale XIII umieszczono także pomocniczy kocioł wytwarzający do 10 ton pary na godzinę. Uzyskaną w ten spo-

sób wodę przetwarzano w 4 instalacjach uzdatniania wody, która później była wykorzystywana na potrzeby socjalne załogi.

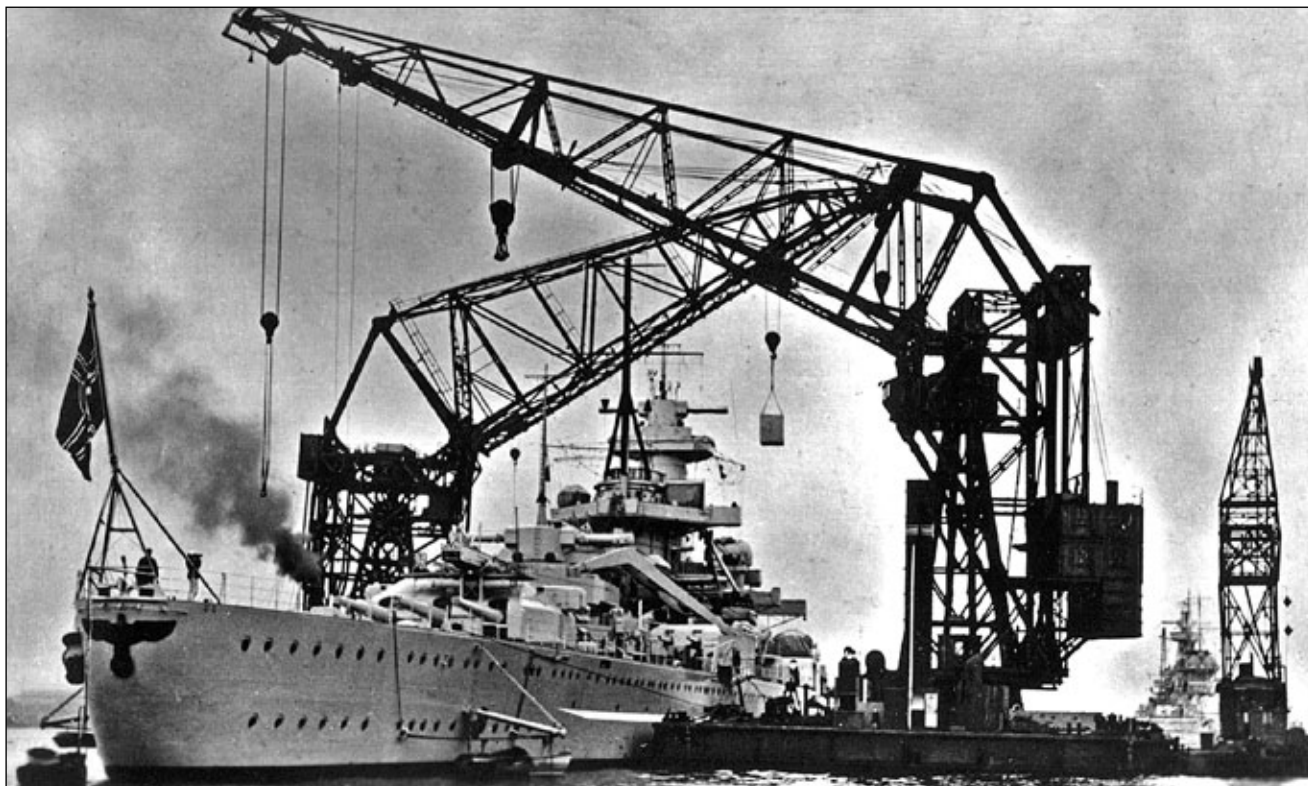
Energia elektryczna była wytwarzana w 5 elektrowniach zlokalizowanych w przedziałach: VI (E-Werk 1), IX (E-Werk 2), XI (E-Werk 3) i XII (E-Werk 4 i 5). Dysponowały one 4 prądnicami Diesla, dwóch o mocach 150 kW każda i dwóch po 300 kW oraz 8 turbogeneratorami: sześciu o mocach do 460 kW każda oraz dwóch po 230 kW. Ogółem 12 prądnic prądu stałego posiadało moc 4120 kW wytwarzając prąd o stałym napięciu 220 V.

Całkowita waga urządzeń układu napędowego wynosiła dla obu okrętów po około 2600 t, przy czym kotły ważyły 1100 t, turbiny (zależnie od typu) około 1000 t, wały i śruby 366 ton oraz pomocnicze maszyny około 80 t.

*Gneisenau* osiągnął maksymalną prędkość 30,7 węzła przy 153 893 KM mniejszą niż *Scharnhorst*, którego prędkość wyniosła 31,65 węzłów przy 161 764 KM. Zasięg *Gneisenau* przy prędkości maksymalnej wynosił 2900 Mm, przy prędkości 19 węzłów 6200 Mm i przy 15 węzłach wynosił 8380 Mm morskich, natomiast *Scharnhorsta* analogicznie 2210 Mm, 7100 Mm i 9020 Mm.

Pocztówka przedstawiająca *Gneisenau* w stoczni. Z prawej widoczny *Admiral Graf Spee*.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

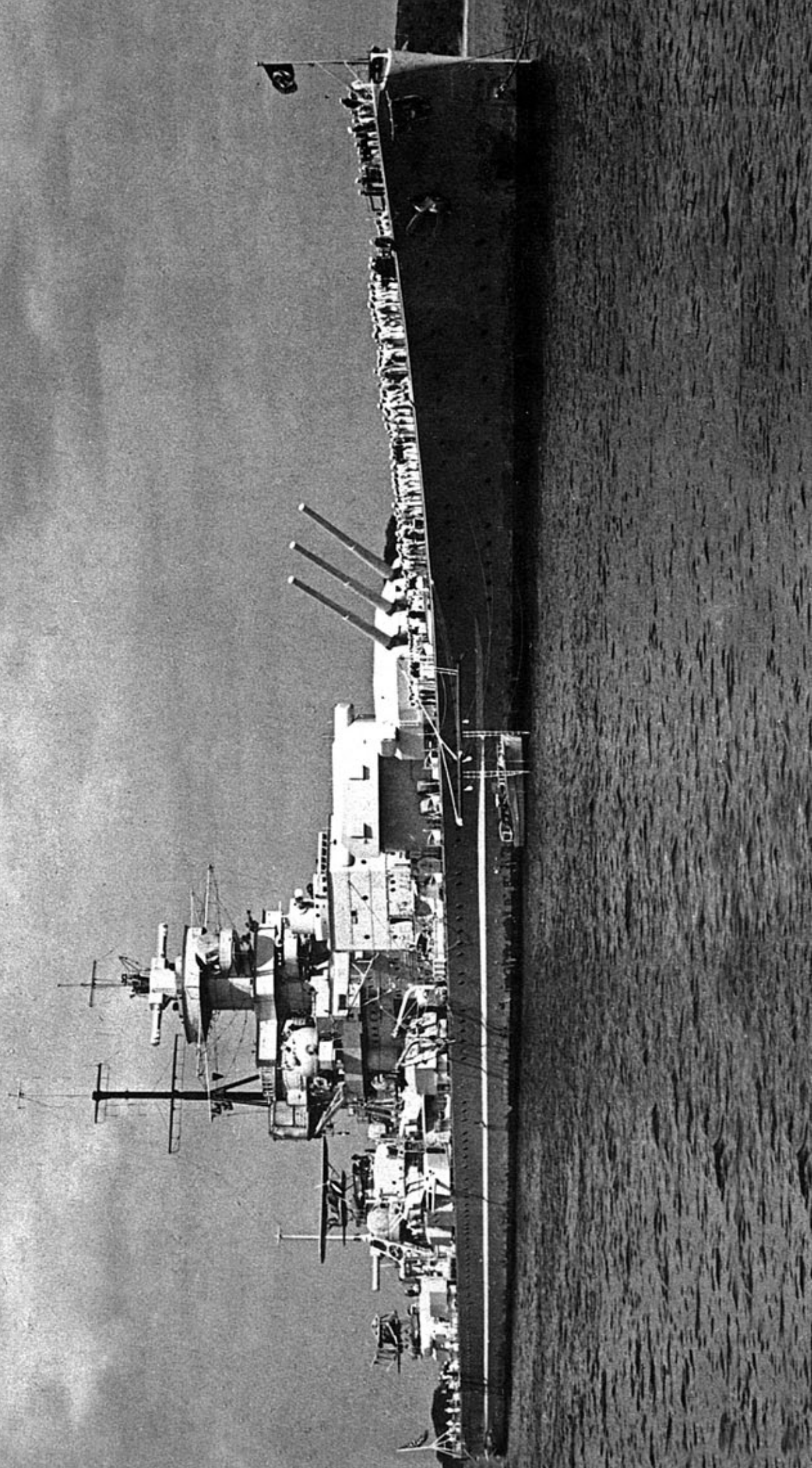




Gneisenau w roku 1938 przy nabrzeżu wyposażeniowym.  
Fot. zbiorcy Siegfried Breyer

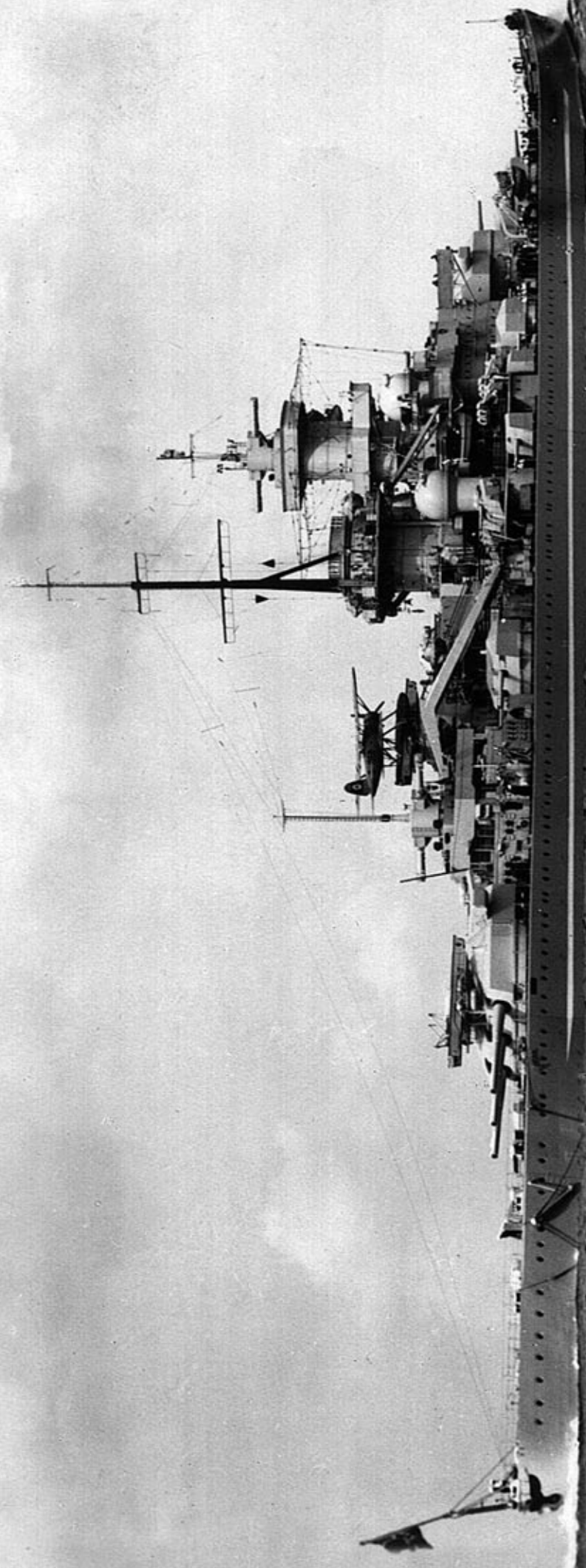


Gneisenau w lecie 1938 roku w Kilonii, jeszcze przed przebudową, z prostą dziobnicą i burtowymi kluzami kotwicznymi. Na katapultach wodnosamoloty He 114 testowane w tym okresie.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer





Gneisenau – przed październikiem 1938, czyli przebudowa, z prostą dziobnicą, stengą na dalmierzu i poziomym wykończeniem komina. Na katapulcie He 114.  
Fot. zbioru Jarosław Malinowski



Scharnhorst w początkowym okresie swojej służby w pierwotnej konfiguracji.  
Fot. zbioru Andrzeja Danilewicz





*Scharnhorst* wiosną 1939, powracający do Kilonii z krótkiego rejsu szkoleniowego.  
Fot. zbiory Stegfrid Breyer





Pierwsza oficjalna fotografia *Gneisenau* na publikację której zezwoliło „Oberkommando der Kriegsmarine”. Fotografia ta ukazała się w prasie codziennej i fachowej w maju 1938 roku. Proszę zwrócić uwagę, że jednostka nie jest jeszcze kompletnie wyposażona. Również dobrze widoczny jest pas pancerza burtowego.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

## OPANCERZENIE

Pancerniki typu *Scharnhorst* były pierwszymi jednostkami Kriegsmarine na których zastosowano w dużych ilościach nowe materiały pancerne takie jak wotan twardy (Wotan hart) i wotan miękki (Wotan weich). Zastąpiły one stal niklową szeroko użytą na *Deutschlandach* oraz stal Kruppa KNC (Krupp Non Cemented), które nie były przystosowane do spawania. Nowe materiały, dzięki specjalnej technologii spawania, rozszerzyły znacznie możliwości zastosowania grubych pancerzy w stosunku do ich wagi. Stosowane były w płytach pancernych od 50 do 150 mm grubości. Pozostałe opancerzenie wykonano z Krupp Cementiert Panzer, stali hartowanej powierzchniowo, dającej się spawać. W jej skład wchodziły przede wszystkim węgiel, nikiel, mangan, i chrom.

Główny pancerz boczny rozciągał się na obu burtach, pomiędzy wręgami 32 i 185,7. Zaczynał się on 1,7 m poniżej linii wodnej, a kończył 3 metry nad nią. W rejonie śródkręcia poniżej linii wodnej wyniósł 170 mm, natomiast nad nią 350 mm, w rejonie dziobu analogicznie 70 i 150 mm oraz w rejonie rufy 170 i 200 mm. Schemat tegoż pancerza został później zastosowany także na największych okrętach Kriegsmari-

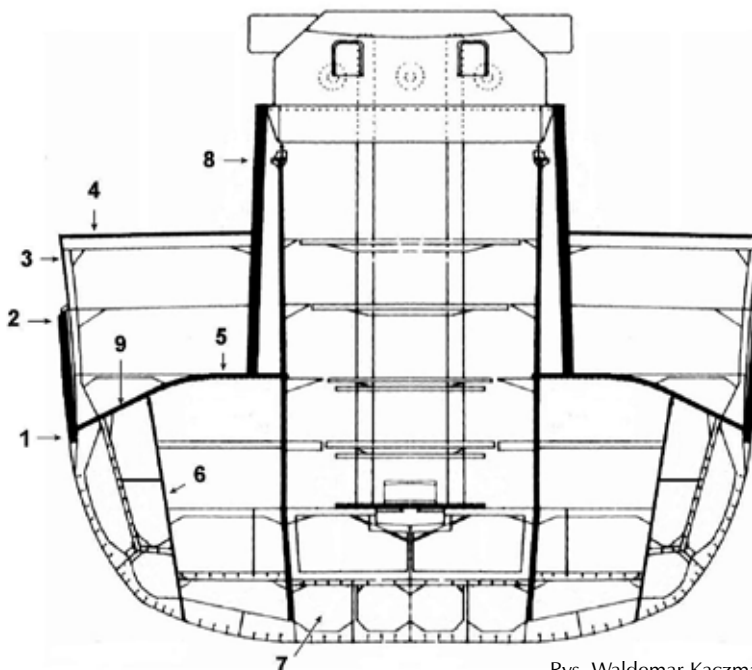
ne – pancernikach typu *Bismarck*. Do jego produkcji wykorzystano stal Kruppa (środkowa część pancerza) i wotan twardy (rejon dziobu i rufy).

Kontynuacją pancerza bocznego był pas ochronny 70 mm grubości na dziobie oraz 90 mm na rufie kończący się na wrędze 10,5. Nad pasem pancerza bocz-

### Przekrój kadłuba w rejonie przedziału XVI

1. Pancerz boczny 170 mm KC
2. Pancerz boczny 360 mm KC
3. Pancerz cytadeli 45 mm Wh
4. Pokład górny 50 mm Wh

5. Pokład pancerny 95 mm Wh
6. Grodz przeciwtorpedowa 45 mm Ww
7. Podwójne dno
8. Barbeta
9. Skarpa 105 mm Wh



Rys. Waldemar Kaczmarczyk



nego, rozciągała się warstwa przeciwo-  
łamkowa posiadająca w rejonie cytadeli  
40-45 mm grubości, oraz w rejonie dzo-  
bu i rufy po 35 mm wotanu twardego.

Wewnętrzną ochronę stanowi-  
ły wzdłużne grodzie. Grodzie przeciw-  
torpedowa, rozciągająca się pomię-  
dzy wręgami 32 i 185,7, otrzymała 45  
mm wotanu miękkiego. Przechodziła  
pod kątem 10 stopni z krawędzi połą-  
czenia pokładu pancernego ze skarpą  
do dna okrętów. Zadaniem, liczącej 20  
mm wotanu twardego, grodzi przeciw-  
odłamkowej było zabezpieczenie urzą-  
dzeń wewnętrznych pomiędzy pokła-  
dem górnym, a pancernym. Przewody  
kominowe zabezpieczono 20 mm gru-  
bości płytami z wotanu twardego.

Opancerzenie poziome stanowi-  
ły dwa pokłady: górny i pancerny.  
Głównym ich zadaniem była ochro-  
na przed bombami lotniczymi. Pokład  
górny otrzymał 50 mm wotanu twar-  
dego na całej swojej długości. Pokład  
pancerny rozciągający się pomiędzy  
dziobową a rufową grodzą pancerną,  
pomiędzy wręgami 10,5 oraz 185,7

i posiadał od 80 do 95 mm warstwę  
z wotanu twardego oraz skośną 25°  
skarpe schodzącą poniżej linii wodnej  
liczącą od 105 do 110 mm tegoż sa-  
meo materiału.

Okręt posiadał trzy poprzeczne gro-  
dzie pancerne jedną na dziobie i dwie  
na rufie. Pierwsza rozmieszczona zosta-  
ła na końcu bocznego pancerza w re-  
jonie wręgi 185,7 i posiadała grubość  
150 mm. Rufowa została, podobnie jak  
dziobowa, rozmieszczona na końcowej  
krawędzi pancerza bocznego, w rejonie  
wręgi 32. Otrzymała grubą, liczącą 200  
mm warstwę ze stali Kruppa. Trzecia  
grodź została zamontowana tuż za ste-  
rami okrętu, chroniąc ten, bardzo ne-  
wralgiczny na atak, obszar. Jej grubość  
wynosiła 150 mm, a wykonana zosta-  
ła, jak pozostałe grodzie, ze stali Krup-  
pa. Waga grodzi pancernych wyniosła  
204 tony.

Dziobowe stanowisko dowodzenia  
otrzymało 350 mm pancerza po bokach  
oraz 200 mm na dachu i przedniej ścia-  
nie. Szyb komunikacyjny posiadał osło-  
ny liczące 220 mm. Zainstalowana na

nim kopuła dalmierza otrzymała 200  
mm osłonę po bokach i 100 mm na gó-  
rze. Rufowe stanowisko dowodzenia  
zostało wyposażone w 100 mm pancern-  
ne płyty po bokach, natomiast na dachu  
50 mm grubości. Szyb komunikacyj-  
ny z pokładem pancernym ochrania-  
ła 50 mm warstwa pancerza. Umiesz-  
czona na nim kopuła była chroniona  
przez 100 mm osłony boczne i 50 mm  
strop. Stanowisko kierowania ogniem  
umieszczone na maszcie bojowym  
otrzymało 60 mm osłony z przodu, tyłu  
i po bokach oraz 14 mm warstwę stro-  
pu. Zainstalowana na nim kopuła dal-  
mierza posiadała 30 mm osłony oraz  
strop liczący 14 mm grubości.

Opancerzenie wież głównego kalibru  
wynosiło w różnych miejscach od 90  
do 360 mm. Ściana czołowa była chro-  
niona przez 360 mm grubości pancerz  
oraz pochylał płytę 150 mm. Boki posia-  
dały od 180 do 220 mm (źródła poda-  
ją rozbieżne dane) płyty pancerne, na-  
tomiast tył wieży ochraniał 350 mm  
grubości pancerz, zastosowany tak-  
że dla odpowiedniego wyważenia wie-

Spojrzenie z pomostu admirałskiego pancernika *Gneisenau* w kierunku dziobu. Poniżej opancerzony pomost bojowy z peryskopami bojowymi. Widoczna grubość płyt pancernych tych stanowisk.

Fot. zbiory Siegfried Breyer







Czyszczenie lufy wieży „Anton” pancernika *Gneisenau* przy trzaskającym mrozie zimy przełomu lat 1939/1940.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

ży. Strop został zabezpieczony 180 mm grubości płytą pancerną. Opancerzenie barbety wynosiło po bokach 350 mm, a z przodu, gdzie trafienie było mniej prawdopodobne, 200 mm. Wszystkie elementy wykonano ze stali Kruppa.

Artylerię średnią reprezentowały 150 mm działa na dwóch typach lawet. Pojedyncze lawety posiadały lekki pancierz ochronny liczący 25 mm i otwarty tył. Opancerzenie podwójnych lawet C/34 wynosiło po bokach 50 mm (źródła nie-

mieckie), skośnych płaszczyznach stropu około 50 mm, przedniej osłonie 140 mm (inne źródła 170 mm) oraz tylnej 50 mm (inne źródła 70 mm). Opancerzenie barbety wynosiło 150 mm stali Kruppa. Ciężkie działa plot posiadały

Czystość i porządek przede wszystkim! Fotografia z pokładu *Scharnhorsta* wykonana pod koniec roku 1939, kiedy ten przebywał na redzie Wilhelmshaven. Lufy armat wieży „Cäsar” znajdują się w maksymalnej depresji. Dobrze widoczna dolna część katapulty, którą z wieży zdjęto w lutym 1940.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



jedynie lekkie osłony przeciwdziałkowe liczące do 20 mm.

Urządzenia sterowe chronione były przez wspomnianą już grodz pancerną o grubości 150 mm, warstwę opancerzenia burtowego 70 mm oraz przez 80 mm warstwę pokładu pancernego. Wały śrubowe, znajdujące się w przedziałach od II do IV, chronił pokład grubości 20 mm wotanu twardego.

Całkowita waga opancerzenia wynosiła 14 245 t, z czego materiały pancerne ważyły 7665 t, pancerz boczny 3440 t, pancerz wież głównego kalibru wraz z barbetami i stanowiskami dowodzenia 2469 t, pancerz średniej artylerii 467 t, natomiast grodzie pancerne ważyły 204 t.

## UZBROJENIE

### Ciężka artyleria

Okręty otrzymały po 9 szybkostrzelnych dział 280 mm S.K. (Schnelladekanonen) L/54,5 (długość całkowita 50 kalibrów) C/34 rozmieszczonych na potrójnych lawetach C/34. Były to zmodernizowane działa C/28 stosowane na pancernikach kieszonkowych, różniące się od nich głównie zasięgiem. Zostały zbudowane, jak większo-

ści dużych kalibrów od 203 mm w górę, przez zakłady zbrojeniowe Kruppa. Działa były rozmieszczone na Drehscheiben-Lafette C/34. Jej pierwowzorem była laweta Drh.L C/28 stosowana na pancernikach klasy *Deutschland*. Laweta C/34 posiadała masę całkowitą wynoszącą 750 t. Odległość pomiędzy lufami wynosiła 2,75 m, a odrzut działa 1,20 m. Maksymalna prędkość obrotu: w płaszczyźnie poziomej wyniosła 7,2° na sekundę, a w płaszczyźnie pionowej 8°. Obsługę wieży artyleryjskiej stanowiło 75 ludzi.

Dwie wieże „Anton” i „Bruno” zostały umieszczone na dziobie, a trzecia „Cäsar” na rufie. Na wieży „C” umieszczona była katapulta lotnicza, która swoją

wagę znacznie ograniczała jej prędkości obrotowe, a z powodu zapasu paliwa lotniczego stanowiła, w warunkach bojowych, duże zagrożenie w przypadku jej trafienia pociskiem.

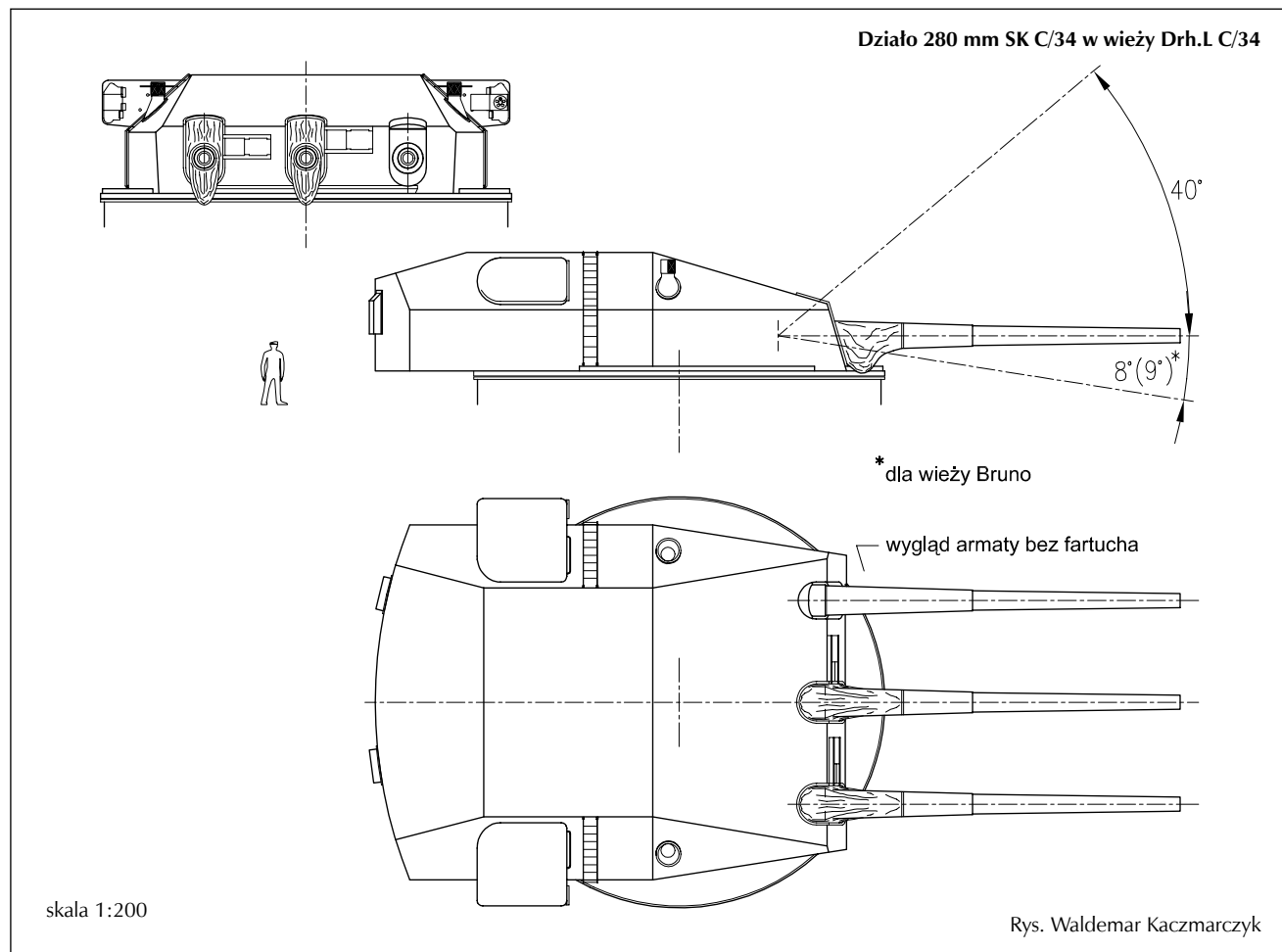
Na okrętach zastosowano następujące typy amunicji:

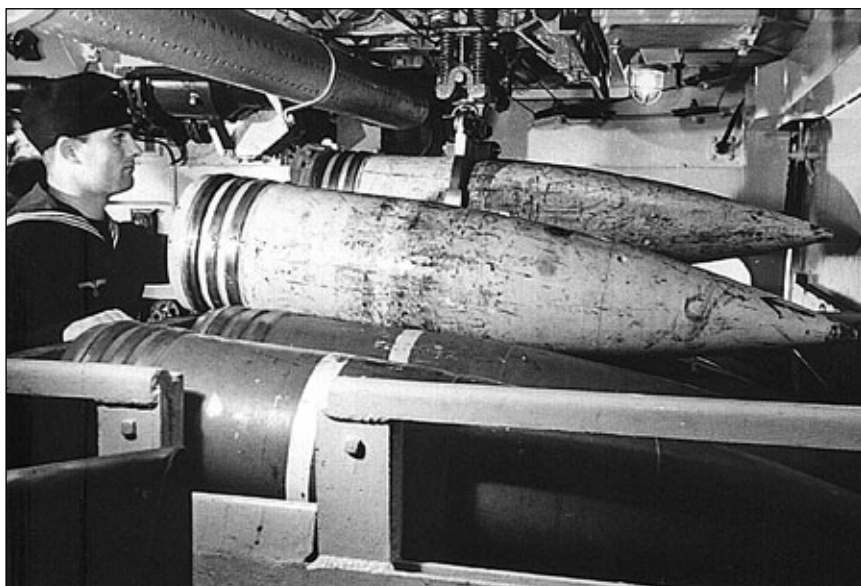
- P.Spr.Gr. L/44 (Panzer Spreng Granaten) pociski przeciwpancerne o wadze 330 kg, w tym 6,6 kg ładunku wybuchowego i długości 1245 mm, stosowane z zapalnikami dennym Bdz.38 (Bodenzünder).

- Spr.Gr.L/4,4 pociski burzące o wadze 315 kg, w tym 16 kg ładunku wybuchowego i długości 1245 mm, stosowane z zapalnikami dennymi Bdz.38.

- Spr.Gr.L/4,5 pociski burzące o wa-

Podstawowe dane techniczne dział kal. 280 mm C/34	
Kaliber	283 mm
Długość całkowita	15 415 mm
Długość lufy	14 505 mm
Prędkość wylotowa pocisku	890 m/s
Żywotność lufy	300 strzałów
Zasięg przy kącie + 40 stopni	40 930 m
Kąt podniesienia	-8 (wieża „B” - 9°) + 40°
Szybkostrzelność	3,75 strzałów/min





W komorze amunicyjnej pocisków kal. 280 mm. Wózek zwrotny przenośnika podniósł właśnie jeden z pocisków, który rozpoczął marsz w górę, do wieży artyleryjskiej. Fot. zbiory Pierre Hervieux

dze 315 kg, w tym 21,8 kg ładunku wybuchowego i długości 1273 mm, stosowane z zapalnikami głowicowymi Kz.27 (Kopfzünder).

Stosowane typy ładunków miotających:

- Kartusz wstępny (Vorkartusche) o wadze 42,5 kg bezdymnego prochu RP C/38 (Rauchloses Pulver), umieszczonym w jedwabnym worku.

- Kartusz główny (Hauptkartusche) o wadze całkowitej 124 kg i 76,5 kg prochu RP C/38, umieszczonego w łusce.

Gneisenau na przedwojennej fotografii. Prace porządkowe na pokładzie. Na pierwszym planie dwulufowa wieża armat kal. 150 mm, a za nią z prawej działo jednolufowe. Fot. zbiory Siegfried Breyer



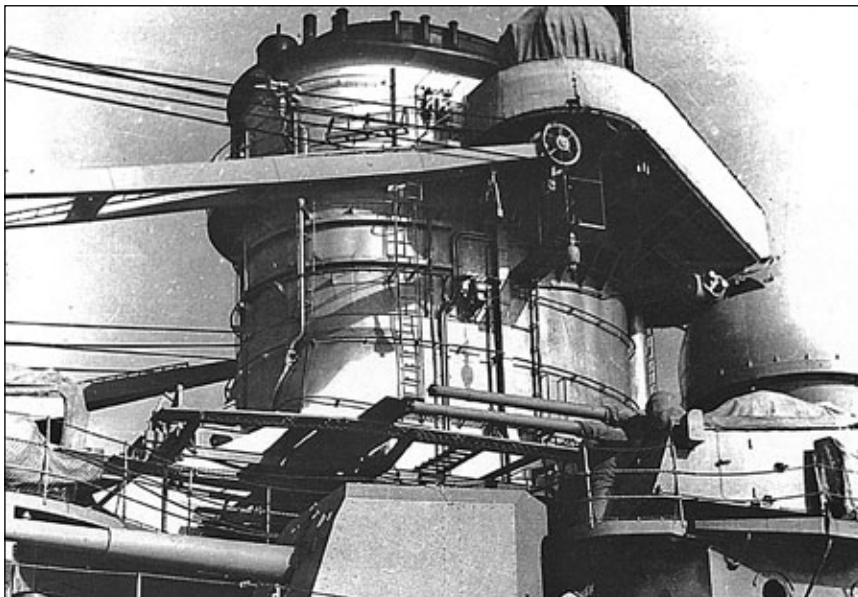
Całkowity zapas amunicji dla pojedynczego działka wynosił 150 pocisków przeciwpancernych, burzących z zapalnikami dennymi oraz pocisków burzących o zapalnikach głowicowych. Magazyny amunicji i kartuszy znajdowały się w rufowych przedziałach III i IV oraz w dziobowych od XV do XVIII.

#### Artyleria średnia

Średnią artylerię stanowiło 12 szybkostrzelnych dział kalibru 150 mm S.K. L/55 C/28, zaprojektowanych w 1928 roku. Ośiem dział zostało rozmieszczonych na podwójnych lawetach Drehlafetten C/34, pozostałe cztery umieszczono na pojedynczych lawetach Mittelpivotlafetten C/35 (MPL). Podwójne wieże zostały rozlokowane w rejonie dziobowej i rufowej nadbudówki na pokładzie głównym, natomiast pojedyncze na tymże pokładzie w rejonie śródokrzęcia.

Dane techniczne dział kal. 150 mm		
Kaliber		149,1 mm
Długość całkowita		8200 mm
Długość lufy		7816 mm
Prędkość wylotowa pocisku		875 m/s
Żywotność lufy		1100 strzałów
Maksymalny zasięg przy kącie	+35°	22 000 m
	+40°	23 000 m
Szybkostrzelność		8 strzałów/min
Całkowita waga działka		9080 kg





Urok techniki. Komin *Scharnhorsta* z okalającą go platformą z reflektorem, która stała się cechą charakterystyczną dla wszystkich dużych jednostek nawodnych *Kriegsmarine* tego okresu. W lewej części fotografii widać ramię lewoburtowego dźwigu do obsługi szalup i kutrów. Na pierwszym planie armata kal. 150 mm, powyżej zdwojona laweta dział plot. kal. 105 mm, a nad nią jedno z urządzeń kierowania ogniem dział artylerii plot., które w żargonie marynarskim nazywano „Wackeltopf” czyli „kiwający się garnek”, a to z racji 3-osiowej stabilizacji. Fotografia sprzed przebudowy, ponieważ maszt główny znajduje się jeszcze bezpośrednio za kominem.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Stosowana amunicja:

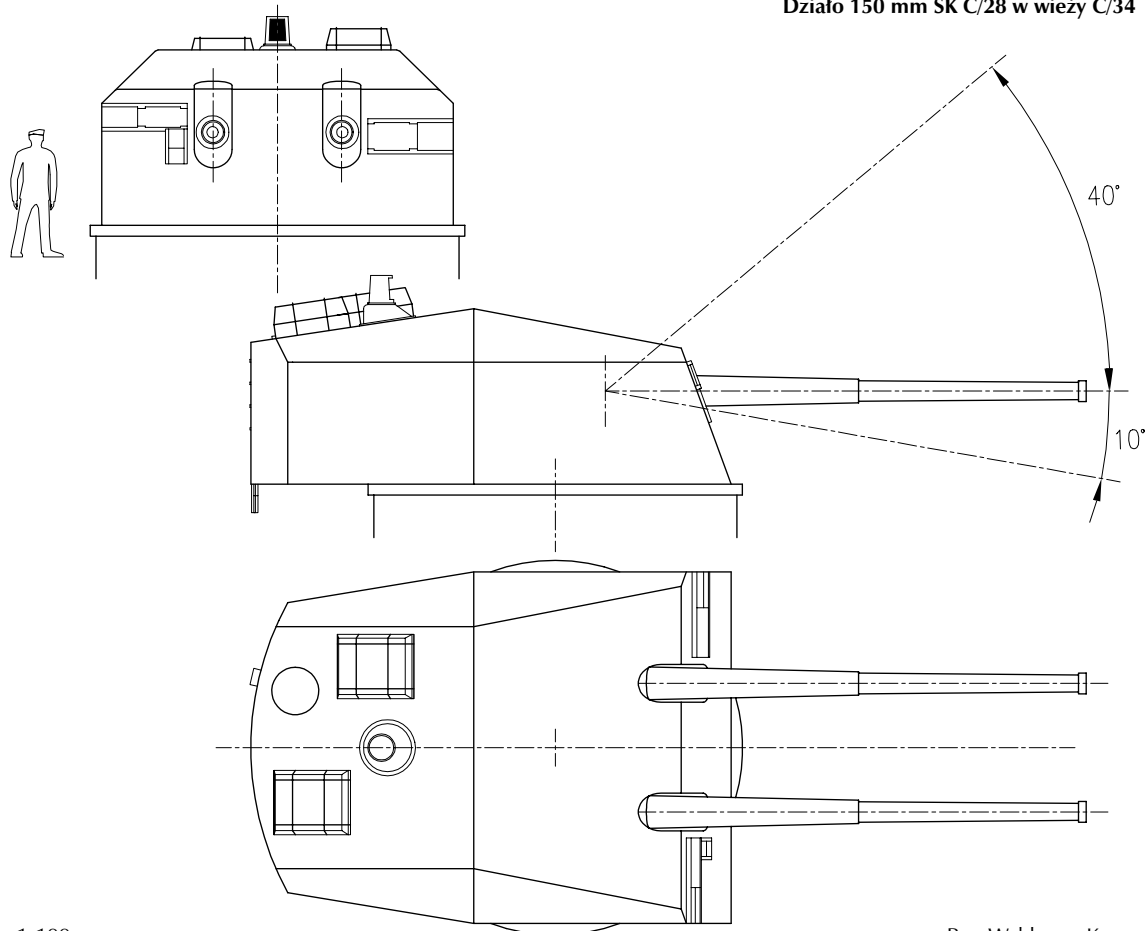
- Pociski burzące o zapalnikach czołowych o wadze 45,3 kg.
- Pociski przeciwpancerne o zapalnikach dennych o wadze 45,3 kg.
- Pociski oświetlające o wadze 41 kg.

Pociski bojowe posiadały od 3,058 i 3,892 kg ładunku wybuchowego FP 02 (trotyl), a ich długość wynosiła 655 mm lub 678,9 mm. Do dział używano kartuszy z prochem RP C/32 o wadze 23,5 kg i długości 865 mm. Zapas pocisków wynosił 1840 sztuk, po 800 dla każdego z typów bojowych oraz 240 pocisków oświetlających. Magazyny

#### Dane techniczne lawet dział kal. 150 mm

Kąt podniesienia	dla lawety C/35	-10° +35°
	dla lawety C/34	-10° +40°
Ręczny/elektryczny obrót w pionie C/34		1,04°/8°
Ręczny/elektryczny obrót w poziomie C/34		1,09°/9°
Całkowita waga lawety C/35		26 710 kg
Całkowita waga lawety C/34		120 000 kg

Działo 150 mm SK C/28 w wieży C/34

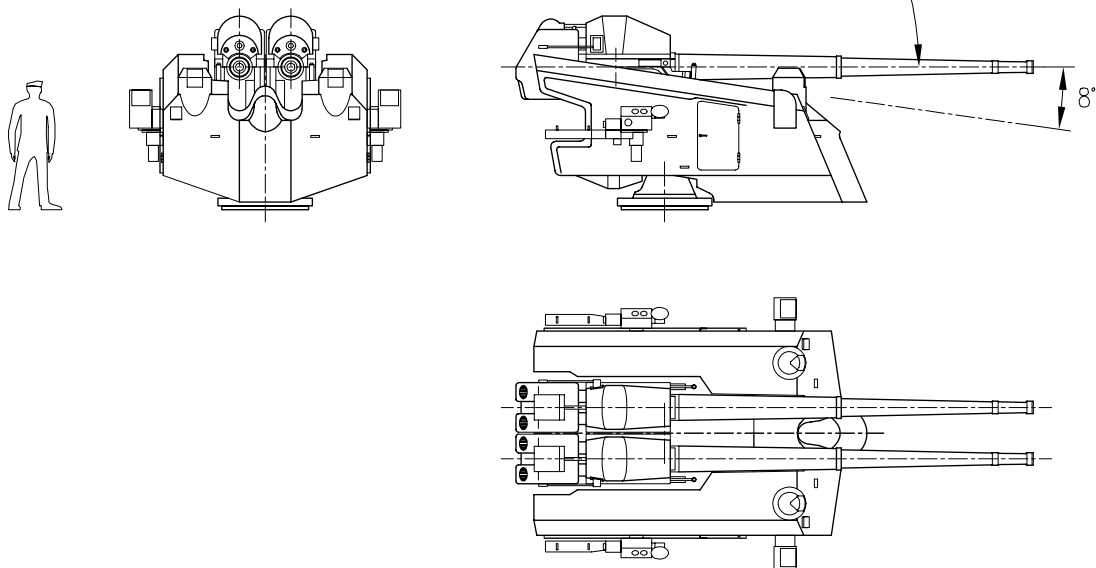


skala 1:100

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

**Działo 105 mm SK C/33 na lawecie C/31**

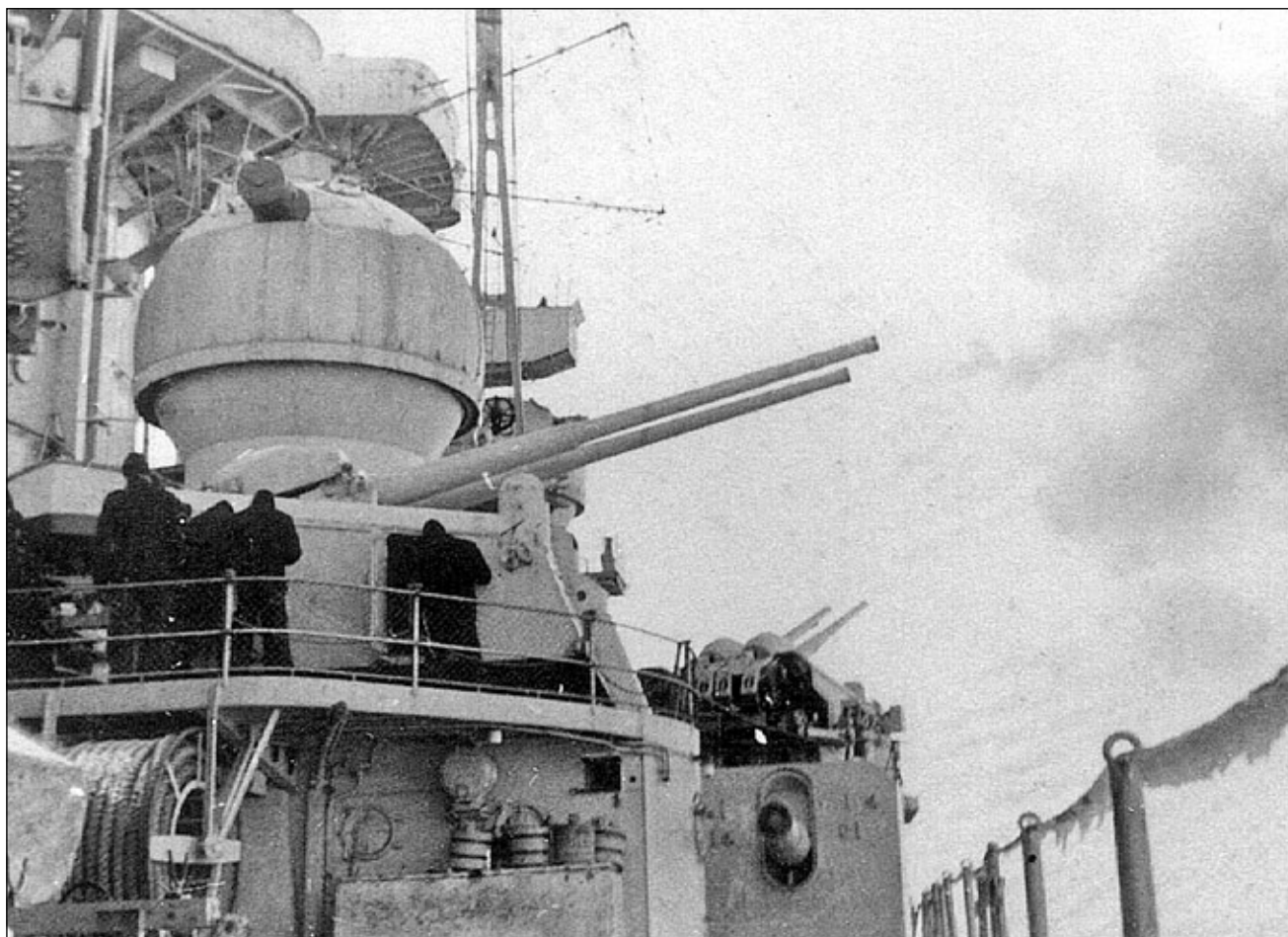
skala 1:200



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Zdwojona podstawa dział kal. 105 mm C/3 na podwójnej lawecie dział kal. 88 mm C/81 pancernika *Scharnhorst* wraz z ćwiczącą obsługą. Fotografia przedwojenna. Fot. zbiory Siegfried Breyer





Zdwojone podstawy dział kal. 105 mm na pancerniku *Gneisenau*.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

amunicyjne znajdowały się pod pokładem pancernym, po obu stronach okrętów, w przedziałach VII, X i XIII.

#### Ciężka artyleria przeciwlotnicza

Okręty posiadały po 14 szybkostrzelnych dział S.K. 105 mm L/65 C/33 za-

montowanych na podwójnych Doppelfatzen C/31. Lawety te zostały zaprojektowane dla niestosowanych już 88 mm dział. Posiadały odkrytą konstrukcję przez co były podatne na uszkodzenia wynikające z niedostatecznego ich uszczelnienia. 12 dział

rozmieszczono tradycyjnie w rejonie śródokręcia, po sześć z obu burt. Dwa pozostałe umieszczono na nadbudówce rufowej, z tyłu wieży „C”.

Stosowana amunicja:

- Pociski burzące Spr.Gr. o zapalnikach czasowych Zeitzünder S/30. Posiadały materiał wybuchowy FP 02. Długość pocisku wynosiła 459 mm.

- Pociski oświetlające LeuchtGr. o zapalnikach czasowych Zeitzünder S/6. Długość pocisku wynosiła 438 mm.

Oba typy amunicji posiadały 5,2 kg ładunku wybuchowego i wagę całkowitą 15,1 kg. Do dział używano 6 kg kartuszy z prochem RP C/32 o długości wynoszącej 769 mm. Zapas pocisków dla każdej wieży liczył po 830 sztuk i 60 pocisków oświetlających. Magazyny amunicji i kartuszy znajdowały się w przedziałach V, X i XIII.

#### Lekka artyleria przeciwlotnicza

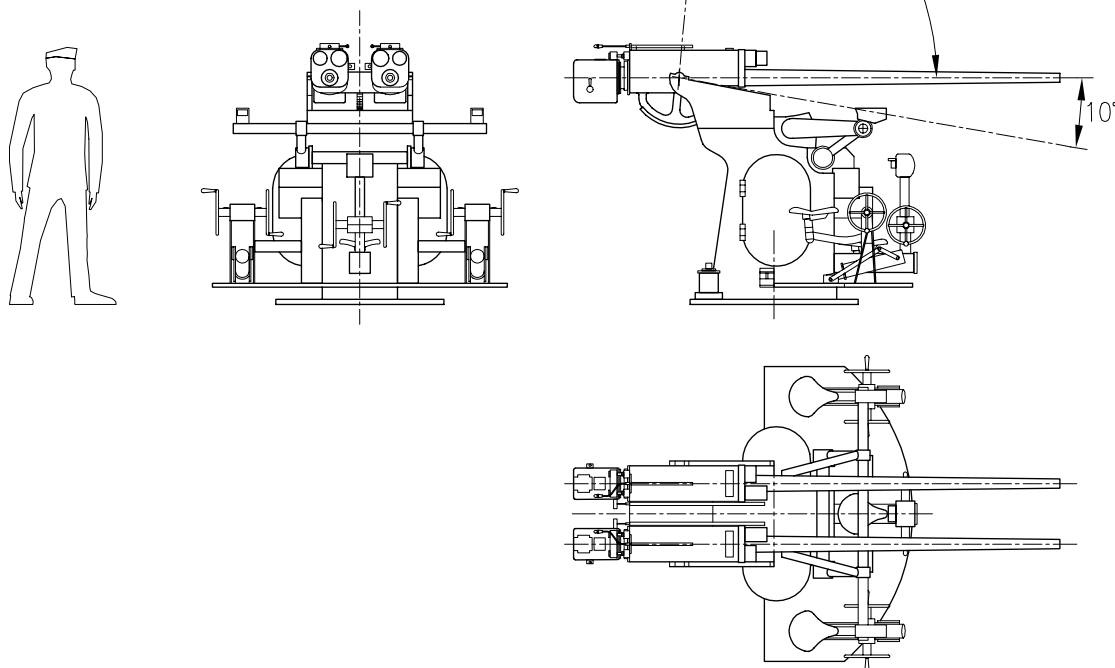
W 1938 roku okręty otrzymały jako lekkie uzbrojenie przeciwlotnicze 16 działek 37 mm plot L/83 na podwójnych lawetach C/30 oraz 10 pojedynczych 20 mm MG C/30 L/65. Działka 37 mm zostały rozmieszczone po cztery sztuki na nadbudówkach dzio-

Dane techniczne dział kal. 105 mm	
Kaliber	105 mm
Długość całkowita	6840 mm
Długość lufy	6348 mm
Długość zamka	698 mm
Pojemność zamka	7,31 dm <sup>3</sup>
Prędkość wylotowa pocisku	900 m/s
Żywotność lufy	2950 strzałów
Szybkostrzelność	18 strzałów/min
Maksymalny zasięg przy kącie	+45° 17 700 m
	+80° 12 500 m
Całkowita waga działa	4560 kg
Laweta	
Kąt podniesienia	-8° do +80°
Ręczny/elektryczny obrót w pionie	1,33°/10°
Ręczny/elektryczny obrót w poziomie	1,5°/8°
Całkowita waga lawety	27 350 kg



# Działko przeciwlotnicze 37 mm C/30 na podstawie C/30

skala 1:50



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

bowej i rufowej, natomiast 20 mm w rejonach wież „A” i „C”, na maszynie bojowej i platformie wokół komina. W styczniu 1941 roku w Kilonii wymieniono przestarzałe działka 20 mm MG C/30 zastępując je taką samą ilością także pojedynczych 20 mm MG C/38.

Podczas pobytu okrętów w Breście, otrzymały one dodatkowe uzbrojenie w postaci nowych poczwornie sprzężonych działek kalibru 20 mm plot C/38 w Vierling Lafetten C/38. *Gneisenau* i *Scharnhorst* otrzymały po jednym „Vierlingu”, który zamontowano na platformie wokół komina. Dodat-

kowo okręty po przebytej przebudowie dostały nowe platformy dla działek plot. W styczniu 1941 roku na *Gneisenau* dobudowano tzw. bocianie gniazdo instalując w nim jednego 20 mm „Vierlinga”, który został jednak zdemontowany podczas przebudowy nadbudówki. Ponownie zamontowany, tym razem na nowo zbudowanym hangarze lotniczym. *Scharnhorst* otrzymał dwa „Vierlingi” zamontowane w miejscu dawnych reflektorów po obu stronach katapulty.

Przed planowaną operacją „Cerberus” okręty otrzymały po jednym „Vierlingu” na wieży artyleryjskiej „B”. Na *Scharnhorście* dodatkowo zamontowano po jednym sprzężonym „Vierlingu” na przednich, podwójnych wieżach

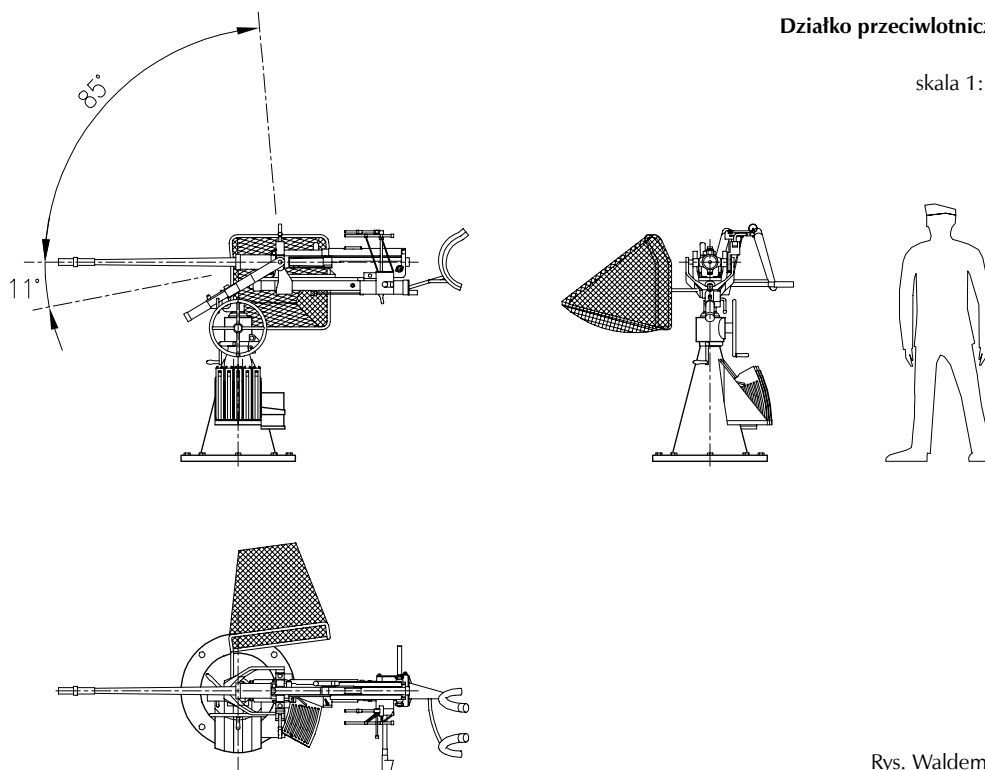
Stanowisko zdwojonej podstawy armat plot. kal. 37 mm L/83 C/30 o szybkostrzelności teoretycznej 80 strzałów na minutę, a praktycznie tylko 30 strzałów na minutę. Na każde z ośmiu stanowisk przypadało po 4000 pocisków. Z lewej widoczny marynarz dokonujący pomiaru do celu za pomocą 1,25 m dalmierza ręcznego.

Fot. zbiory Pierre Hervieux



# Działko przeciwlotnicze 20 mm C/30

skala 1:50



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

## Dane techniczne działka kal. 37 mm Flak C/30

Długość lufy	3074 mm
Długość bruzdowana	2960 mm
Prędkość wylotowa pocisku	1000 m/s
Żywotność lufy	7500 strzałów
Kąt podniesienia lufy	-10 °do +85°
Zasięg	8500 m
Pułap (+85°)	6800 m
Szybkostrzelność teoretyczna	80-100 strzałów/min
Szybkostrzelność praktyczna	ok. 30 strzałów/min

## Dane techniczne działka 20 mm MG C/30 w MPL C/30

Długość lufy	1300 mm
Długość bruzdowana	1300 mm
Prędkość początkowa pocisku	835 m/s
Żywotność lufy	22 000 strzałów
Kąt podniesienia lufy	-11° do +85°
Zasięg	4900 m
Pułap (+85°)	3700 m
Szybkostrzelność teoretyczna:	280 strzałów/min
Szybkostrzelność praktyczna:	120 strzałów/min

## Dane techniczne działka 20 mm Flak C/38 w Vierling L. C/38

Długość lufy	1300 mm
Długość bruzdowana	1300 mm
Prędkość wylotowa pocisku	875 m/s
Żywotność lufy	20 000 strzałów
Kąt podniesienia lufy	-10° do +90°
Zasięg	4800 m
Pułap (+90°)	3700 m
Szybkostrzelność praktyczna:	880 strzałów/min

150 mm. Dodatkowym wzmocnieniem okrętu był montaż 10 pojedynczych 20 mm działek C/38. W 1941 roku, okręty posiadały następującą ilość działek 20 mm: *Scharnhorst* – 34 lufy (10 x I i 6 x IV) oraz *Gneisenau* 22 lufy (10 x I i 3 x IV). Po powrocie do Niemiec na pancerniku *Scharnhorst* część nowych pojedynczych działek 20 mm zdemontowano.

Komory amunicyjne działek 37 mm znajdowały w pod pokładem pancernym w przedziałach IV i XIV, w których później przechowywano także pociski dla działek 20 mm.

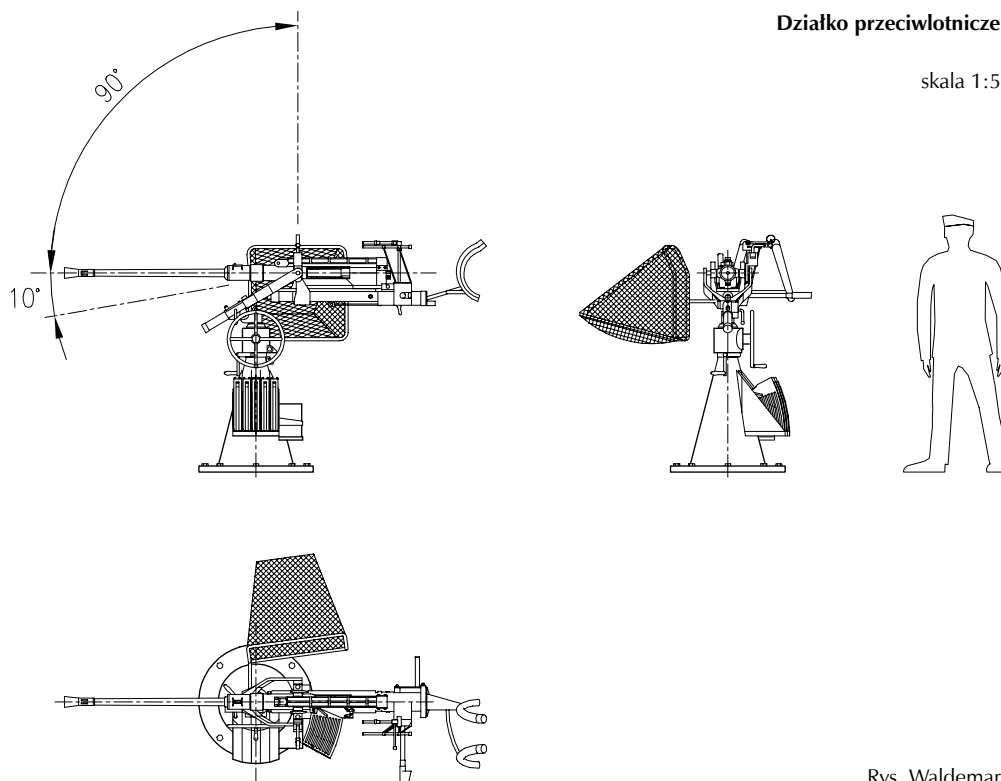
Podwójnie sprzężone działka umieszczone były na stabilizowanej trójosiowo lawecie C/30. Ciężar dział wraz z lawetą wynosił 3670 kg. Działa nie posiadały żadnej osłony chroniącej ich obsługę. Strzelały ważącymi 0,742 kg pociskami o zapalnikach czołowych posiadających masę głowicy 0,742 i 0,365 kg ładunku wybuchowego FP 02. Długość pocisku wynosiła 162 mm a łuski 381 mm. Stosowano zapalniki czołowe C/30 i C/34.

Pojedyncze działko umieszczone było na cokołowej lawecie MPL C/30. Waga jego wynosiła 64 kg, a razem z lawetą osiągała 420 kg. Stosowana amunicja posiadała masę pocisku 0,134 kg i 0,0395 kg ładunku wybuchowego. Pojemność magazynka wynosiła 20 nabojów. Działko nie posiadało żadnej osłony przeciwdziałkowej

Działka MG C/38 w MPL C/30 zastąpiły starsze 20 mm C/30. Posiadały

### Działko przeciwlotnicze 20 mm C/38

skala 1:50



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

dwie zasadnicze różnice. Zwiększony magazynek mieszczący już 40 pocisków co skutecznie zwiększyło szybkostrzelność do 220 strzałów na minutę oraz zwiększony także kąt podniesienia lufy do +90 stopni. Reszta parametrów

technicznych pozostała bez zmian.

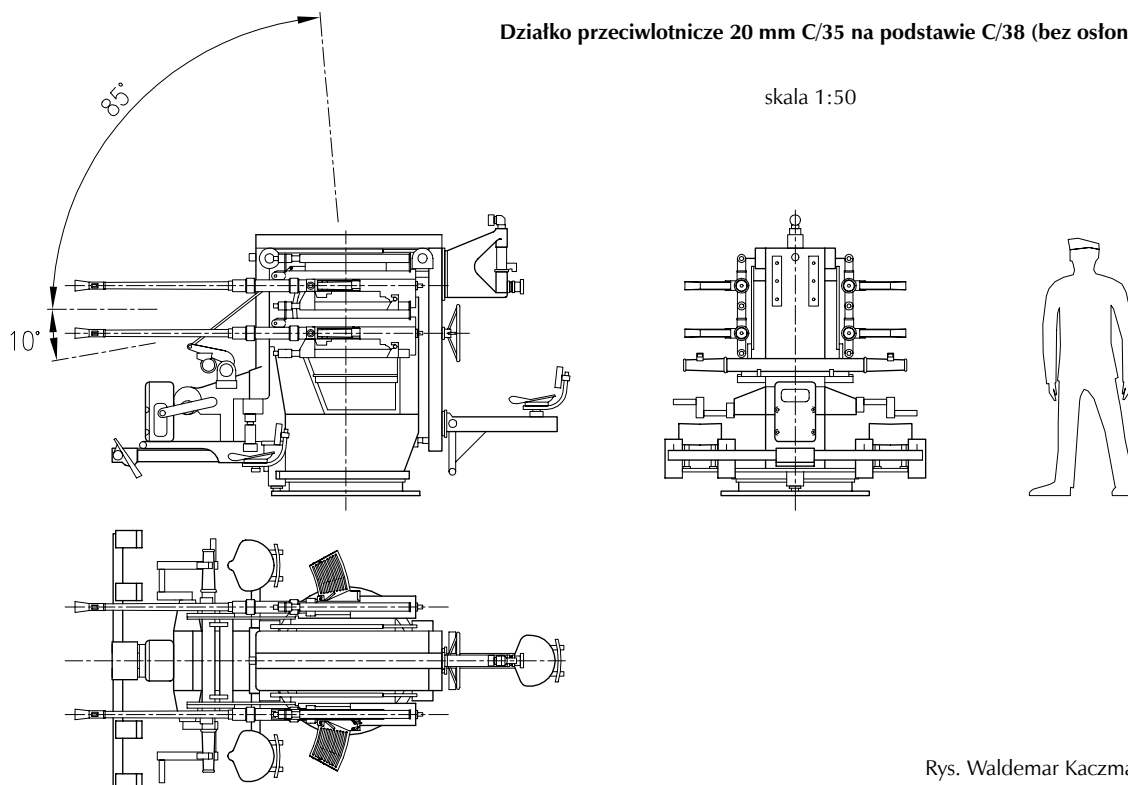
Waga „Vierlinga” wraz z lawetą wynosiła 2150 kg, w tym ważąca 500 kg osłona przeciwdławkowa. Działła strzelały amunicją stosowaną na innych typach 20 mm działek.

### Uzbrojenie torpedowe

Latem 1941 roku, kiedy okręty bezczynnie przebywały w Breście, każdy z nich wyposażono w dwie potrójne wyrzutnie torpedowe kalibru 533 mm. Umieszczono ją na pokładzie górnym

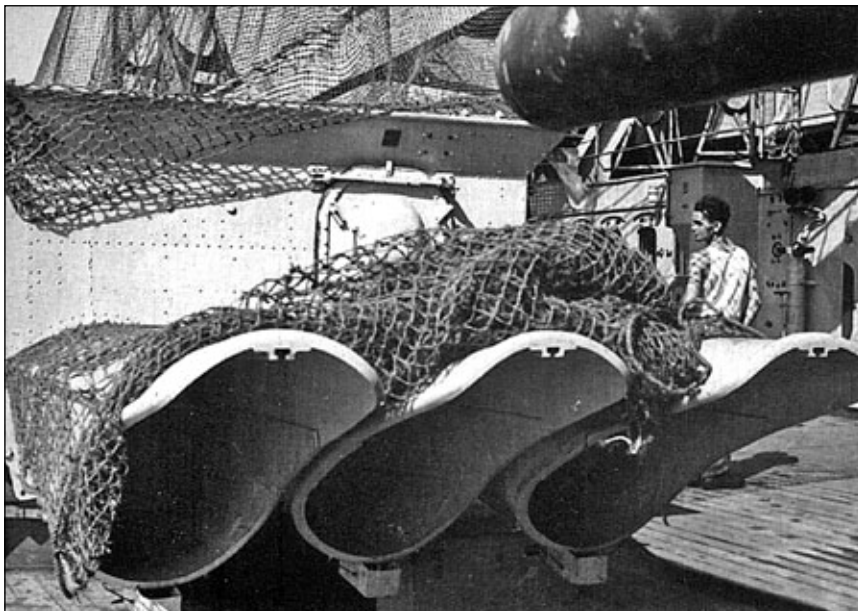
### Działko przeciwlotnicze 20 mm C/35 na podstawie C/38 (bez osłony)

skala 1:50



Rys. Waldemar Kaczmarczyk





w rejonie hangaru lotniczego na każdej z burt. Aparaty torpedowe pochodziły ze zdemontowanego uzbrojenia lekkich krążowników i tak *Gneisenau* otrzymał je z *Leipziga*, a od 12 czerwca *Scharn-*

*horst* z krążownika *Nürnberg*. Na pokład okrętów zabierano po 8 torped typu „G 7a” z napędem pneumatycznym (po 3 w wyrzutniach i 1 w magazynie na pokładzie). Długość ich wyno-

Jeden z trójrurowych aparatów torpedowych na *Scharnhorście*, pochodzący z lekkiego krążownika *Nürnberg*.

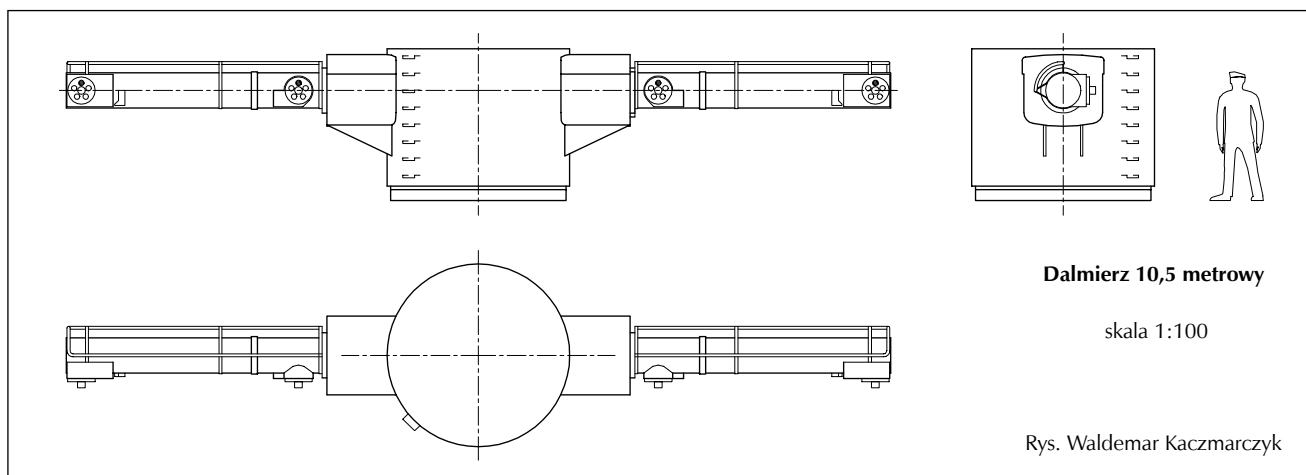
Fot. zbiory Siegfried Breyer

siła 7 metrów, głowica posiadała 430 kg TNT (Trinitrotoluol).

## SYSTEMY KIEROWANIA OGNIEM

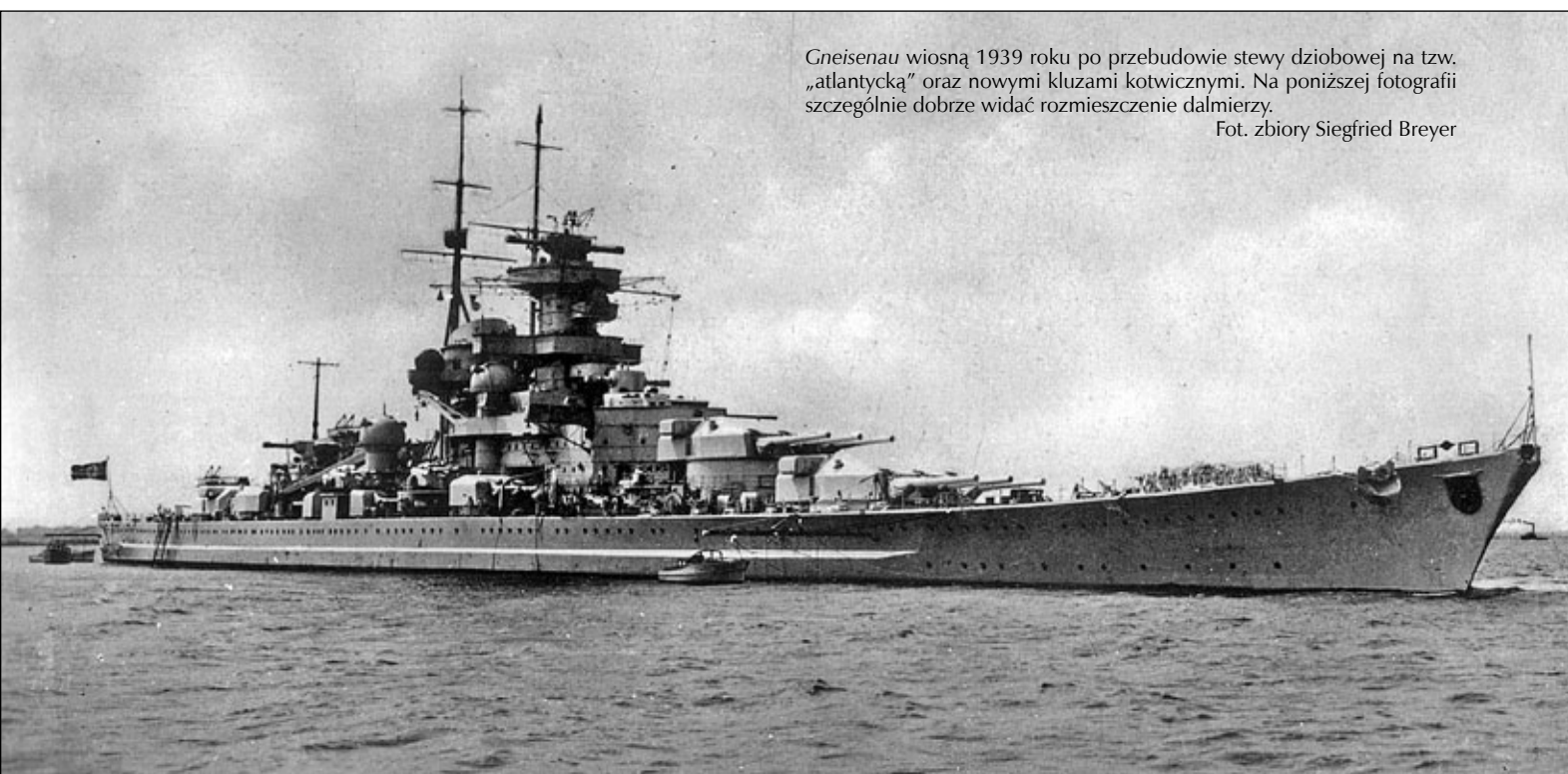
### Systemy optyczne

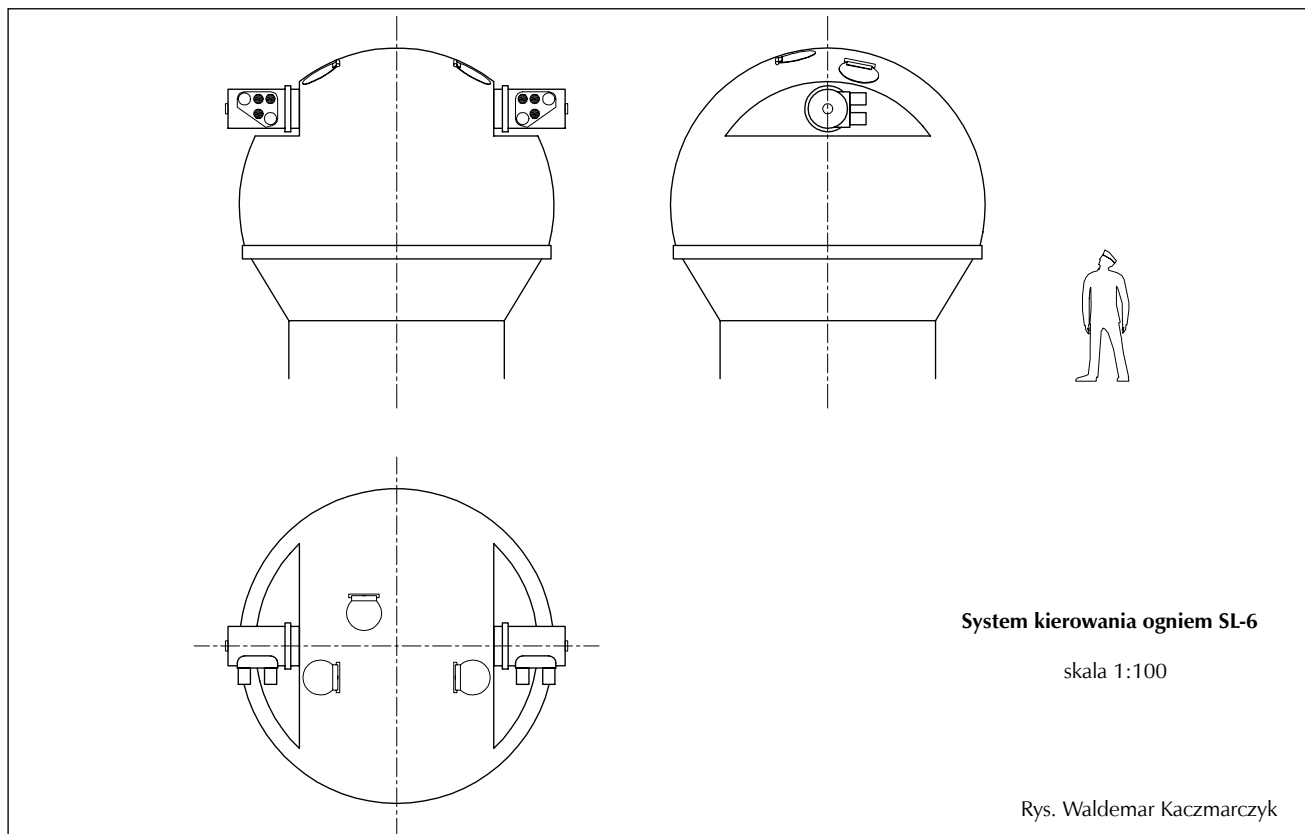
Główne namiary celu dla ciężkiej i średniej artylerii były podawane przez dwa 10,5 metrowe dalmierze typu 1935 oraz jeden o bazie 6 metrów. Dwa pierwsze zostały umieszczone na szczycie masztu bojowego oraz na rurowym stanowisku dowodzenia, natomiast ostatni na dziobowym stanowisku kierowania ogniem. Każdy z nich został zamontowany na obrotowej, opancerzonej wieżyczce stabilizowanej za pomocą żyroskopów. Dodatkowo każda wieża artylerii głównej posiadała własny 10,5 metrowy dalmierz zapewniający jej pełną autonomię w przypadku braku łączności z centralą artyleryjską. Wszystkie dane były



*Gneisenau* wiosną 1939 roku po przebudowie stewy dziobowej na tzw. „atlantycką” oraz nowymi kluzami kotwicznymi. Na poniższej fotografii szczególnie dobrze widać rozmieszczenie dalmierzy.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





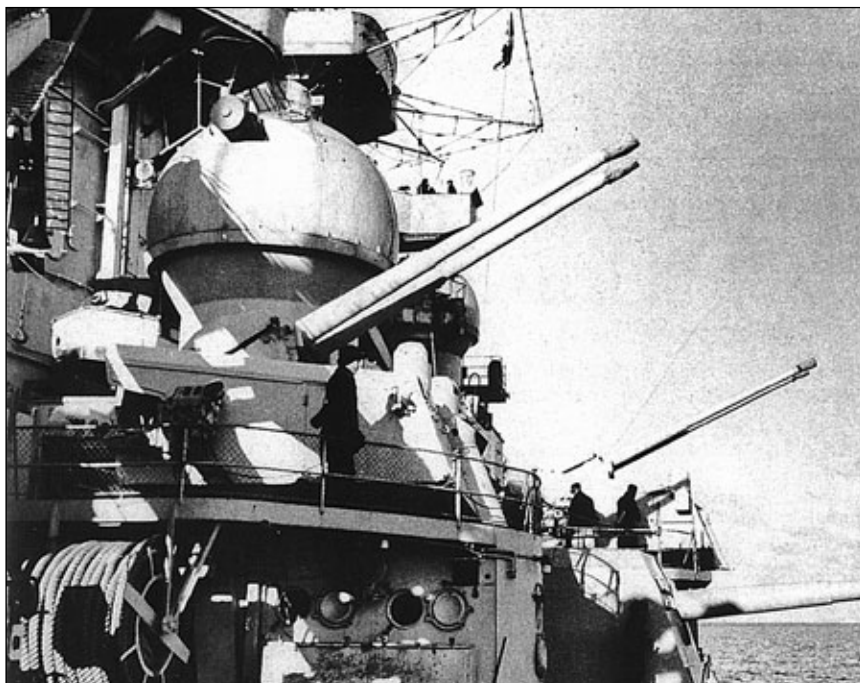
przekazywane do pomieszczeń centrali artyleryjskiej umieszczonej pod pokładem pancernym w przedziale XIV, połączonej z głównym stanowiskiem dowodzenia specjalnym szybem komunikacyjnym. Taki sam system kierowania ogniem został zastosowany na okrętach typu *Bismarck* i *Admiral Hipper*. W czasie służby wojennej, z powodu

ciągłego zalewania wież „A”, na okrętach zdemontowano ich i tak nie wykorzystywane dalmierze wewnętrzne.

Okręty zostały wyposażone w skomplikowany system obrony przeciwlotniczej ZAG (plot-Zielanweisungsgeräte), później zastosowany w znacznie ulepszonej formie na pancernikach *Bismarck* i *Tirpitz*. Namiary celów zapew-

niało 5 dalmierzy SL-6 z 1933 roku. Pięć z nich umieszczono w stabilizowanych żyroskopowo półkolistych kopułach rozmieszczonych na śródkręciu po obu stronach komina i masztu bojowego, oraz na platformie masztu bojowego. Waga 4 metrowego dalmierza wynosiła przeszło 40 ton. Dane celów były przekazywane do jednego z pomieszczeń centrali artyleryjskiej mieszczącego się w przedziale XIV i V, skąd podawane były bezpośrednio do dział. Dodatkowo dla polepszenia celności działek 37 mm zastosowano przenośne 1,25 metrowe dalekocelowniki obsługiwane przez jednego marynarza.

Prawoburtowe stanowiska armat plot. kal. 105 mm. Uwagę zwraca jednak koliste stanowisko kierowania ogniem SL-6. Fot. zbiory Siegfried Breyer



### Systemy radiolokacyjne

W październiku 1939 roku, podobnie jak inne okręty Kriegsmarine, *Gneisenau*, a w grudniu *Scharnhorst* otrzymały radary aktywne określające pozycje FuMO 22 (Funkmess-Ortung). Były to radary pracujące na fali o długości 81,5 metra o częstotliwości 368 MHz. Zasięg działania wynosił do 18 km w namiarze do 70 metrów, przy błędzie do 3 stopni. Stacja radiolokacyjna została umieszczona w opancerzonej wieżyczce na szczycie dalmierza mieszczącego się na maszcie bojowym. Jego kratownicowa antena o wymiarach 2 na 6 metra znalazła się na zewnątrz tej wieżyczki. Obracała się wraz z ruchem

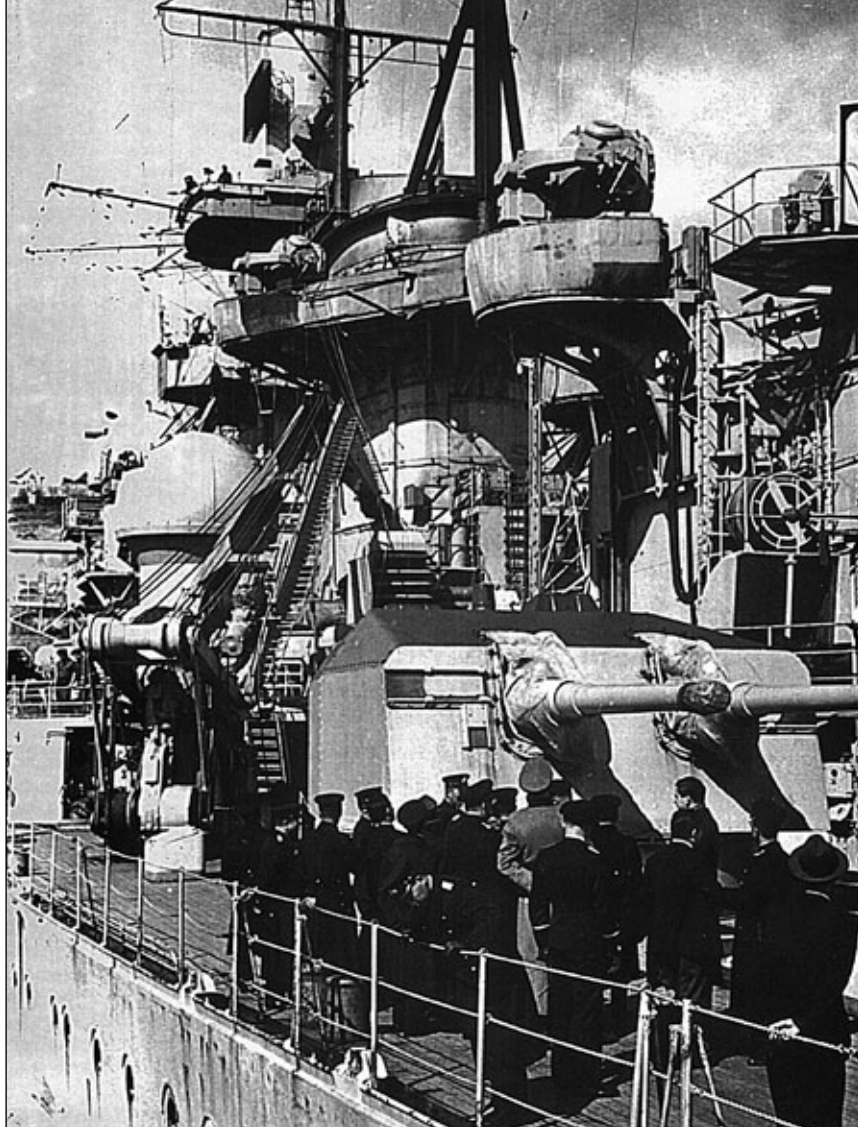


*Scharnhorst*. Na frontowej ścianie ustawionego na wieży dowodzenia dalmierza zainstalowana już została antena radaru FuMO 22. Za pomocą lewoburtowego dźwigu na katapultę wędruje rozpoznawcze Arado 196. Fot. zbiory Siegfried Breyer

*Gneisenau* w Kilonii w styczniu 1940 roku w czasie srogiej zimy. Również i ten pancernik posiada radar FuMO 22 na dalmierzu (obrócony na lewą burtę). Fot. zbiory Pierre Hervieux







Kwiecień 1941, Brest. Zadokowany pancernik *Gneisenau* gościł na swoim pokładzie delegację oficerów Cesarskiej Marynarki Wojennej Japonii, którą na tej fotografii widzimy zgromadzoną przed lewoburtową wieżą dział kal. 150 mm. Uwadze cenzora „umknęła” jednak antena radaru FuMO 22 na dziobowym dalmierzu.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

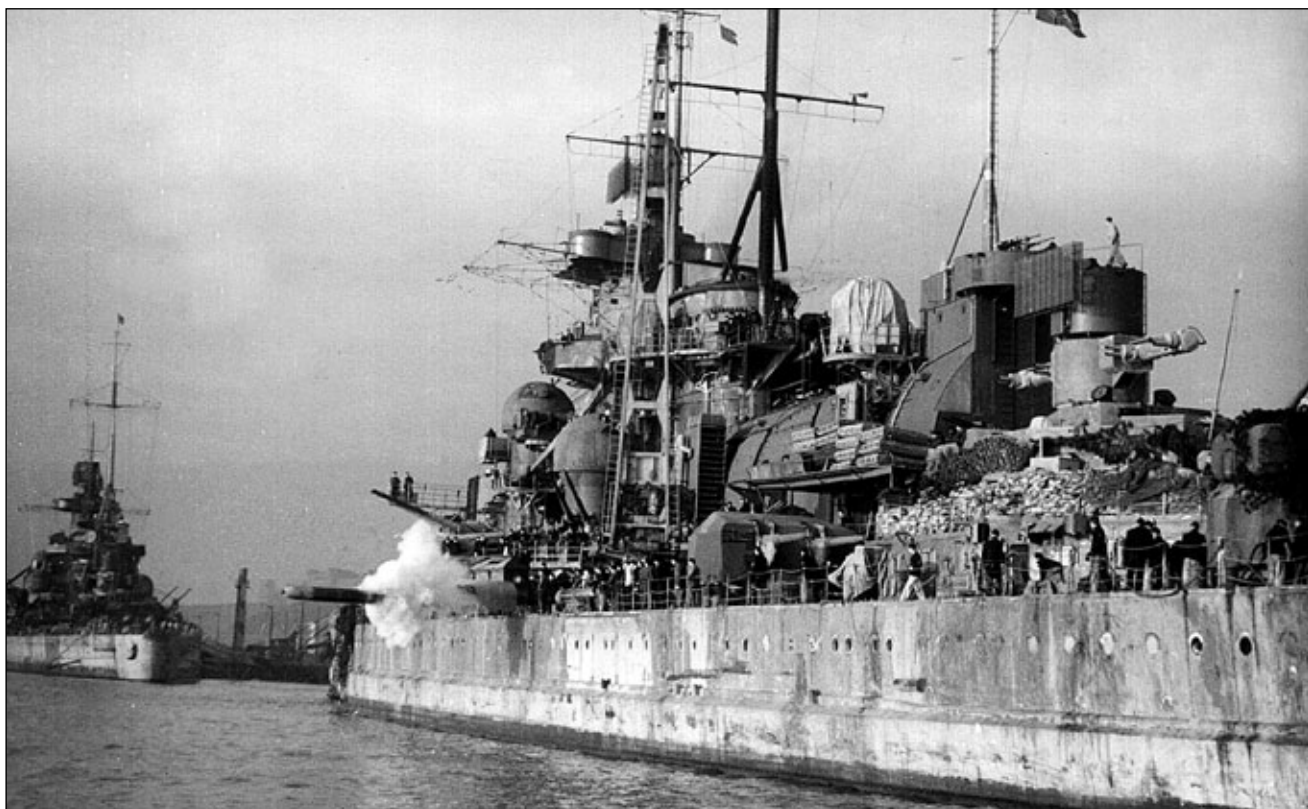
wieży dalmierza, do której była przy-mocowana na sztywno.

Podczas pobytu w Breście latem 1941 roku okręty otrzymały nową stację radiolokacyjną FuMO 27. Umieszczono ją w nowej wieżyczce zamontowanej na sztywno na rufowym dalmierzu wraz z kratownicową anteną 2 na 4 metry. Po przeciwnej jej stronie, na początku 1942 roku, okręty otrzymały antenę detektora FuMB 4 „Sumatra” (Funkmess-Erkennung) wykrywającego pracę nieprzyjacielskich urządzeń radarowych.

Po powrocie z operacji „Cerberus” *Scharnhorst* został poddany modernizacji w Deutsche Werke Kiel, gdzie na przebudowanym stanowisku radaru, na dalmierzu marszowym, zamontowano radary FuMO 27 i FuMB 4 „Samos”. Pierwszy z nich posiadał antenę kratownicową 2 na 4 metry umieszczoną na szczycie nowego stanowiska radarowego. Posiadał namiar 70 metrów i dokładność od 0,25 do 0,3 stopnia. Poniżej znajdowała się antena „Timor” należąca

*Gneisenau* na początku 1942 roku w Breście z nowymi radarmi FuMO 27 umieszczonymi na przednim i rufowym dalmierzu. Na fotografii utrwalono moment odpalenia torpedy ćwiczebnej.

Fot. zbiory Pierre Hervieux



Wodnosamolot rozpoznawczy Arado Ar 196 na przedniej katapulcie *Gneisenau*. Na prawo, poniżej, widoczne ramię prawoburtowego żurawia do obsługi wspomnianej maszyny.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

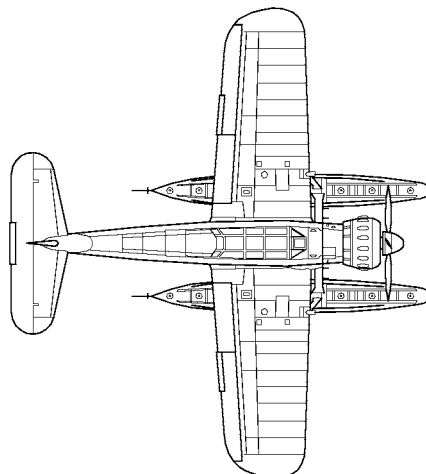
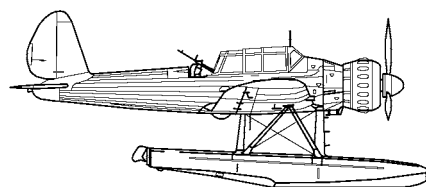
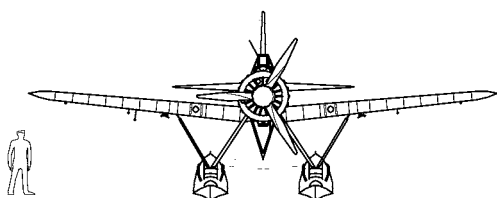
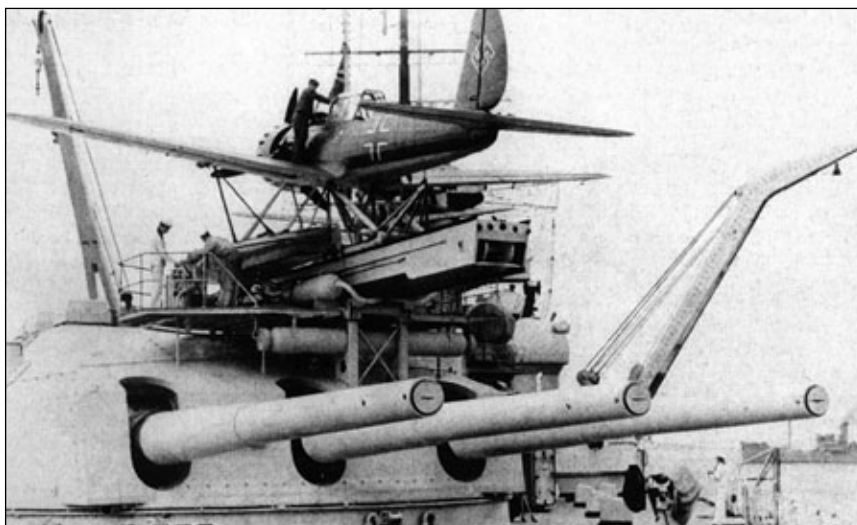
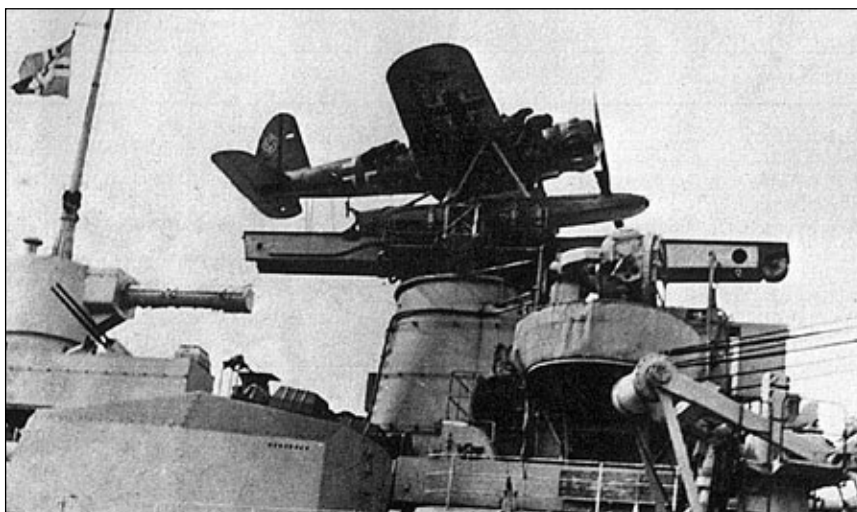
do detektora FuMB 4, którego zadaniem była lokalizacja pracy nieprzyjacielskich urządzeń radarowych. Detektor pracował na falach od 157 do 333 cm i na częstotliwościach od 87 do 470 MHz.

Dodatkowo okręty prawdopodobnie posiadały detektory FuMB 4 „Sumatra” umieszczone na jednej z platform masztu bojowego w postaci kwadratu, z umieszczonymi wewnątrz dwoma dipolami. Duże okręty Kriegsmarine posiadały takie anteny skierowane na boki, a także na przód i tył. Jest także duże prawdopodobieństwo, że okręty miały zamontowane detektory FuMB 3 „Bali” na noku rei lub szczycie masztu bojowego. Jednakże ze względu na jego małe wymiary nie zostało to potwierdzone przez materiał fotograficzny.

#### WYPOSAŻENIE LOTNICZE

Po wejściu do służby okręty posiadały po dwie 14 metrowe katapulty. Pierwsza umieszczona została na 8 metrowej wieży za nadbudówką rufową, posiadając dzięki takiemu rozwiązaniu swobodny obrót o 360°. Druga przymocowana

Obie jednostki posiadały początkowo na wieży „C” drugą katapultę. Na prezentowanej fotografii *Gneisenau*.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

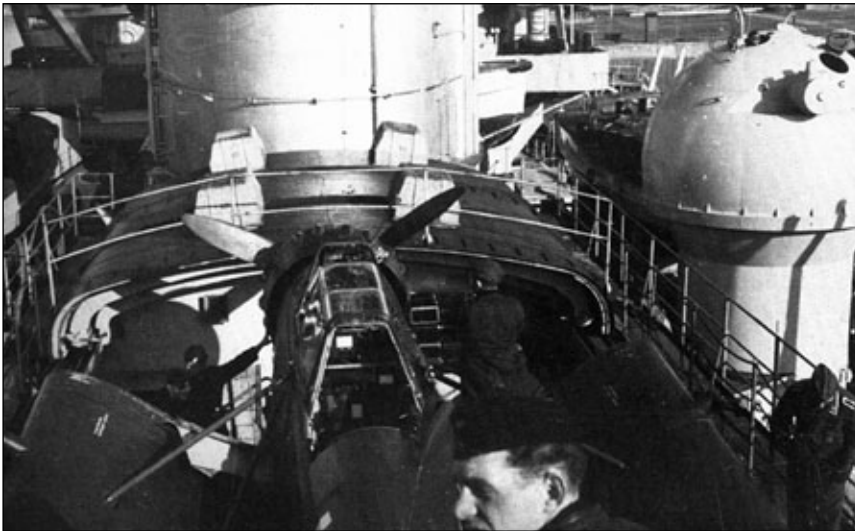


**Wodnosamolot Arado Ar 196**

skala 1:200

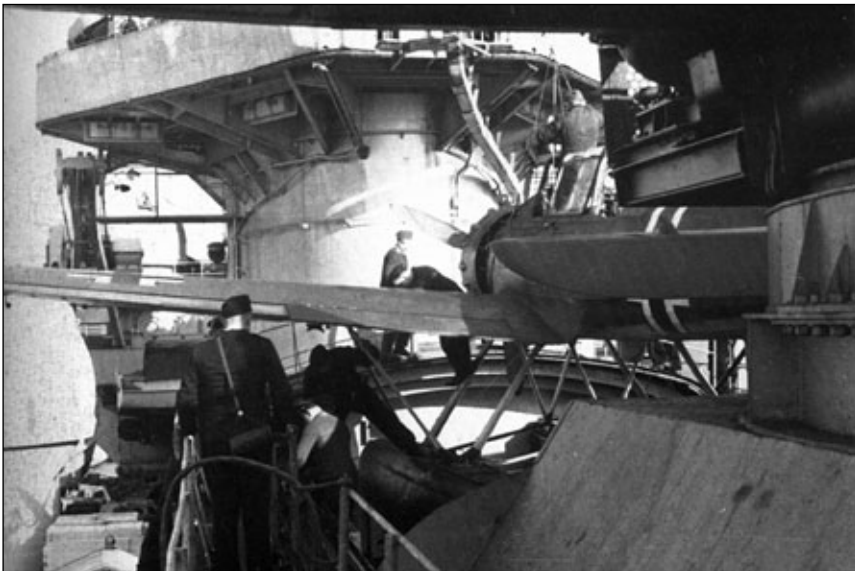
Rys. Waldemar Kaczmarczyk





Widok z różnej perspektywy na otwarty hangar *Scharnhorsta*. Jeden z wodnosamolotów Ar 196 zostaje podniesiony ku górze i po zamontowaniu skrzydeł do kadłuba osadzony na obróconej w kierunku burty katapulty. Prezentowana seria fotografii powstała wiosną 1941 roku, kiedy jednostkę poddano w Breście rutynowemu przeglądowi technicznemu.

Fot. zbioru Siegfried Breyer



była na sztywno do rufowej wieży artyleryjskiej, i poruszała się tylko w przypadku jej ruchu. Oba okręty posiadały hangary lotnicze, jednakże na *Gneisenau* nie spełniał on założonych funkcji (ze względu na małe wymiary) i już w 1939 roku został całkowicie zdemontowany. *Scharnhorst* posiadał duży hangar lotniczy z umieszczoną na nim katapultą. Dzięki temu mógł zabierać na pokład 3 wodnosamoloty typu Arado 196. Do obsługi samolotów wykorzystywano dwa dźwigi kratownicowe umieszczone obok hangaru oraz jeden boom lotniczy zamontowany przy rufowej wieży. Latem 1938 roku odbyły się próby z wykorzystaniem różnych modeli wodnosamolotów. Testowano m.in. He 114, Ar 95 i Fw 62, jednakże już w następnym roku wszystkie okazały się przestarzałe. W połowie 1939 roku na pokładach okrętów zaokrętowano nowe samoloty pokładowe Ar 196 A-1 z 1./Bordfliegerstaffel 196, która zajmowała się szkoleniem załóg wodnosamolotów pokładowych. Samoloty, o rozpiętości skrzydeł 12,4, długości 11 i wysokości 4,45 metra, ważyły 2990 kg. Posiadały 9 cylindrowe gwiazdaste silniki BMW 132 K o mocy 960 KM, pozwalające rozwinąć prędkość do 310 km/h. Uzbrojenie samolotu stanowiło jedno 20 mm działko MG FF, dwa km-y 7,9 mm MG 17 i MG 15 oraz dwie 50 kg bomby.

W lutym 1940 roku na obu okrętach zdemontowano katapulty z rufowej wieży artyleryjskiej (wraz z bombami), która odzyskała całkowitą swobodę ruchu.

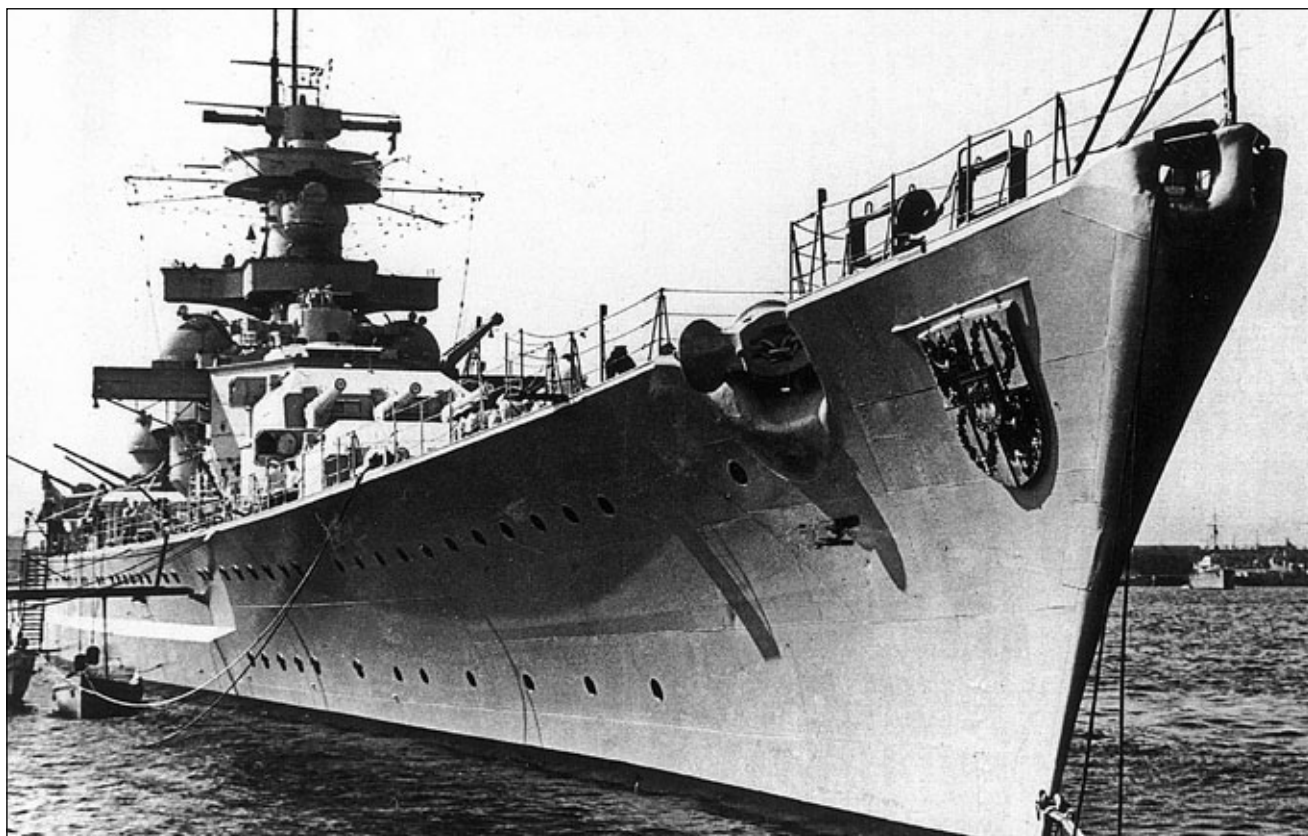
Jesienią 1941 roku na *Gneisenau* w rejonie starej katapulty zamontowano nowy hangar dla wodnosamolotów. Nowa hala lotnicza posiadała wymiary: 27 m długości, 6 m szerokości i 7 m wysokości. 14 metrowa katapulta została zainstalowana wewnątrz hangaru i dzięki rozsuwanym potrójnym wrotom, szerokim na 13 m i wysokim na 6 m, jej kąt obrotu wynosił 360° i zapewniał swobodny start samolotu. Wnętrze hangaru mieściło dodatkowo jeszcze jeden samolot, ze złożonymi skrzydłami, w tylnej jego części, a na dachu hali lotniczej znajdowała się pochylnia dla jeszcze jednego wodnosamolotu.

## URZĄDZENIE POKŁADOWE

### Urządzenia kotwiczne

Wyposażenie kotwiczne okrętów obejmowało 4 kotwice. Trzy z nich umieszczone zostały na dziobie, przy czym dwie na jego lewej a jedna na prawej burcie. Rufowa kotwica znajdowała się w kluzie na lewej

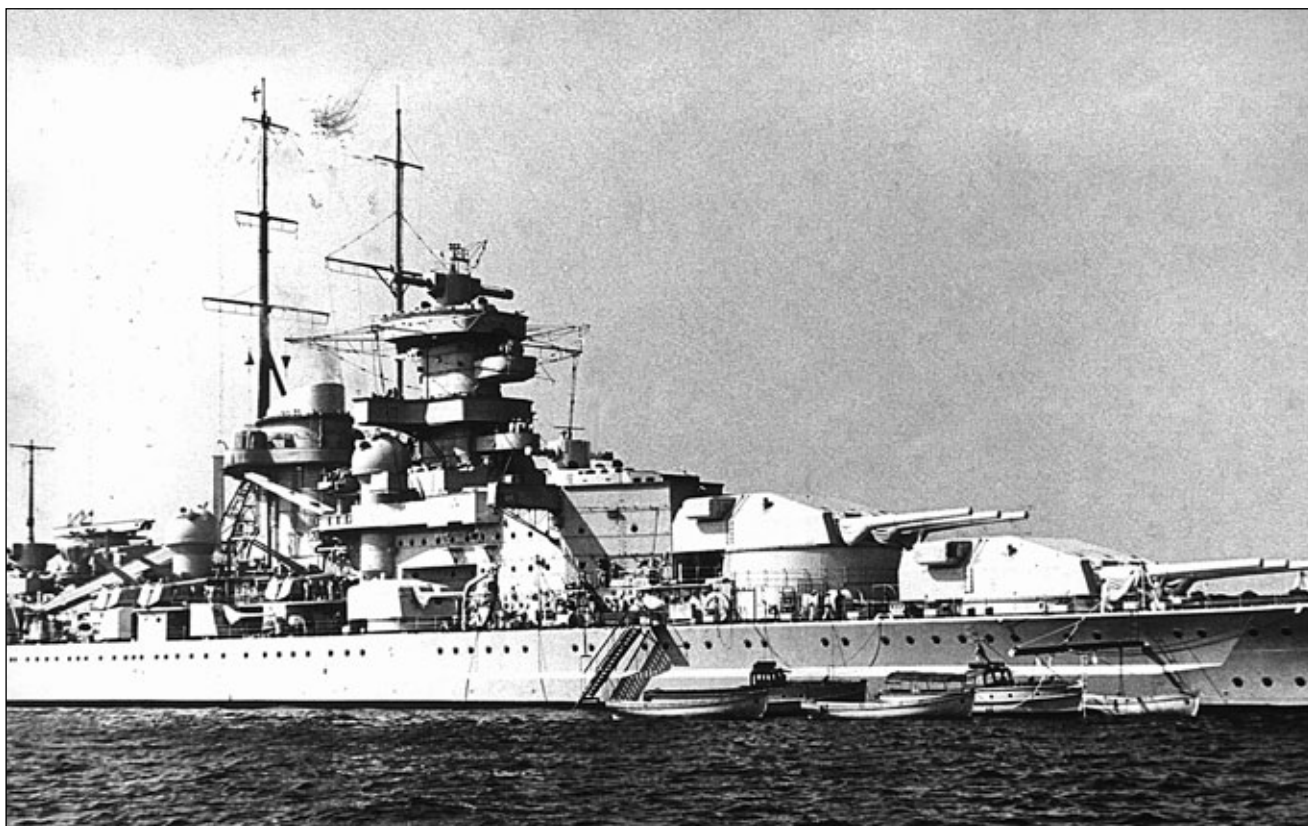




*Gneisenau* po przebudowie stewy dziobowej oraz nowymi kluzami kotwicznymi (pokładowymi w kształcie litery U). Dzioby wszystkich dużych jednostek Kriegsmarine zdobiły godła, mające ścisły związek z ich nazwą. W przypadku *Gneisenau* był to herb rodowy pruskiego feldmarszałka hrabiego Gerarda J. D. von Gneisenau. Wkrótce po wybuchu wojny godła zdano na ląd. Niniejsza fotografia pochodzi z miesięcy letnich 1939 roku, a wykonano ją, kiedy jednostka znajdowała się w Kilonii. Fot. zbiory Siegfried Breyer

*Scharnhorst* w Breście z dobrze widocznymi reflektorami oraz rufową kluzą kotwiczną. Na rufie pancernika odbywa się prawdopodobnie apel mundurowy, którego przypadkowymi świadkami są stojący na nabrzeżu żołnierze wojsk lądowych. Fot. zbiory Siegfried Breyer





*Gneisenau* w sierpniu 1939 w porcie Kilońskim. Nic nie zapowiada zbliżającej się wojny. Do prawoburtowego wytyku zacumowały szalupy i łódzie komunikacyjne należące do wyposażenia jednostki. Widoczne reflektory na maszcie bojowym i platformie komina. Fot. zbiory Siegfried Breyer

burcie. Podczas przebudowy stewy dziobowej stare wewnętrzne kluzy zastąpiono kluzami zlokalizowanymi na pokładzie górnym. Zlikwidowano także jedną na lewej burcie, dobudowując dodatkową na szczycie dziobnicy. Do obsługi łańcuchów

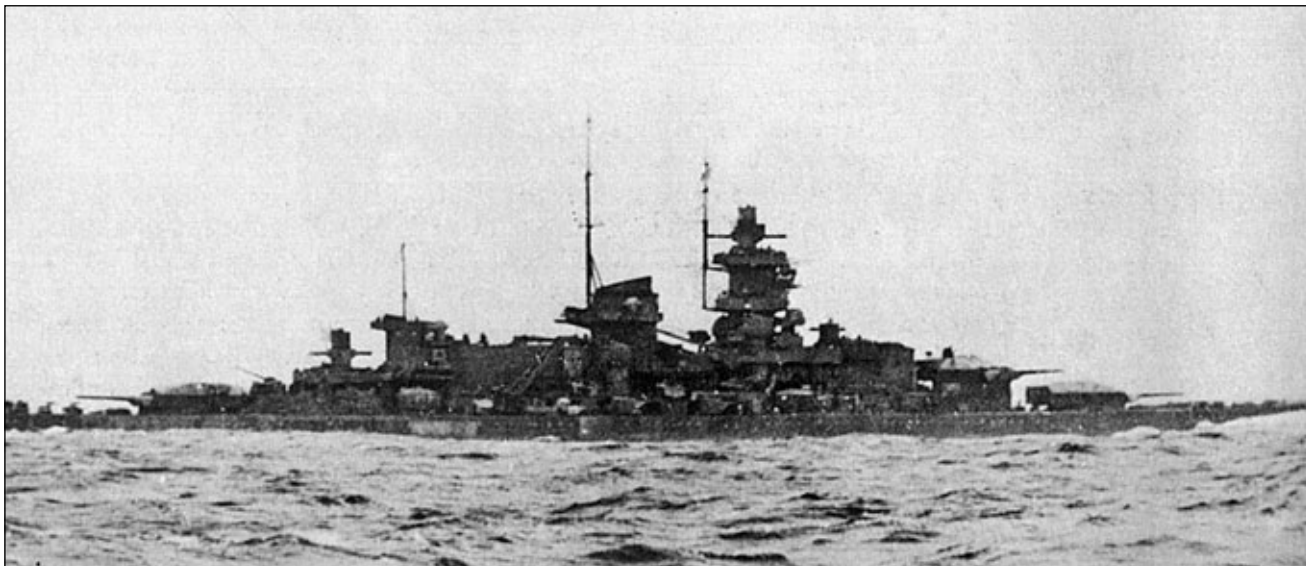
kotwicznych zainstalowano 4 kabestany, po dwa na dziobie i rufie. Dziobowe miały za zadanie opuszczanie i wciąganie trzech kotwic. Rufowe służyły do wybierania liny holowniczej i łańcucha kotwicznego kotwicy rufowej.

### **Reflektory**

Podczas projektowania i budowy okrętów reflektory były nieodzowne podczas prowadzenia walki artyleryjskiej w ciemnościach. Dopiero wprowadzenie środków radiolokacyjnych ograniczyło ich tak ważną rolę. Okrę-

*Gneisenau* w Kilonii w styczniu lub lutym 1940. Mimo trwającej wojny pancernik nie posiada żadnego malowania kamuflażowego lecz tylko jednolite malowanie koloru średnioszarego. Fot. zbiory Siegfried Breyer





*Gneisenau* podczas forsowania Kanału La Manche w ramach operacji „Cerberus”. Okręt posiada bardzo ciekawy kamuflaż w odcieniach koloru szarego w którym nadbudówki, komin i boki wież armatnich pokryto cętkami, natomiast górne powierzchnie wież kal. 280 mm są w kolorze niebieskim.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

ty posiadały po 5 reflektorów o średnicy 1,6 metra. Były one rozmieszczone następująco:

- jeden na platformie masztu bojowego,
- dwa na platformie wokół komina,
- dwa na platformach po obu stronach katapulty.

Podczas przebudowy w 1939 roku *Scharnhorst* otrzymał rufowy maszt z platformą dla 2 reflektorów przeniesionych z rejonu hangaru lotniczego. W 1941 roku *Gneisenau* stracił dwa reflektory zamontowane na platformach umieszczonych po obu stronach katapulty. Jako cie-

kawostkę można dodać, że jedno z tych urządzeń zachowało się do dzisiaj i znajduje się w Muzeum MW w Gdyni.

#### **Łodzie okrętowe i sprzęt ratunkowy**

Według opracowanych planów wstępnych okręty posiadały:

- 2 kutry na żurawiach w rejonie dziobowej nadbudówki;
- 3 łodzie komunikacyjne zainstalowane w rejonie komina,
- 2 kutry motorowe w rejonie hangaru lotniczego,
- 2 motorowe jolle w rejonie hangaru lotniczego;

- 2 motorowe barkasy w rejonie komina;

- 1 kuter motorowy umieszczony w rejonie komina (opcjonalnie);

Liczne modernizacje i przebudowy okrętów miały duży wpływ na dalsze rozmieszczenie i ilość środków pływających, np. *Gneisenau* w wyniku zmiany hangaru lotniczego utracił umieszczone tam jolle i kutry motorowe. Oba okręty otrzymały także dużą ilość tratw ratunkowych.

#### **MALOWANIE**

Po wejściu do służby okręty otrzymały standardowe malowanie używane

*Scharnhorst* w styczniu 1943 roku na redzie Wilhelmshaven. Dziób i rufa w kolorze jasnoszarym, reszta kadłuba, nadbudówek i komin ciemnoszare. Malowanie to miało optycznie skrócić sylwetkę okrętu.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer





w czasie pokoju przez duże jednostki Kiregsmarine. Poniżej linii wodnej kadłub miał kolor czerwony, a ponad nią średnioszary (mittelgrau). Nadbudówki pomalowane zostały na kolor szary, a pokład posiadał naturalny kolor drewna. Po obu stronach kadłuba, na dziobie, okręty posiadały własne herby, a na rufie znajdowało się godło faszystowskich Niemiec – orzeł trzymający w szponach swastykę. Elementy te zostały zdemontowane tuż po rozpoczęciu wojny, celem utrudnienia identyfikacji jednostek.

Pierwszym kamuflażem zastosowanym na okrętach był standardowe malowanie belkowe. Składało się ono z trzech biało-czarnych skośnych pasów namalowanych od linii wodnej po szczyt nadbudówki dziobowej, hangaru lotniczego oraz komina. Dziób i rufa otrzymały kolor ciemnoszary (dunkelgrau), natomiast reszta burt i nadbudówek kolor szary. Na pokładzie rufowym, tuż za wieżą „C”, namalowano czarną swastykę na okrągłym, białym tle. Dodatkowo na dziobowym pokładzie umieszczano duży czerwony materiał ze swastyką na białym tle. Ten znak pozwalał na interpretację przynależności okrętu przez własne samoloty.

16 lutego 1940 roku górne powierzchnie wież artyleryjskich 280 i podwójnych 150 mm zostały pomalowane na żółty kolor celem identyfikacji przez własne lotnictwo. Pozostałe maskowanie powróciło do jednolitego szarego koloru.

Podczas przebywania w Breście okręty otrzymały nowy kamuflaż. Fragmenty burt otrzymały mieszaną kolorów od ciemnoszarego do czarnego. Górne powierzchnie dział ciężkiej i średniej artylerii pomalowano na kolor niebieski. Maszt bojowy, komin oraz inne elementy okrętu pomalowano na maskujący cętkowany kamuflaż.

Ostatnim maskującym malowaniem zastosowanym tylko na przebywającym w Norwegii *Scharnhörście* było maskowanie w odcieniach szarości. Dziób, rufa i górne części dział 280 mm otrzymały kolor jasnoszary (hellgrau). Reszta okrętu otrzymała ciemnoszarą powierzchnię.

## MODERNIZACJE OKRĘTÓW „SCHARNHORST”

### Czerwiec – sierpień 1939

Przebudowa okrętu w Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven:

- zmiana dziobu na kliprowy,
- dodanie skośnej osłony komina,
- powiększenie hangaru lotniczego,
- montaż katapulty na nowym dachu hali lotniczej,
- demontaż dużego masztu zainstalowanego na osłonie komina,
- instalacja potrójnego masztu za hangarem lotniczym wraz z platformą dla reflektorów,
- przebudowa kluz dziobowych.

### Grudzień 1939

Na okręcie zostaje zainstalowane stanowisko radaru wraz z anteną materacową stacji FuMO 22 na szczycie dalmierza marszowego.

### Luty 1940

Zdemontowano katapultę z wieży „C” oraz rufowy bom lotniczy.

### Maj 1940

Na okręcie wzdłuż obu burt zostają zainstalowane instalację rozmagnesowującą MES – Minen-Eigen-Schutz.

### Styczeń 1941

Od 14.I.41 na okręcie w Kilonii rozpoczęła się wymiana wszystkich działek 20 mm FlaMG C/30 na nowsze 20 mm FlaMG C/38.

### 1941 Brest

Latem 1941 roku okręt otrzymał FuMo 27 zamontowany na wieżyczce rufowego dalmierza. Zmodernizowano pomost admirański, skracając oba pomosty odchodzące od niego na burty do połowy. Zainstalowano także wyrzutnie torpedowe, a na obu platformach, po bokach hangaru, w miejsce reflektorów zainstalowano dwa „Vieling” 20 mm.

### 1942 Brest

Wzmocniono znacznie uzbrojenie przeciwlotnicze w ramach operacji „Cerberus”. Zamontowano jednego „Vierlinga” na platformie komina, jednego na wieży artyleryjskiej „B”, dwa na dziobowych podwójnych wieżach 150 mm, oraz 10 pojedynczych działek 20 mm C/38 w różnych częściach okrętu.

### Luty 1942

Modernizacja okrętu w Deutsche Werke w Kilonii. Przebudowano okrągłe pomieszczenie radaru na dalmierz marszowy na prostokątne, oraz zainstalowano na nim stacje FuMO 27 i FuMB 4 „Sumatra” wraz z ich

antenami. Zdemontowano także dalmierz wewnętrzny wieży „A”.

### Marzec – kwiecień 1942

Rozbudowa pomostu admirańskiego poprzez jego zabudowanie (otrzymał on 10 dużych okien).

## GNEISENAU”

### Styczeń 1939

W Deutsche Werke w Kilonii przebudowano na okręcie stewę dziobową na tzw. Atlantycką. Dodano także skośną osłonę komina, celem lepszego odprowadzania spalin.

### Maj 1939

Na nowym dziobie przebudowano kluzy burtowe. Dokonano także drobnej przeróbki okapu komina oraz zastąpiono stengę radiową (Funkstenge) umieszczoną na dalmierzu, na szczycie masztu bojowego, na drugą dużą stengę umieszczoną za tymże masztem oraz zdemontowano dobudowaną niedawno halę lotniczą.

### Październik 1939

Na okręcie zostało zainstalowane stanowisko radaru wraz z anteną materacową radaru FuMO 22 na szczycie dalmierza marszowego.

### Styczeń 1940

Zabudowano mostek admirański na maszcie bojowym oraz zainstalowano instalację rozmagnesowującą MES – Minen-Eigen-Schutz wzdłuż obu burt.

### Luty 1940

W stoczni w Wilhelmshaven zdemontowano katapultę z wieży „C” oraz rufowy dzwign lotniczy.

### lipiec – listopad 1940

Podczas remontu w Deutsche Werke dodano, w rejonie śródkręcia, platformę tzw. bocianie gniazdo między katapultą a kominem.

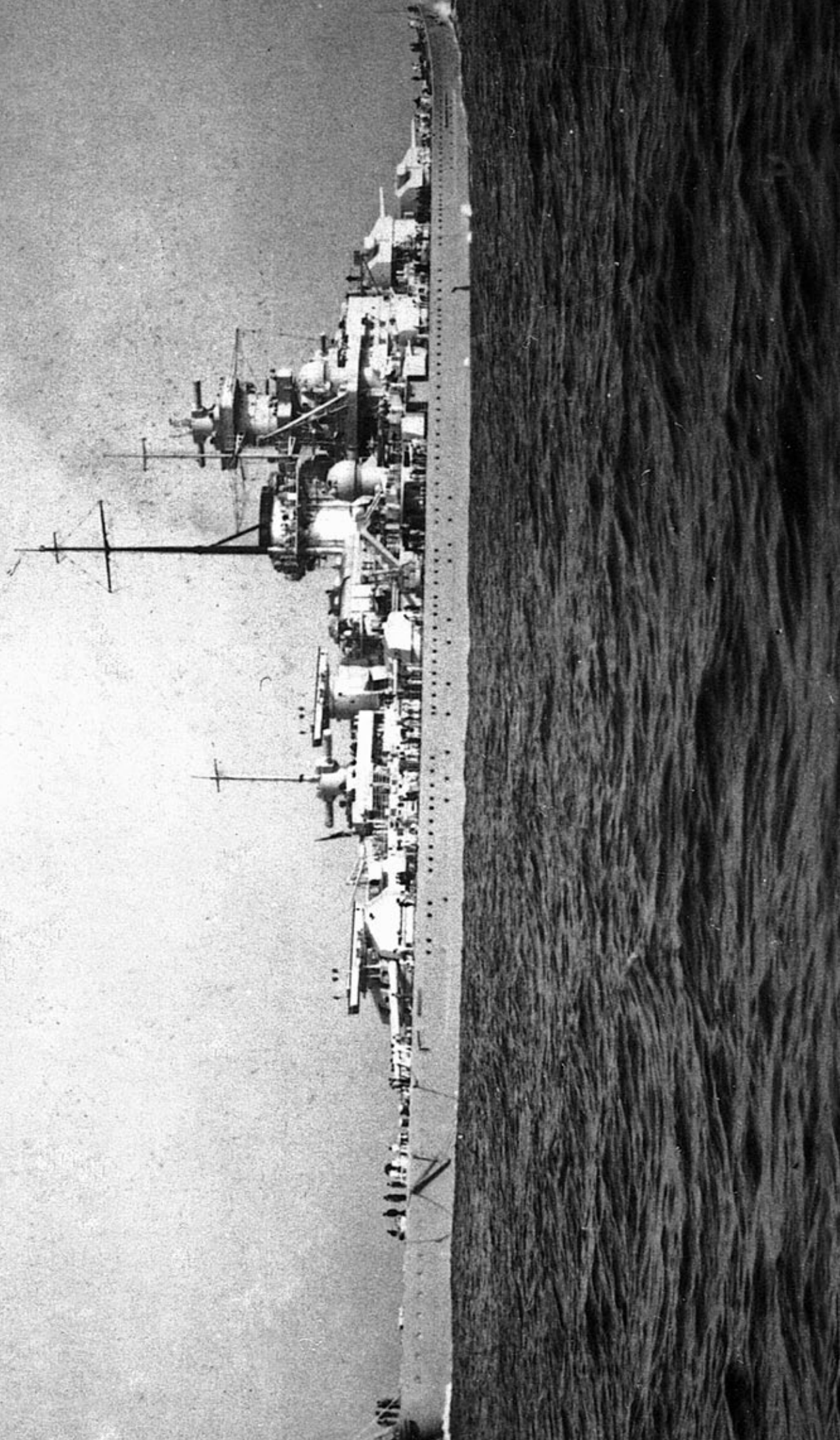
### Styczeń 1941

Od 14 stycznia 1941 roku na okręcie w Kilonii rozpoczęła się wymiana wszystkich działek 20 mm FlaMG C/30 na nowsze 20 mm FlaMG C/38. Dodano także 20 mm „Vierlinga” na tzw. bocianim gnieździe, oraz zdemontowano dalmierz z wieży „A”.

### 1941 Brest

Latem okręt otrzymał radar FuMo 27 zamontowany na wieżyczce rufowego dalmierza. Podczas instalacji

Scharnhorst podczas jednego z pierwszych rejsów  
próbnych w ujściu rzeki Jade, sfotografowany  
w lutym roku 1938. Fot. zbiory Siegfried Breyer





Scharnhorst – po przebudowie, z kliprą dziobną i pokładowymi  
kluzami kotwicznymi.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer



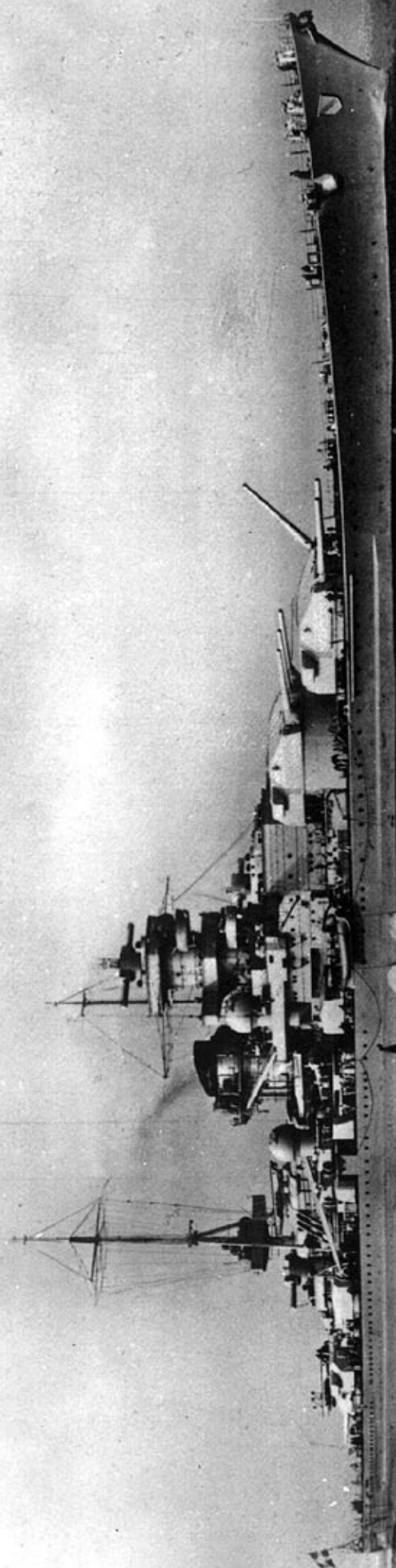




Scharnhorst w połowie 1939 roku z kliprowym dziobem i pokładowymi  
kluzami kotwicznymi oraz przesuniętym w kierunku rury masztu głównym.  
Na katapultach widoczne nowe wodnosamoloty Ar 196  
Fot. zbiory Jarosław Malinowski

Piękna fotografia *Gneisenau*. Dobrze widoczna linia kadłuba i nadbudówek z ostrym, kliprowym dziobem. Jedna z armat wieży „B” w maksymalnym kącie podniesienia.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz

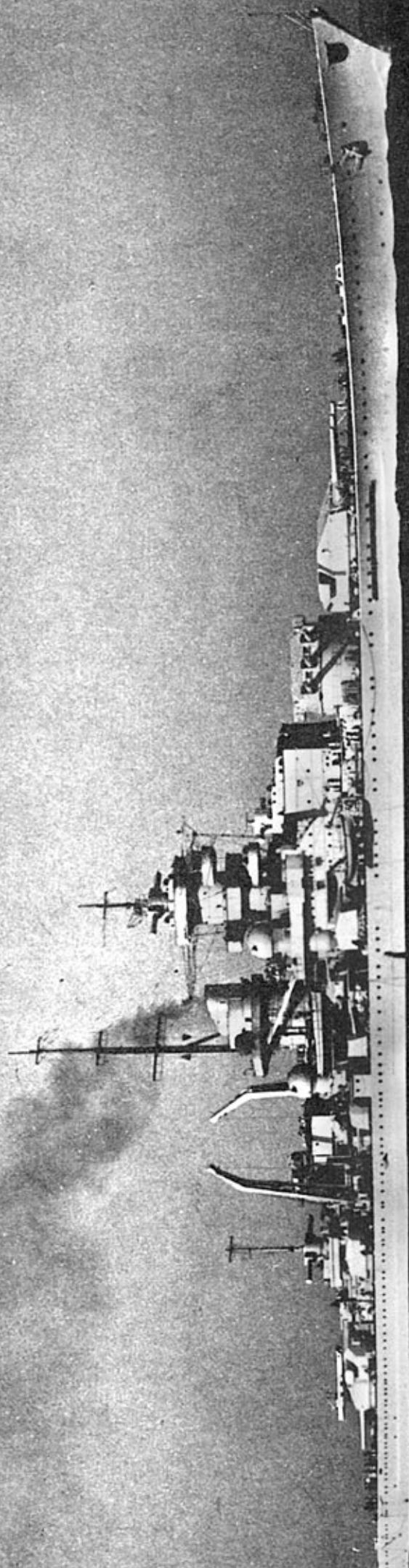




Cneisenau na pełnym morzu krótko po wejściu do służby. Na katapultacie wodnosamolot He 114.  
Fot. zbiorcy Janusz Uklejewski







Gneisenau, 1939 w Kilonii już z kliprowym kształtem dziobu, ale jeszcze z burtowymi kluzami kotwicznymi. Widoczna też nowa kapa komina.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

cji nowego hangaru, w rejonie śródookręcia, zdemontowano platformę zwaną bocianim gniazdem wraz z 20 mm „Vierlingiem”. W zamian za to przeniesiono go na nową platformę na hangarze lotniczym. Wzmocnieniem uzbrojenia była instalacja „Vierlinga” na platformie komina oraz montaż wyrzutni torpedowych. Zmodernizowano także pomost admirałski, skracając oba pomosty odchodzące od niego na burty do połowy.

#### 1942 Brest

Na czas operacji „Cerberus” na okręcie dodano 20 mm „Vierling” na wieży artyleryjskiej „B”.

### PLANOWANA PRZEBUDOWA „GNEISENAU”

Wykorzystując fakt dużego zniszczenia dziobu przez bombę lotniczą w Kilonii, postanowiono przebudować okręt z uwzględnieniem doświadczeń zebranych podczas kilku lat eksploatacji. Największe problemy sprawiał dziób okrętu, który przy dużych prędkościach powodował powstawanie dużej bryzy zalewającej wieżę artyleryjskie i nadbudówkę dziobową, a także utrudniający manewrowanie okrętem. Postanowiono przedłużyć dziób o prawie 10 m do 245 metrów całkowitej długości.

Główna przebudowa miała polegać jednakże na zmianie dotychczasowych 9 dział 280 mm na 6 dział 380 mm S.K. C/34 w podwójnych wieżach C/34, które po raz pierwszy zostały zastosowane na pancerniku *Bismarck*. Średnia artyleria i ciężka przeciwlotnicza miała pozostać bez zmian. Zwiększeniu miała ulec jedynie małokalibrowa artyleria przeciwlotnicza poprzez dodanie sześciu 20 mm „Vierlingów” oraz 6 pojedynczych dział 20 mm. Plany obejmowały także zmiany elementów nadbudówek m.in. budowę masztu na rufie, identycznego jak na pancerniku *Scharnhorst*, oraz likwidację dużego masztu z komina. Według obliczeń wyporność standardowa miała liczyć 33 510 t, a bojowa 40 720 t, natomiast zanurzenie 9,75 metra. Inne plany przebudowy zakładały zastąpienie dział 150 i 105 mm uniwersalną artylerią 128 mm S.K.C/41 na podwójnych lawetach C/41. Zwiększeniu miała także ulec małokalibrowa artyleria przeciwlotnicza do 7 „Vierlingów” i 30 pojedynczych działek 20 mm. Jednakże żadne z projektów nie doczekały się realizacji.

„SCHARNHORST”	
zamówienie okrętu	25.01.1934
położenie stępki	14.02.1934, później 15.06.1935
wodowanie	03.10.1936
wcielenie do służby	07.01.1939
stocznia	Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
numer budowy	125
koszt budowy	143 471 000 RM
Dane techniczne	
wyporność oficjalna	26 000 ts*
wyporność standardowa 1935	31 552 t/31 847 ts
wyporność standardowa 1943	32 358 t/31 847 ts
wyporność bojowa 1935	37 822 t/37 226 ts
wyporność bojowa 1943	38 703 t/38 092 ts
wyporność maksymalna 1943	39 643 t/39 017 ts
długość na linii wodnej	226 m
długość całkowita:	
przed przebudową	229,8 m
po przebudowie	235,4 m
szerokość	30 m
wysokość burty	14,05 m
zanurzenie konstrukcyjne 1935	8,69 m
zanurzenie standardowe	9,10 m
zanurzenie bojowe przy 38 713 ts	9,93 m
moc maszyn (maks.)	161 764 KM
prędkość przy 161 764 KM	31,65 w
zapas mazutu (maks.)	6108 t**
zasięg	7100 mil/19 w
załoga 1943	60 oficerów + 1908 podoficerów i marynarzy
Dowódcy	
KptzS Otto Ciliac	07.01.1939 – 23.09.1939
KptzS Kurt Caesar Hoffmann	24.09.1939 – 31.03.1942
KptzS Friedrich Hüffmaier	01.04.1942 – 13.10.1943
KptzS Fritz Hinze	14.10.1943 – 25.12.1943
„GNEISENAU”	
zamówienie okrętu	25.01.1934
położenie stępki	14.02.1934, ponownie 06.05.1935
wodowanie	08.12.1936
wcielenie do służby	21.05.1938
stocznia	Deutsche Werke Kiel
numer budowy	235
koszt budowy	146 174 000 RM
Dane techniczne	
wyporność oficjalna	26 000 ts
wyporność standardowa 1935	31 632 t/31 133 ts
wyporność standardowa (planowana)	33 510 t/32 982 ts
wyporność bojowa 1935	37 902 t/37 305 ts
wyporność bojowa planowana	40 720 t/40 078 ts
długość na linii wodnej	226 m
długość całkowita:	
przed przebudową	229,8 m
po przebudowie	234,9 m
szerokość	30 m
wysokość burty	14,05 m
zanurzenie standardowe	9,10 m
zanurzenie bojowe	9,93 m
moc maszyn (maks.)	153 893 KM
prędkość przy 153 893 KM	30,7 w
zapas mazutu	6108 t (16)
zasięg	6200 mil/19 w
załoga 1942	56 oficerów + 1613 podoficerów i marynarzy
Dowódcy	
KptzS. Friedrich Förster	05.1938 – 11.1939
KptzS. Harald Netzbrandt	11.1939 – 08.1940
KptzS. Otto Fein	08.1940 – 04.1942
KptzS. Rudolf Peters	04.1942 – 05.1942
FKpt. Wolfgang Kähler, I oficer	05.1942 – 01.07.1942
Uzbrojenie pancerników	
9 x 280 mm S.K. L/54,5 C/34 w Dreh.L. C/34 (3 x III)	
12 x 150 mm S.K. L/55 C/28 w Dreh.L. C/34 (4 x II) i w MPL C/35 (4 x I)	
14 x 105 mm S.K. L/65 C/33 w 88 mm Dopp.L. C/31 (7 x II)	
16 x 37 mm S.K. L/83 w Dopp.L. C/30 (8 x II)	
10 x 20 mm MG C/30 L/65 w MPL C/30 (10 x I) (później wymienione na 20 mm MG C/38 w MPL C/30)	
Uzbrojenie po modernizacjach	
24 x 20 mm plot C/38 w Vierling.L. C/38 (6 x IV) – <i>Scharnhorst</i>	
12 x 20 mm plot C/38 w Vierling.L. C/38 (3 x IV) – <i>Gneisenau</i>	
20 x 20 mm MG C/38 w MPL C/30 (20 x I) – <i>Scharnhorst</i>	
10 x 20 mm MG C/38 w MPL C/30 (10 x I) – <i>Gneisenau</i>	
6 x 522 mm wyrzutnie torpedowe (2 x III)	

\* ts brytyjskie tzw. „długie tony” 1016 kg.

\*\* wg G. Koop, K. P. Schmolke *Vom Originall zum model Schlachtschiff Scharnhorst*.



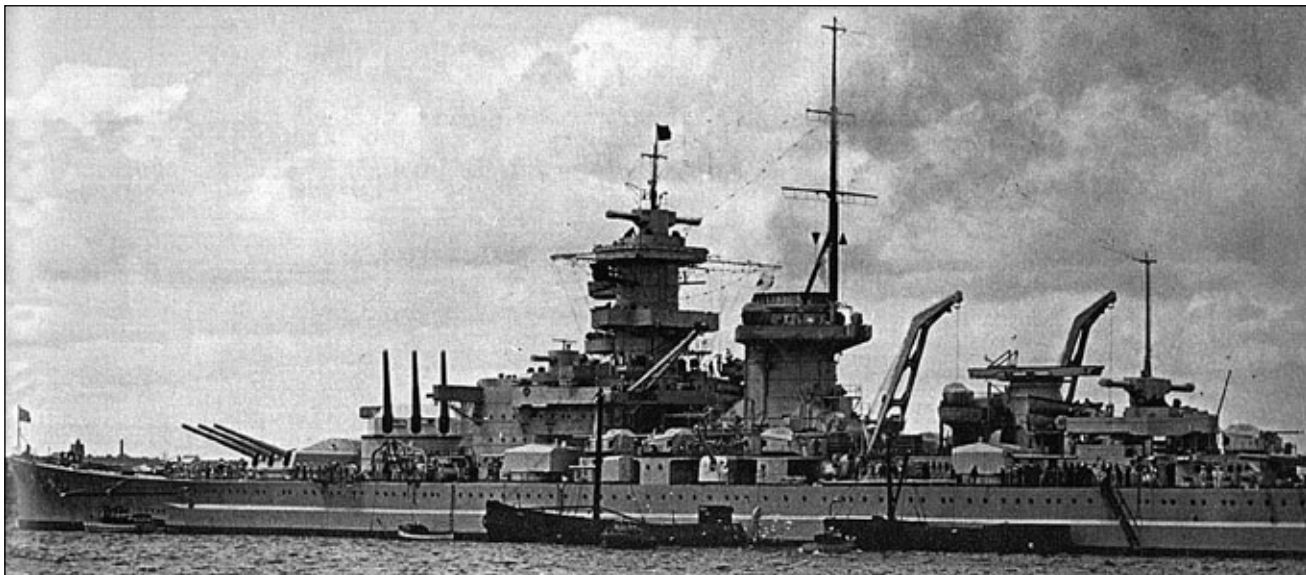
# Przebieg służby okrętów

07.01.1939. Uroczystość oddania do służby pancernika *Scharnhorst*, która miała miejsce w Wilhelmshaven. Na fotografii uwieczniono moment, kiedy po przemówieniu dowódcy komandora Ciliaxa (stoi na przygotowanym do tego celu podeście z mównicą i głośnikiem), przy dźwiękach hymnu narodowego i zgromadzonej na okładzie rufowym załogi wciągnięta zostaje bandera wojenna III Rzeszy.

Fot. zbiory Michał Jarczyk







21.05.1938 do służby oddano pośpiesznie pancernik *Gneisenau*, co podyktowane zostało względami politycznymi. W wyniku tzw. „Kryzysu sudeckiego” Czechosłowacja ogłosiła mobilizację. Wojna wisiała na włosku. Na wykonanej kilka dni po oddaniu do służby fotografii zauważyć można, że na pancerniku brakuje urządzeń do kierowania ogniem artylerii plot. typu SL-6. Fot. zbiory Siegfried Breyer

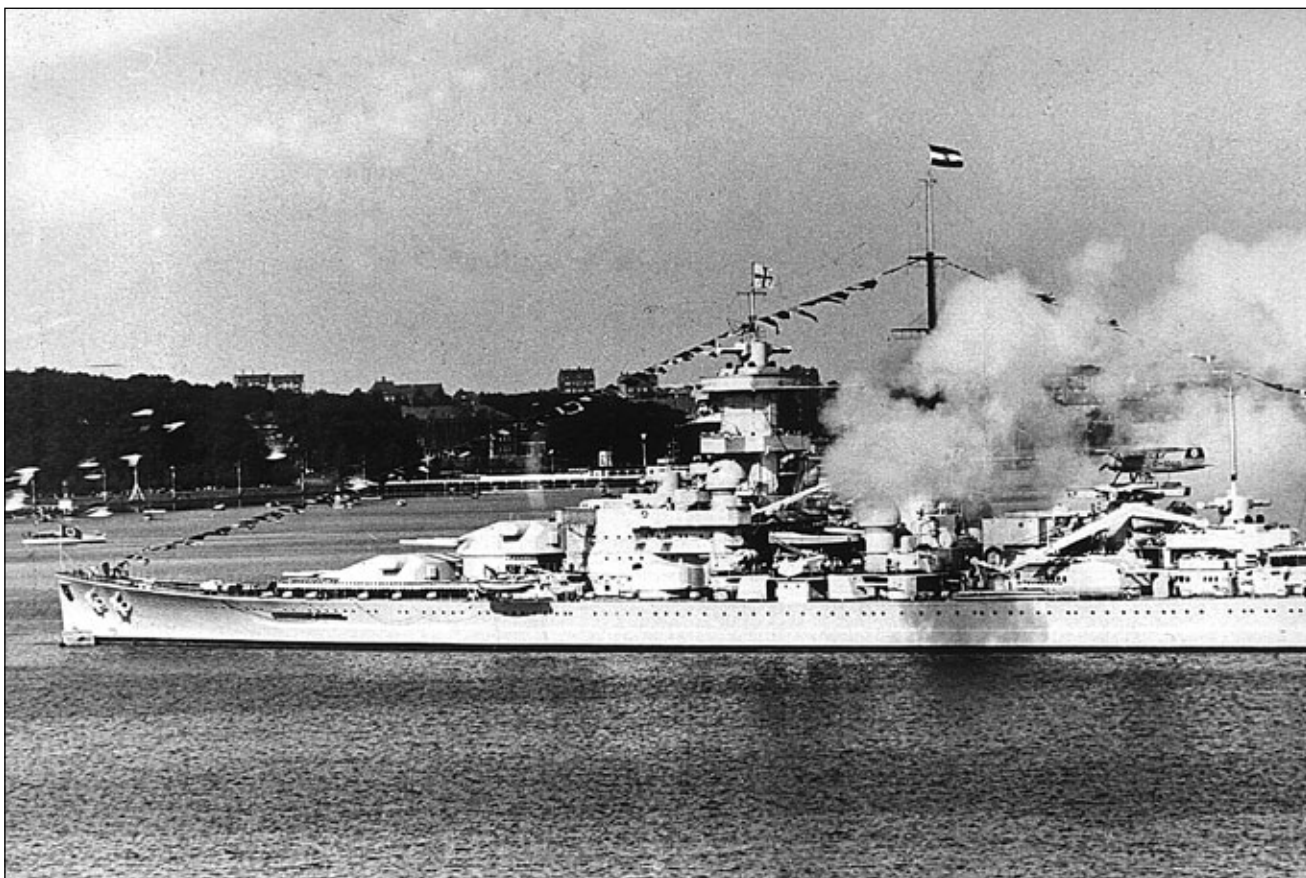
21 maja 1938 roku *Gneisenau* został oficjalnie włączony w skład Kriegsmarine. Dowództwo nad nim objął komandor Friedrich Förster. Miesiąc później od 30 czerwca do 8 lipca okręt odbył rejs próbny na Północnym Atlantyku, a po powrocie do Niemiec 22 sierpnia wziął udział w wielkiej paradzie morskiej na Zatoce Kilońskiej w związku z wizytą Regenta Węgier admirała Nikolausa Horthy’ego von Nagybánya. Wę-

gierski dygnitarz, wraz z Hitlerem i admirałem Raederem, oglądał z pokładu tendra *Grille* defiladę floty, którą otwierał *Gneisenau* a za nim kolejno podążały *Deutschland*, *Admiral Scheer*, *Admiral Graf Spee*, krążowniki lekkie *Nürnberg*, *Leipzig* i *Köln*, niszczyciele *Richard Beitzen*, *Georg Thiele*, *Max Schultz*, *Theodor Riedel*, *Hermann Schoemann*, *Friedrich Ihn*, *Erich Steinbrinck*, *Friedrich Eckold*, *Bruno Heinemann*, *Wolfgang Zenker*

oraz *Leberecht Maass*. Pochód zamykały małe jednostki z 1 flotyli torpedowców, 2 flotyli eskortowej, 2 flotyli trałowców i 1 flotyli kutrów torpedowych. Do końca roku okręt poddany został przebudowie oraz licznym pracom wykończeniowym w Deutsche Werke w Kilonii.

7 stycznia 1939 roku do służby została wcielona bliźniacza jednostka – pancernik *Scharnhorst*. Dowództwo nad nim objął komandor Otto Ciliax, pod

Wydarzeniem szczególnej rangi w krótkiej służbie w okresie pokoju był udział *Gneisenau* w wielkiej paradzie Kriegsmarine w dniu 22.08.1938, która odbyła się na wodach Zatoki Kilońskiej z okazji wizyty regenta Węgier, admirała von Horthy’ego. *Gneisenau* jako okręt flagowy wspomnianą paradę otwierał. Nad okrętem powiewa flaga szefa floty viceadmirała Hermana Boehma oraz, na cześć gościa, ostatniego dowódcy floty Monarchii Naddunajskiej, stara cesarsko-królewska bandera wojenna, która miała jeszcze jedno symboliczne znaczenie, a mianowicie, że Kriegsmarine po dokonaniu przez Hitlera „Anschlussie” Austrii pielęgnować i podtrzymywać będzie dotychczasowe tradycje morskie. Zwodowanemu tego dnia w Kilonii nowemu ciężkiemu krążownikowi, którego matką chrzestną była żona regenta, nadano nazwę *Prinz Eugen*. Fot. zbiory Michał Jarczyk



Latem 1939 Gneisenau wyruszył w sześciotygodniowy rejs szkoleniowy na Środkowy Atlantyk. W dniach od 1-2.07 pancernik złożył wizytę w Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich, gdzie niniejsza fotografia została wykonana.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

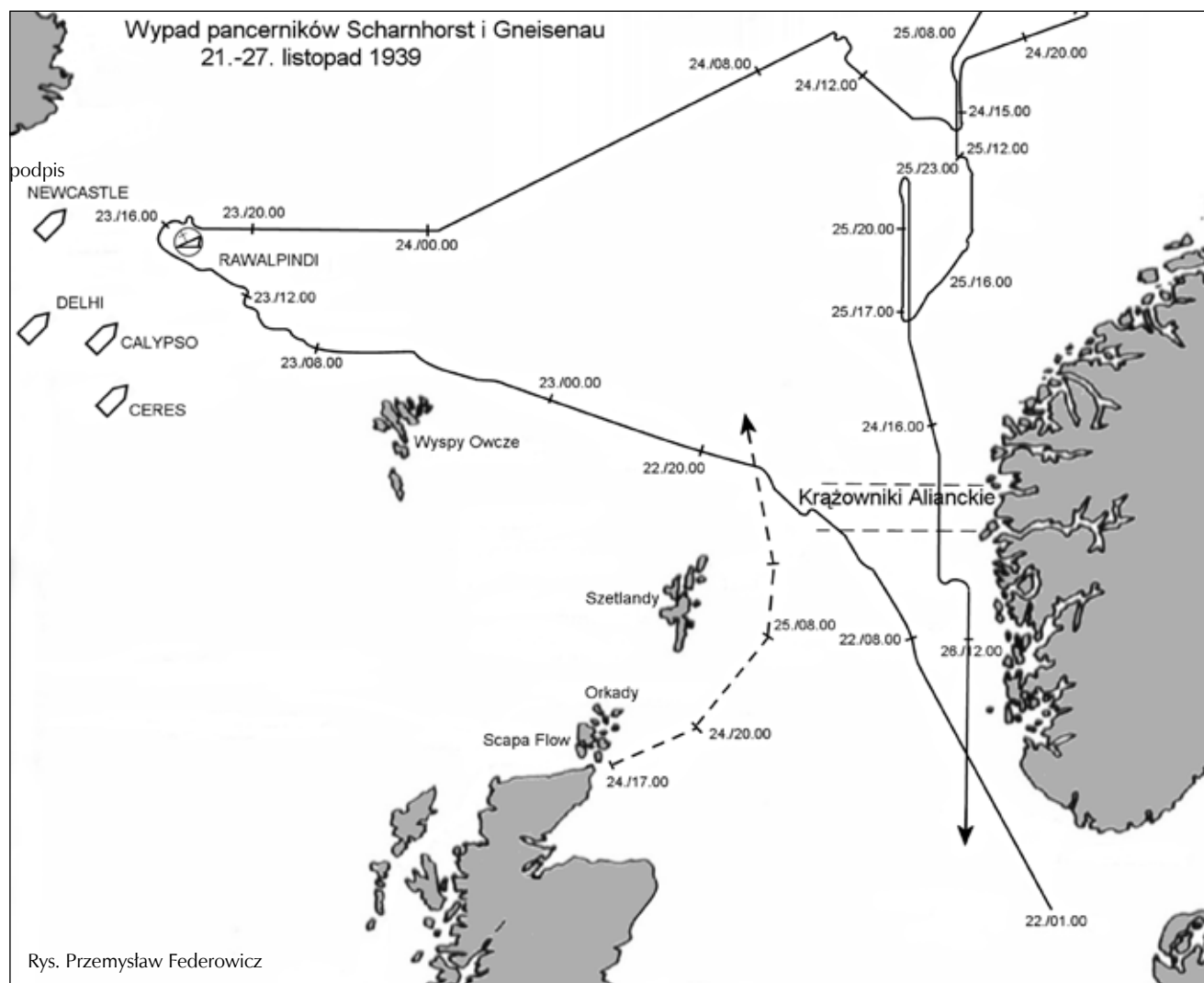
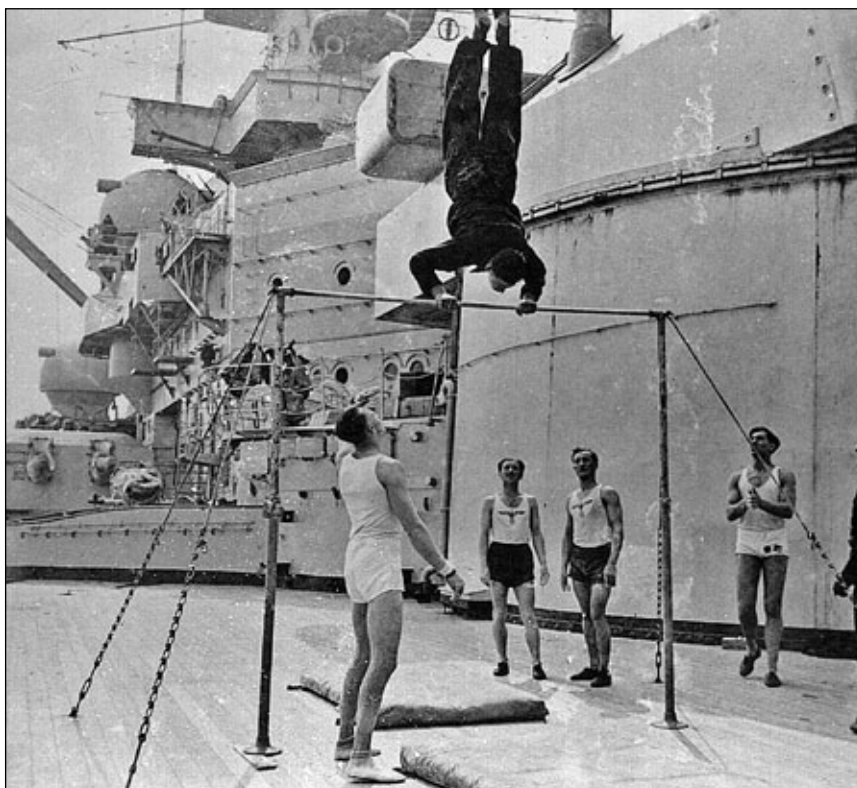


W wolnych chwilach załoga pancernika *Gneisenau* regenerowała siły przed następnymi rejsami. Fot. zbiory Siegfried Breyer

którego rozkazami rozpoczęły się próby maszyn i szkolenie załogi u ujścia rzeki Jade. 1 kwietnia obie bliźniacze jednostki wzięły udział w paradzie floty z okazji wodowania pancernika *Tirpitz* w Wilhelmshaven. Na pokładzie *Scharnhorsta* odbyła się nominacja admirała Raedera na stanowisko Wielkiego Admirała. Od czerwca do sierpnia okręt został znacznie przebudowany w Kriegsmarine-werft w Wilhelmshaven.

W okresie od czerwca do lipca *Gneisenau* odbył 6 rejsów na Środkowy Atlantyk przebywając m.in. w dniach od 1 do 2 lipca w Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich.

Rozpoczęcie wojny zastało oba okręty w Brunsbüttel, gdzie 4 września były nieskutecznie atakowane przez 14 brytyjskich samolotów Vickers „Wellington” z 9 i 149 eskadry. Cztery dni później oba okręty przeszły Kanałem Kilońskim na Bałtyk, gdzie







*Scharnhorst w okowach lodu na Bałtyku zimą przełomu 1939/1940.*

Fot. zbiory Siegfried Breyer

rozpoczęły strzelania artyleryjskie do okrętu celu *Hessen*. Wykonywane przy tym próby urządzeń okrętowych wykazały wiele błędnych rozwiązań m.in. umieszczenia katapult na wieżach „C”, a na niedawno co wcielonym do służby *Scharnhorście* wykryto poważne usterki środkowej turbiny. 1 października na *Scharnhorście* nastąpiła zmiana dotychczasowego dowódcy, komandor Otto Ciliax został przeniesiony na stanowisko dowódcy sztabu Marinegruppenkommando West, a jego miej-

sce zajął komandor Kurt Caesar Hoffmann.

5 października *Gneisenau* opuścił Kilonię i udał się do ujścia Jade. Dwa dni później, wraz z krążownikiem lekkim *Köln* oraz 9 niszczycielami *Wilhelm Heidkamp*, *Dieter von Roeder*, *Karl Galster*, *Max Schultz*, *Bernd von Arnim*, *Friedrich Ihn*, *Friedrich Eckold*, *Paul Jacobi* oraz *Erich Steinbrinck* uczestniczył w wypadzie przeciwko alianckiej żegludzie w rejonie południowej Norwegii. Zadaniem zespołu było wciągnięcie Roy-

al Navy w pułapkę przygotowaną przez lotnictwo i okręty podwodne. Następnego dnia, w godzinach popołudniowych, zespół został wykryty przez samolot patrolowy z 224 eskadry lotnictwa przybrzeżnego (Coastal Command), a jego meldunek został zinterpretowany przez Admiralicję Brytyjską jako próba przedarcia się okrętów niemieckich na Atlantyk. Trzon floty brytyjskiej został więc skierowany dla wzmocnienia przejścia pomiędzy Islandią a Szetlandami. Okręty niemieckie, wobec innego niż zakła-

*Scharnhorst* w styczniu 1940 otoczony skutym lodem przy swojej boi cumowniczej.

Fot. zbiory Pierre Hervieux





Początek lutego 1940. *Scharnhorst* w drodze do Wilhelmshaven przechodzi właśnie przez służę nr III. Zwraca uwagę brak herbu jednostki na dziobie.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

dano posunięcia przeciwnika, skierowały się w kierunku Niemiec, wchodząc 10 października do Kilonii.

Przygotowując się do pierwszej wspólnej operacji bojowej pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau* zostały 8 listopada przebazowane z Kilonii do Wilhelmshaven. 21 dnia tegoż miesiąca obie jednostki pod dowództwem, zaokrętowanego na *Gneisenau*, Wiceadmirała Wilhelma Marschala wyszły w morze. Eskortę ich stanowiły niszczy-

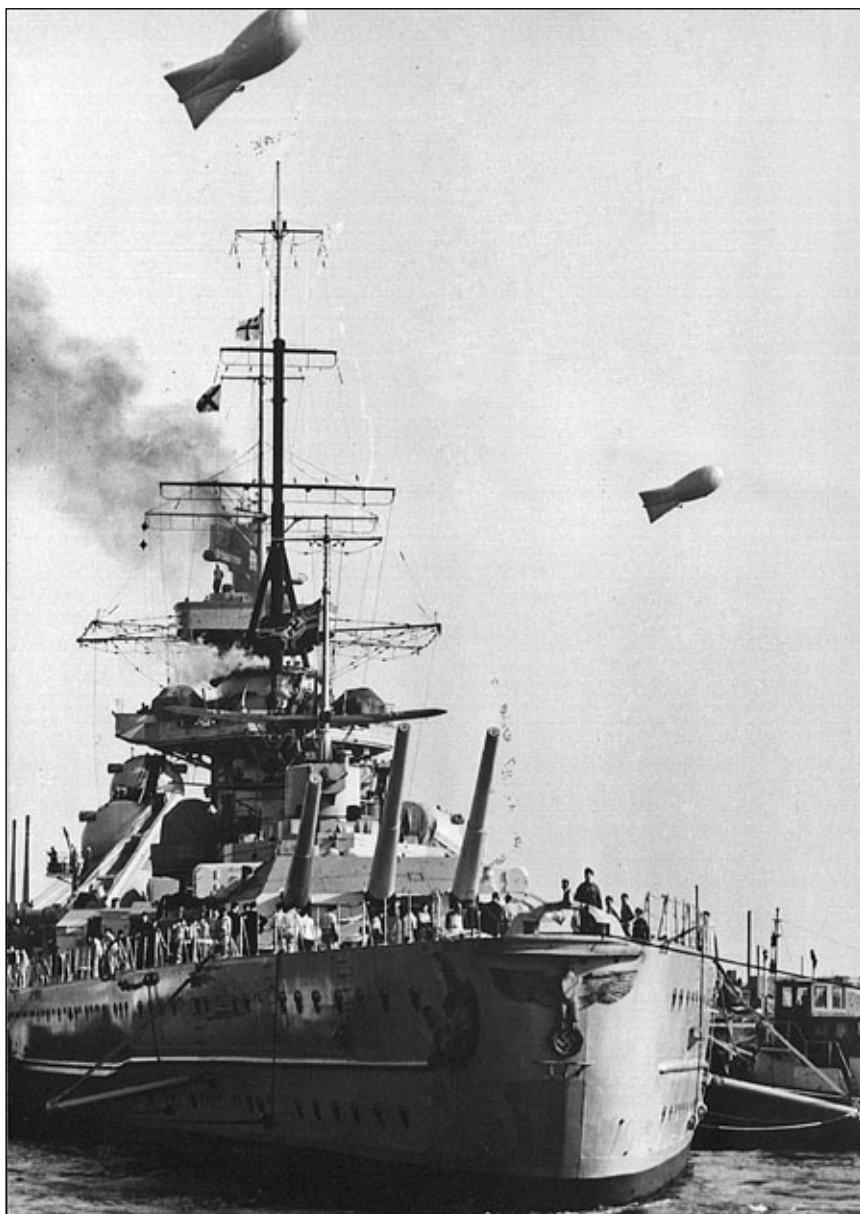
ciele *Bernhard von Arnim*, *Erich Giese* i *Karl Galster* z 4 flotylli, torpedowce *Leopard*, *Seeadler*, *Iltis* i *Wolf*, oraz dołączone do zespołu na Morzu Północnym krążowniki *Leipzig* i *Köln*. Po odesłaniu eskorty do baz, pancerniki skierowały się w obszar kontrolowany przez aliancki Patrol Północny, zabezpieczający przejście na Atlantyk pomiędzy Islandią a Wyspami Owczymi. 23 listopada *Scharnhorst* wykrył pierwszą jednostkę aliancką, którą później okazał się pomocniczy krążow-

nik *Rawalpindi*. O 17.03 pancernik rozpoczął ostrzał wrogiego celu z odległości 7,5 km. Niebawem brytyjski okręt został trafiony pociskami głównego kalibru, lecz nie pozostając biernym otworzył ogień ze swoich 152 mm dział. Jeden z jego pocisków rozerwał się nad dziobową nadbudówką *Scharnhorsta*, powodując liczne uszkodzenia odłamków. O 17.30 do nierównej walki dołączył *Gneisenau*, ale o 17.35 przerwał ogień i oba okręty rozpoczęły akcję ra-

*Scharnhorst* podczas przechodzenia przez Kanał Kiloński wiosną 1940.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





*Gneisenau* przed wyjściem na operację „Weserübung” w kwietniu 1940 roku. Na maszcie powiewa flaga wiceadmirała (biała z czarnym krzyżem i czarną kulą), w tym przypadku chodzi o Lütjensa, który zastąpił chorego szefa floty, admirała Marschalla. W tym czasie jednostka została już wyposażona w urządzenie demagnetyzacyjne, którego kabel wyraźnie odcina się na tle poszycia lewej burty, lecz rufowe godło państwowe nie zostało jeszcze zdjęte. Koncentracja floty niemieckiej nie uszła uwadze brytyjskiego RAF-u, który dokonywał regularnych nalotów. Stąd unoszące się w powietrzu balony zaporowe. Fot. zbiory Pierre Hervieux

towniczą, zakończoną po wykryciu na horyzoncie alianckiej jednostki w postaci krążownika *Newcastle*. Powiadomiona Admiralicja wysłała 6 ciężkich okrętów *Nelson*, *Rodney*, *Hood*, *Dunkerque*, *Warspite* i *Repulse*, lotniskowiec *Furious* oraz 19 krążowników. Płonący *Rawalpindi* zatonął o godz. 20.00, zaś jego pogromcy rozpoczęli wycofywanie się na wschód celem późniejszego przebiicia się do Niemiec, które zaczęto realizować po pogorszeniu się pogody 25 listopada.

Podczas krótkiej potyczki *Gneisenau* wystrzelił 52 pociski 280 mm i 125 do dział 150 mm, *Scharnhorst* analogicznie

89 do 280 mm i 109 do 150 mm<sup>15</sup>. Następnego dnia okręty przerwały blokadę między Sztetlandami a Norwegią, i 27 listopada zawinęły do Wilhelmshaven.

Po powrocie z Morza Północnego, w końcu listopada, dowództwo nad *Gneisenau* objął komandor Harald Netzbrand. Oba okręty zostały zaś skierowane do stoczni, *Gneisenau* do Kilonii, a *Scharnhorst* do Wilhelmshaven na przeglądy techniczne. Wskutek bardzo ostrej zimy, która nawiedziła Europę, okręty do połowy stycznia przebywały w bazach. 11 stycznia 1940 roku *Scharnhorst*, przepływając przez Kanał Kiloński, wpłynął do portu w Kilonii do-

łączając tym samym do swojej bliźniaczej jednostki. 4 lutego *Gneisenau* został przebazowany do Wilhelmshaven, a dzień później takie przebazowanie wykonał *Scharnhorst*. Podczas rejsu Kanałem Kilońskim gruby lód uszkodził jedną ze śrub napędowych pancernika *Gneisenau*, zmuszając okręt do zadołkowania w Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven.

Dopiero 17 lutego 1940 roku okręty wraz z pancernikiem *Admiral Hipper* i niszczycielami z 4 flotylli *Karl Galster*, *Wilhelm Heidkamp* i *Wolfgang Zenker* skierowały się w ramach operacji „Nordmark” (Marchia Północna) przeciwko żegludze między Bergen a Wielką Brytanią. Wobec nie wykrycia żadnych jednostek przeciwnika 20 lutego okręty powróciły do Wilhelmshaven, gdzie zakotwiczyły w Hipper-Hafen.

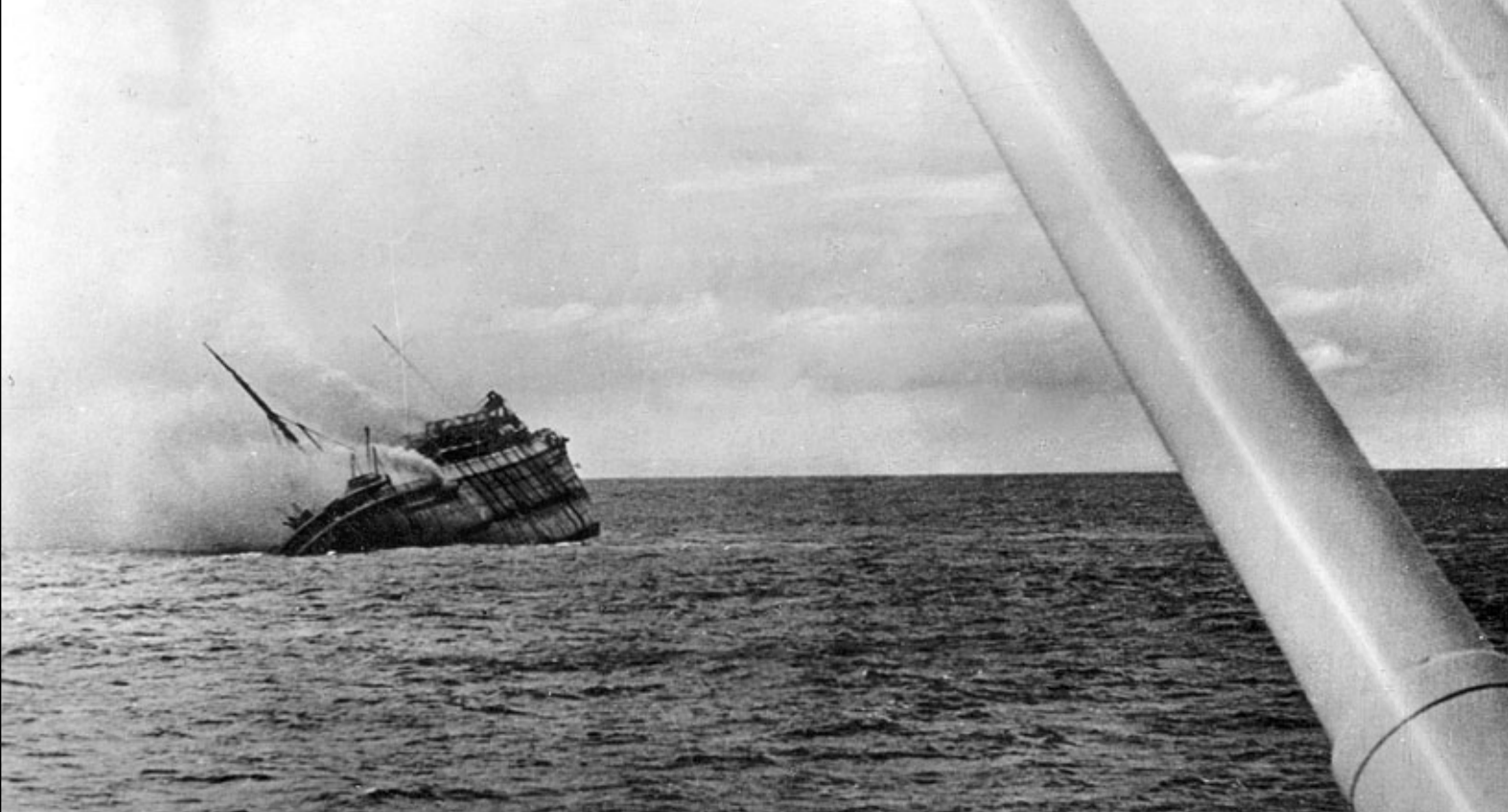
Podczas lotu, 6 marca, rozbił się samolot pokładowy z *Scharnhorsta*, w którym zginął jego pilot i obserwator.

Wczesnym rankiem 7 kwietnia oba pancerniki dowodzone przez admirała Günthera Lütjensa wyruszyły w kierunku Norwegii w ramach operacji „Weserübung” (Ćwiczenia na Wezerze). Na Morzu Północnym do zespołu dołączyły krążownik ciężki *Admiral Hipper* oraz niszczyciele *Paul Jacobi*, *Friedrich Eckold*, *Bruno Heinemann* i *Theodor Riedel*. Okręty ubezpieczały 9 niszczycieli komandora Friedricha Bontego *Hans Lüdemann*, *Hermann Kühne*, *Anton Schmitt*, *Dietrich von Roeder*, *Georg Thiele*, *Wolfgang Zenker*, *Bernd von Arnim*, *Erich Giese* i *Erich Koellner*, na których pokładach znajdowało się 2 tysiące strzelców alpejskich 3 dywizji generała Dietla. 8 kwietnia o 09.20 *Admiral Hipper* z niszczycielami eskorty odłączył się w kierunku wykrytego niszczyciela brytyjskiego *Glowworm*, należącego do osłony *Renown*<sup>16</sup>, a po jego zatopieniu skierował się do Trondheim. Pozostałe okręty grupy skierowały się na północny wschód w kierunku Narwiku. 9 kwietnia pancerniki obrały kurs północno-zachodni, a niszczyciele kurs na Ofotfiord. Rankiem około 03.30 okręty admirała Lütjensa napotkały zespół wiceadmirała W.J. Whitwortha w składzie pancernik *Renown* i 3 niszczyciele. W półtoragodzinnym pojedynku artyleryjskim prowadzonym w czasie silnego sztormu *Renown* został trafiony 2 pociskami 280 mm, a *Gneisenau* trzema. Bezpośrednie trafienie 381 mm pociskiem

15. wg M. Whitley *Deutsche Großkampfschiffe*.

16. *Renown* – bryt. pancernik, wod. 1915, wyp. 32 000 t, wym. 242 x 27 x 9,6 m, pręđ. 31 w, uzbr. 6 x 381 mm, 20 x 114 mm.





Zatopienie brytyjskiego transportowca *Orama* 8 czerwca 1940 roku przez niemieckie okręty.

Fot. zbiory Michał Jarczyk

w maszt bojowy (godz. 04.17) spowodowało uszkodzenie systemu kierowania ogniem i było rezultatem decyzji o przerwaniu pojedynku. Dodatkowo dwa trafienia 114 mm pocisków jakie otrzymał *Gneisenau* (godz. 04.34) w wieże artyleryjskie „A” i „C” poczyniły dodatkowo wiele szkód. Trafiona wieża dziobowa straciła lewoburtową osłonę dalmierza. Spowodowało to ciągłe zalewanie dział wodą morską i jej liczne awarie. W toku walki na pokładzie okrętu poległo 2 oficerów i 4 marynarzy a dalszych 9 zostało rannych. *Scharnhorst* wystrzelił 195

pocisków 280 mm i 91 150 mm, natomiast *Gneisenau* analogicznie 54 i 10 pocisków<sup>17</sup>. Rankiem 12 kwietnia pancerniki w odległości 80 mil morskich na południowy zachód od Egersundu spotykały się z krążownikiem *Admiral Hipper* i obierały kurs na Wilhelmshaven. Późnym popołudniem od zespołu dołączył krążownik *Köln* powracający z operacji zdobycia Bergen. Przeciwno powracającym do baz okrętom brytyjskie lotnictwo wysłało około 90 bombowców typu „Wellington” i „Hampden” z 9, 37, 38, 44, 50, 75, 99 i 149 eskadry, lecz

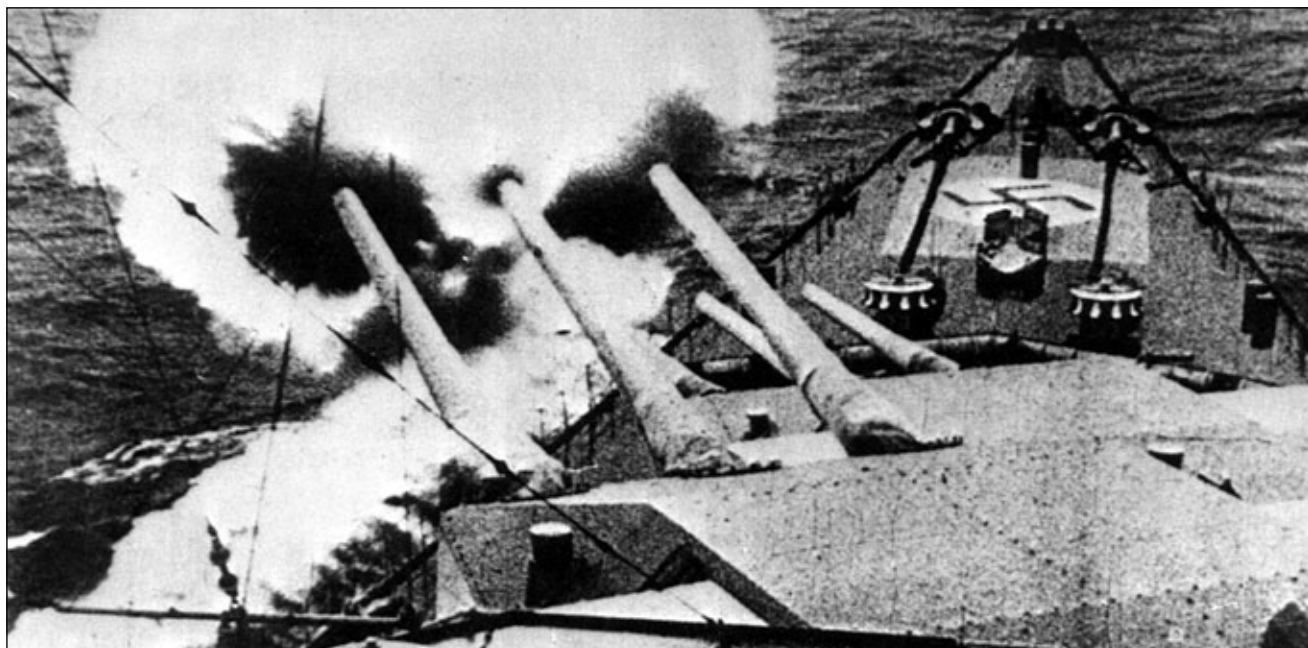
ponownie nie zdołano ich wykryć. Okręty wieczorem 12 kwietnia bezpiecznie osiągnęły Wilhelmshaven.

5 maja w rejonie ujścia Łaby *Gneisenau* wpadł na minę denną odnosząc przy tym tylko lekkie uszkodzenia kadłuba. Naprawa uszkodzeń, dokonywana w doku pływającym stoczni Deutsche Werke Kiel, trwała zaledwie 2 tygodnie. Po remoncie okręt zostaje przebazowany do Gdyni, a później 1 czerwca ponownie powrócił do Kilonii.

17. wg M.Whitley *op.cit.*

Operacja „Juno”. *Scharnhorst* otwiera ogień w kierunku brytyjskiego lotniskowca *Glorious*.

Fot. zbiory Pierre Hervieux





Plonący i przechylony na burtę *Glorious* po ostrzale przez okręty niemieckie.

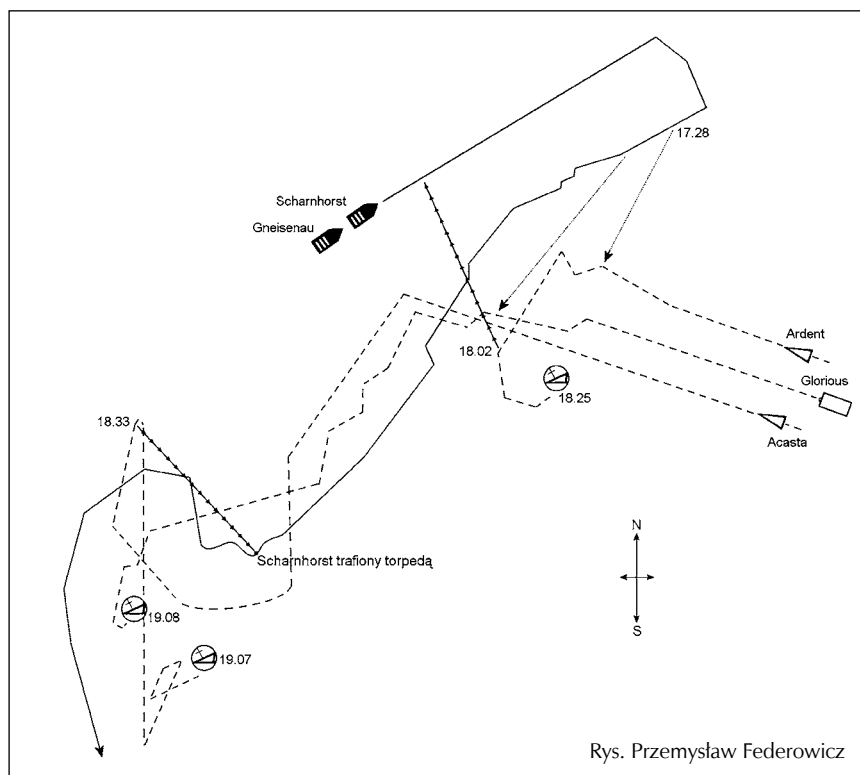
Fot. zbiory Michał Jarczyk

10 maja *Scharnhorst* na krótko został przebazowany do Gdyni, po czym został wprowadzony do stoczni w Kilonii celem remontu maszyn napędowych.

Na początku czerwca oba pancerniki, wraz z *Hipperem*, niszczycielami *Hans Lody*, *Hermann Schoemann*, *Erich Steinbrinck* i *Karl Galster* oraz zbiornikowcem *Dithmarschen* zakamuflowanym jako radziecki statek, uczestniczyły w operacji „Juno”, mającej za zadanie

odciążenie walczących pod Narwikiem wojsk generała Eduarda Dietla. Okręty dostały zadanie przerywania alianckich szlaków komunikacyjnych na trasie Narwik-Harstadt. 4 czerwca zespół pod dowództwem admirała Wilhelma Marschalla opuścił port w Kilonii. 7 czerwca o godz. 18.00 okręty zakończyły tankowanie paliwa na wysokości Harstadu. Tegoż dnia zwiad lotniczy doniósł o obecności dwóch zespołów okrętów

przeciwnika. Rankiem 8 czerwca okręty rozpoczęły poszukiwanie wykrytych celów. *Hipper* zatopił uzbrojony trawler *Juniper* (530 t), pusty transportowiec *Orama* (19 840 t) oraz ciężko uszkodził średnią artylerią norweski zbiornikowiec *Oilpioneer* (5666 t), który został dobity przez niszczyciel *Schoemann*. Po zniszczeniu napotkanego przeciwnika admirał Marshall odesłał krążownik *Hipper* i niszczyciele do Trondheim. 9 czerwca w okolicach wyspy Jan Mayen o godzinie 16.45 obserwator ze *Scharnhorsta* wykrył na horyzoncie dymy z kominów w namiarze 60 stopni. O godz. 17.00 zauważono maszt dużej jednostki. Niemieckie pancerniki zwiększyły prędkość i skierowały się na przecięcie kursu wykrytej jednostki. O 17.20 rozpoznano ją jako lotniskowiec *Glorious*<sup>18</sup> w asyście dwóch niszczycieli *Ardent* i *Acasta*<sup>19</sup>. Około godz. 17.27 *Gneisenau* otworzył ogień do niszczyciela *Ardent*. Trzy minuty później także to tego celu zaczął strzelać *Scharnhorst*. O godz. 17.32 *Scharnhorst* otworzył ogień do brytyjskiego lotniskowca. Około godz. 18.25 zatonął *Ardent*, a *Glorious* zaczął plonąć i nabierać przechyłu. O 18.39 ostatni zdolny do ataku okręt brytyjski *Acasta* w samotnym rajdzie trafił torpedą pancernik *Scharnhorst* w ster-



Rys. Przemysław Federowicz

18. *Glorious* – bryt. lotniskowiec, wyp. 22 500 t, wym. 224 x 27,6 x 8,5 m, pręđ. 30,5 w, uzbr. 16 x 127 mm.

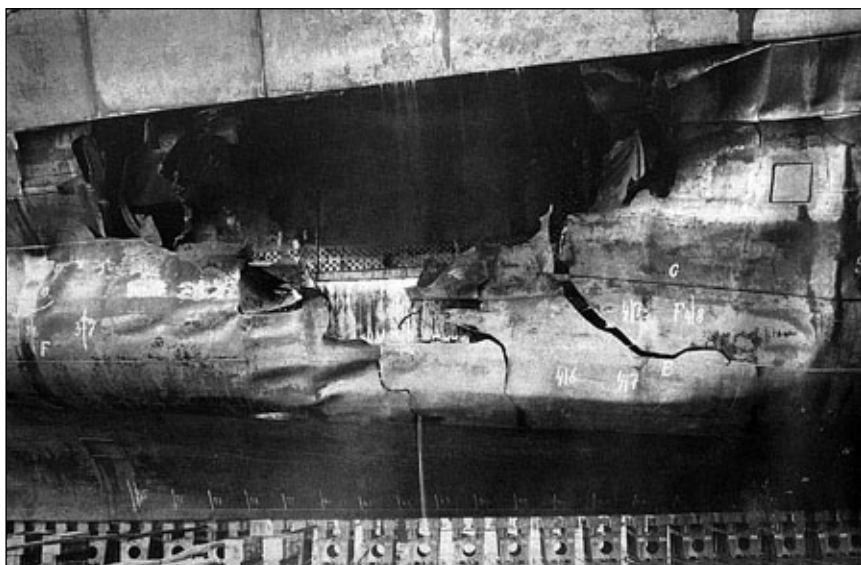
19. *Ardent* i *Acasta* – bryt. niszczyciele, wyp. 1350 t, wym. 95 x 9,8 x 2,6 m, pręđ. 35 w, uzbr. 2 x 120 mm, 8 wyrz. torp.533 mm.

Fiord Trondheim, po południu 11.06.1940. Zespół okrętów Kriegsmarine po powrocie z operacji „Luno” niemalże w komplecie. Od lewej Gneisenau, z tyłu Scharnhorst, przy burcie którego zacumowały dwa torpedowce. Pośrodku zaopatrzniowiec Alstertor, a za nim niszczyciele Karl Calster (z lewej) i Hans Lody. Przed nimi ciężki krążownik Admiral Hipper, a z nim zbiornikowiec Friedrich Brenne. Na pierwszym planie trzy wodnosamoloty torpedowe typu He 115 oraz jeden ratowniczy (ten pomalowany na biało) He 59.

Fot. zbiony Pierre Hervieux







Odpalona z tonącego niszczyciela *Acasta* torpeda ugodziła *Scharnhorsta*. Po prowizorycznej naprawie w Trondheim skierowano go do Kilonii, gdzie w doku stoczni Deutsche Werke powstałe szkody usunięto. Tam też wykonano niniejszą fotografię. Fot. zbiory Siegfried Breyer

burtę. Torpeda eksplodowała w rejonie rufowej wieży „C” tworząc wielką wyrwę o szerokości 12 i wysokości 4 metrów, przez którą do okrętu dostało się 2500 ton wody. Straty wyniosły 48 zabitych i 11 rannych. Po zatopieniu *Acasty* i pograżeniu się pod wodą *Glouriosa* zespół przerwał operację i udał się do Trondheim, który osiągnął jeszcze tego samego dnia. *Scharnhorst* podczas pojedynku wystrzelił 210 pocisków 280 mm, 850 do dział 150 mm, oraz 136 do 105 mm, *Gneisenau* analogicznie 175 280 mm i 306 150 mm<sup>20</sup>.

Uszkodzony *Scharnhorst* zakotwiczył na redzie portu na wschód od wyspy Munkholmen, natomiast reszta zespołu admirała Marshalla rankiem następnego dnia o 09.00 opuściła miejsce bazowania i udała się na otwarte morze. Pogarszająca się pogoda uniemożliwiła niemieckiemu lotnictwu zwiadowczemu wykrycia jednostek przeciwnika. Wobec takiej sytuacji 11 czerwca zespół powrócił w zacisze Trondheimfiordu.

13 czerwca Brytyjczycy przeprowadzili nalot na bazujące w rejonie Trondheim okręty. Uszkodzony już *Scharnhorst* dodatkowo został trafiony przez 227-kg bombę, która jednak okazała się niewybuchem.

20 czerwca zespół admirała Marshalla, teraz w składzie *Gneisenau*, *Hipper* i *Karl Galster*, wypłynął na pełne morze i skierował się na linię Wysp Owczych – Orkadów. Jego zadaniem było odciągnięcie uwagi brytyjskiej Admiralicji od przedzierającego się do Niemiec *Scharnhorsta*, który opuścił Trondheimfiord godzinę później. Eskortę jego stanowiły niszczyciele *Hans Lody*, *Hermann Schoemann*, *Erich Steinbrinck*, tor-

pedowce *Greif* i *Kondor*, 3 trałowce z 1 flotylli oraz przybyłe następnego dnia torpedowce *Falke* i *Jaguar*. 40 mil morskich od wyspy Halten *Gneisenau* został trafiony torpedą brytyjskiego okrętu podwodnego *Clyde* w sterburtę, w części dziobowej, powodującą ogromną dziurę w kadłubie. Okręt natychmiast skierowano do Trondheim i z braku doku pływającego, doraźną opiekę nad okaleczonym okrętem zapewniał statek warsztatowy *Huascaran*. 23 czerwca *Scharnhorst* bezpiecznie osiągnął macierzyste wody a następnego dnia został wprowadzony do doku pływającego „C” w Deutsche Werke w Kilonii. Naprawy okrętu potrwały do późnej jesieni 1940 roku.

W lipcu nowym dowódcą na *Gneisenau* został komandor Otto Fein. Miesiąc później 25 lipca, gdy niebezpieczeństwo ataku zmalało, okręt rozpoczął powrót do Niemiec pod eskortą krążownika *Nürnberg* i niszczycieli *Karl Galster*, *Friedrich Ihn*, *Hans Lody*, *Paul Jacobi*, 4 trałowców z 2 flotylli oraz dołączonych następnego dnia torpedowców *Luchs*, *Iltis*, *Jaguar*, *Kondor* i *T 5*. Podczas opuszczania wejścia do Trondheimfiordu zespół został wykryty przez brytyjski okręt podwodny *Swordfish*, który przeprowadził atak na pancernik. Skutkiem wystrzelenia torped było trafienie i zatopienie torpedowca *Luchs*. 30 lipca okręt bezpiecznie zawinął do Kilonii, a następnego ranka został wprowadzony do doku „B”. Naprawy potrwały do 21 października, a 14 listopada odbyły się rejsy próbne na wschodnim Bałtyku.

21 listopada został ukończony wstępny remont na pancerniku *Scharnhorst*, po którym okręt udał się na próbny rejs połączony z przebazowaniem do Gdyni. Na początku grudnia 1940, kiedy oba okręty bazowały w Gdyni, przeprowadzono na nich strzelania artyleryjskie ciężkiej i średniej artylerii do okrętu celu *Hessen*, a także, wraz z krążownikiem *Nürnberg* i torpedowcami z 2 flotylli, ćwiczenia zespołowe. Rankiem 18 grudnia oba okręty wraz z przerywaczem zagród *Sperrbrecher 31* opuściły Gdynię i skierowały się do Kilonii, którą osiągnęły dzień później. 19 grudnia *Scharnhorst* został ponownie zadokowany na dalsze, końcowe naprawy do doku „B”,

20. wg M. Whitley *op.cit.*

*Gneisenau* po uszkodzeniach zadanych przez brytyjski okręt podwodny *Clyde*. Dziób został przebity na wylot. Fot. zbiory Siegfried Breyer





*Gneisenau* po uszkodzeniach zadanych przez brytyjski okręt podwodny *Clyde*, przy burcie statku warsztatowego *Huascaran*, fiord Trondheim. Dokonano prowizorycznej naprawy dziobu pancernika. Fot. zbiory Reinhard Kramer

które ukończono po czterech dniach. Obie jednostki były teraz gotowe do planowanej operacji krążowniczej.

Pierwszą próbę przedarcia się na Atlantyk podjęły pod koniec grudnia 1940 roku opuszczając 28 dnia tegoż miesiąca Kilonię. Początkową eskortę okrętów zapewniały przerywacze zagród

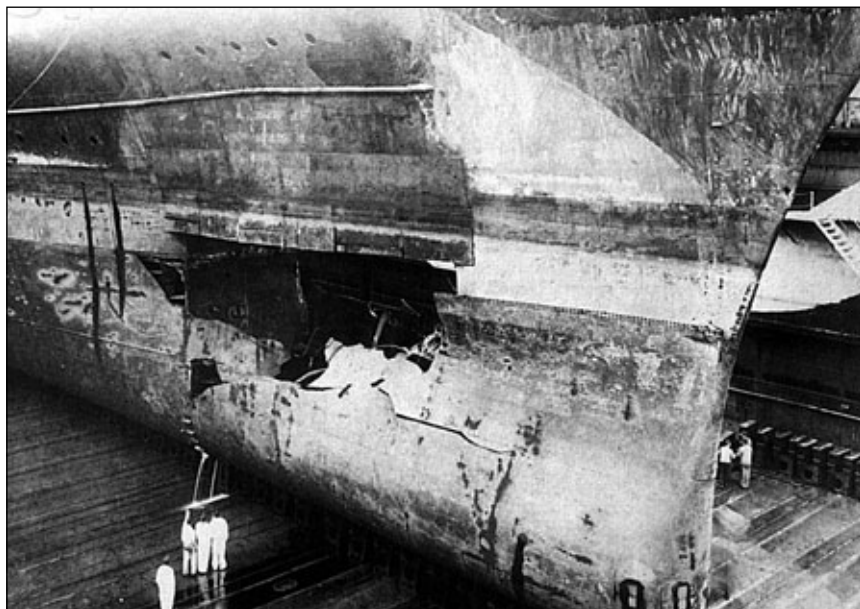
*Sperrbrecher 13* i *Sperrbrecher 31*, torpedowce z 1, 2 i 5 flotyli oraz trałowce z 18 flotyli. Na południe od Norwegii okręty dostały się w strefę huraganu, który uszkodził na *Gneisenau* urządzenie kierowania artylerią i powyginał niektóre części kadłuba. Admirał Lütjens planując usunięcie powstałych

usterek w Trondheim, skierował okręty do Korsfiordu, na południe od Bergen. Tam też otrzymał nowe dyrektywy nakazujące przerwać operację i powrócić do Kilonii.

2 stycznia 1941 *Gneisenau* zakotwił w Gdyni, a *Scharnhorst* w Gdańsku-Nowym Porcie, (Danzig Neufahrwasser) gdzie dokonano niewielkich remontów. 14 stycznia okręty ponownie zawinęły do portu w Kilonii, w którym nastąpiła modernizacja uzbrojenia przeciwlotniczego.

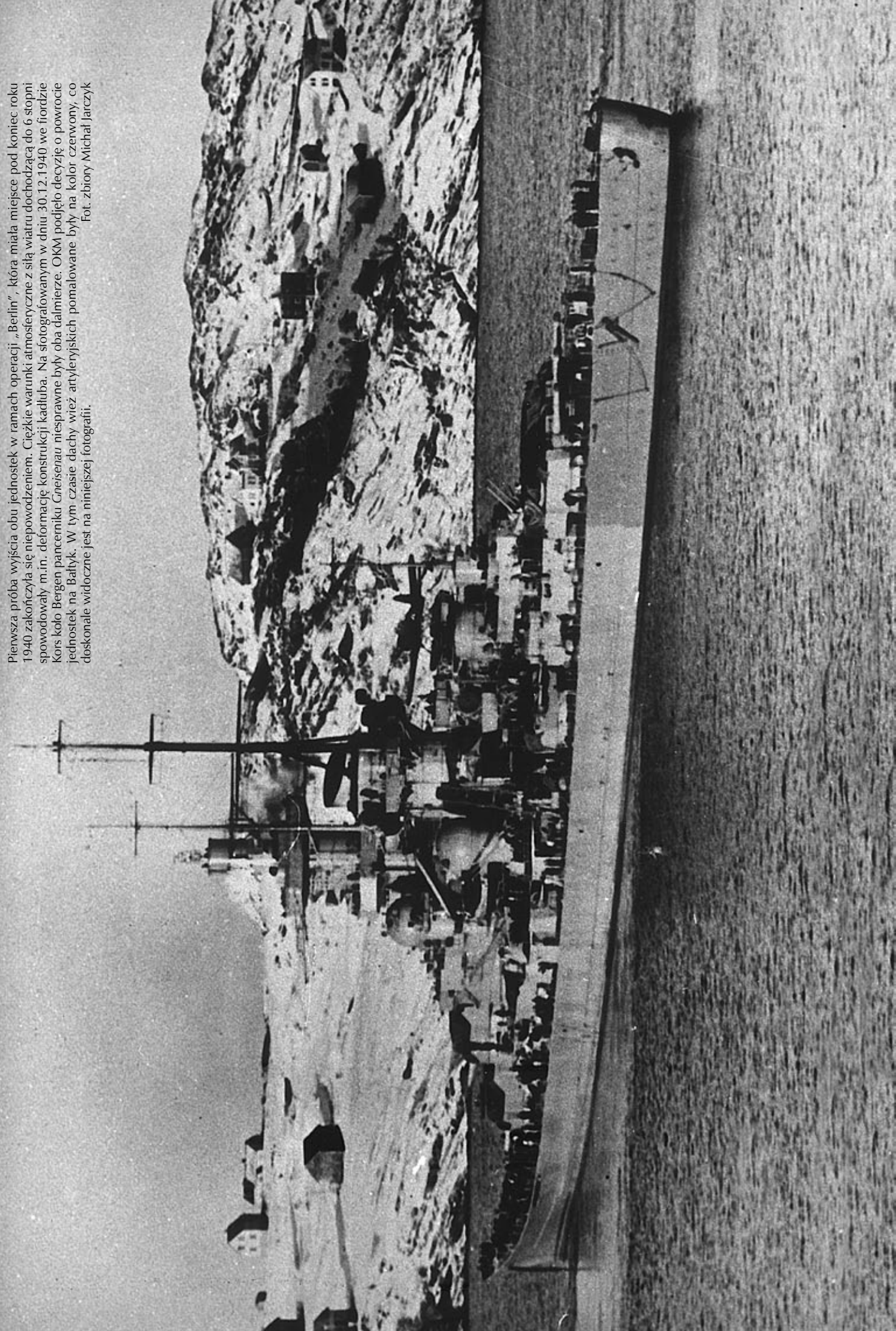
23 stycznia zespół admirała Lütjensa opuścił Kilonię w ramach operacji „Berlin”. Pięć dni później, podczas próby przedarcia między Islandią a wyspami Owczymi, pancerniki zostały wykryte przez patrolujący ten rejon krążownik *Naiad*. Okręty zostały zmuszone do wycofania się i ponownej próby, tym razem przez Cieśninę Duńską pomiędzy Islandią i Grenlandią. 30 stycznia okręty uzupełniły paliwo ze zbiornikowca *Adria* i rozpoczęły przedzieranie się na Atlantyk. 5 stycznia opuściły cieśninę oraz pobrały paliwo ze zbiornikowca *Schlettstadt*. Następnego dnia pancerniki rozdzieliły się zwiększając szansę odnalezienia statków alianckich. Po bezowocnych poszukiwaniach 8 lutego okręty ponownie spotkały się i podjęły próbę ataku

Po zadokowaniu dobrze widoczny stał się rozmiar zniszczeń części i dziobowej *Gneisenau*. Nad olbrzymich rozmiarów otworem rozpoznać można przyspawane nad linią wodną płyty, co wykonano w ramach przeprowadzonych w Trondheim prowizorycznych napraw. Fotografję wykonano 31.07.1940 w doku stoczni Deutsche Werke w Kilonii. Fot. zbiory Siegfried Breyer



Pierwsza próba wyjścia obu jednostek w ramach operacji „Berlin”, która miała miejsce pod koniec roku 1940 zakończyła się niepowodzeniem. Ciężkie warunki atmosferyczne z siłą wiatru dochodzącą do 6 stopni spowodowały m.in. deformację konstrukcji kadłuba. Na sfotografowanym w dniu 30.12.1940 we fiordzie Kors koło Bergen pancerniku *Gneisenau* niesprawne były oba dalmierze. OKM podjęło decyzję o powrocie jednostek na Bałtyk. W tym czasie dachy wież artyleryjskich pomalowane były na kolor czerwony, co doskonale widoczne jest na niniejszej fotografii.

Fot. zbiory Michał Jarczyk







Stary i powolny pancernik brytyjski *Ramillies*, którego sama obecność uratowała konwój HX-106 od prawdopodobnego rozgromienia przez okręty niemieckie.  
Fot. zbiory Jarosław Malinowski

na wykryty konwój HX-106. Jednakże z powodu wykrycia eskorty, w postaci starego pancernika *Ramillies*<sup>21</sup>, i wyraźnych rozkazów Dowództwa Wojny Morskiej, nakazujących nie wdawać się w potyczki z ciężkimi okrętami wroga, zespół szybko oderwał się od wolnego przeciwnika i skierował się na południe. 14 lutego pancerniki uzupełniły

paliwo z zbiornowców *ESSO-Hamburg* oraz *Schlettstadt*. Osiem dni później napotkały i zatopiły 5 samotnie płynących statków: frachtowce *Kantora* (3327 BRT), *Trelawney* (4689 t), *A.D. Huff* (6219 BRT), *Harlesden* (483 BRT) oraz zbiornikowiec *Lustrous* (6156 BRT). 27 lutego uzupełniły paliwo ze statków zaopatrzeniowych *Ermland*

i *Friedrich Breme*, a 6 marca spotkały się z okrętem podwodnym *U 124*, który przedstawił im sytuację w rejonie Wysp Kanaryjskich. Następnie zespół skierował się na południe w kierunku Wysp Zielonego Przylądka. 7 marca na okrę-

21. *Ramillies* – bryt. pancernik, wod. 1915, wyp. 28 000 t, wym. 190 x 27 x 8,5 m, pręđ. 23 w, uzbr. 8 x 381 mm, 14 x 152 mm.

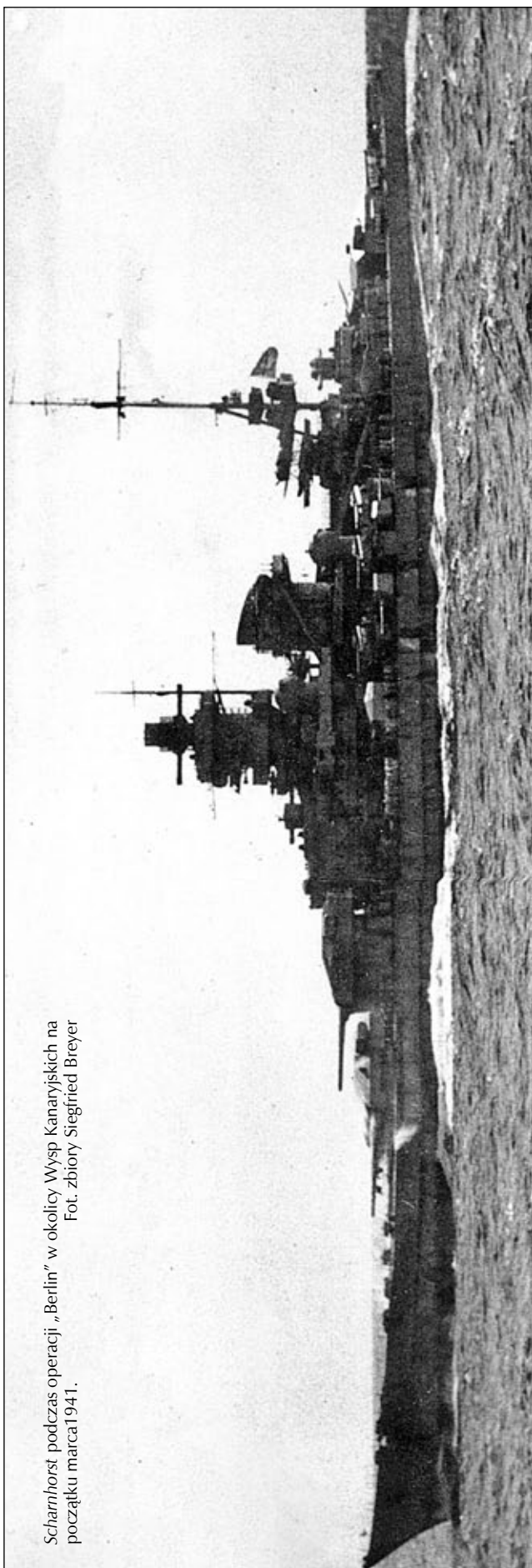
Fotografia *Scharnorsta* wykonana 6.03.1941 z pokładu *U 124* podczas operacji „Berlin”. Dobrze widoczny wzdłuż burty kabel urządzenia demagnetyzacyjnego (MES), założonego jesienią 1940.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer



Piękna nastrojowa fotografia Gneisenau wykonana w czasie  
operacji „Berlin”.  
Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz



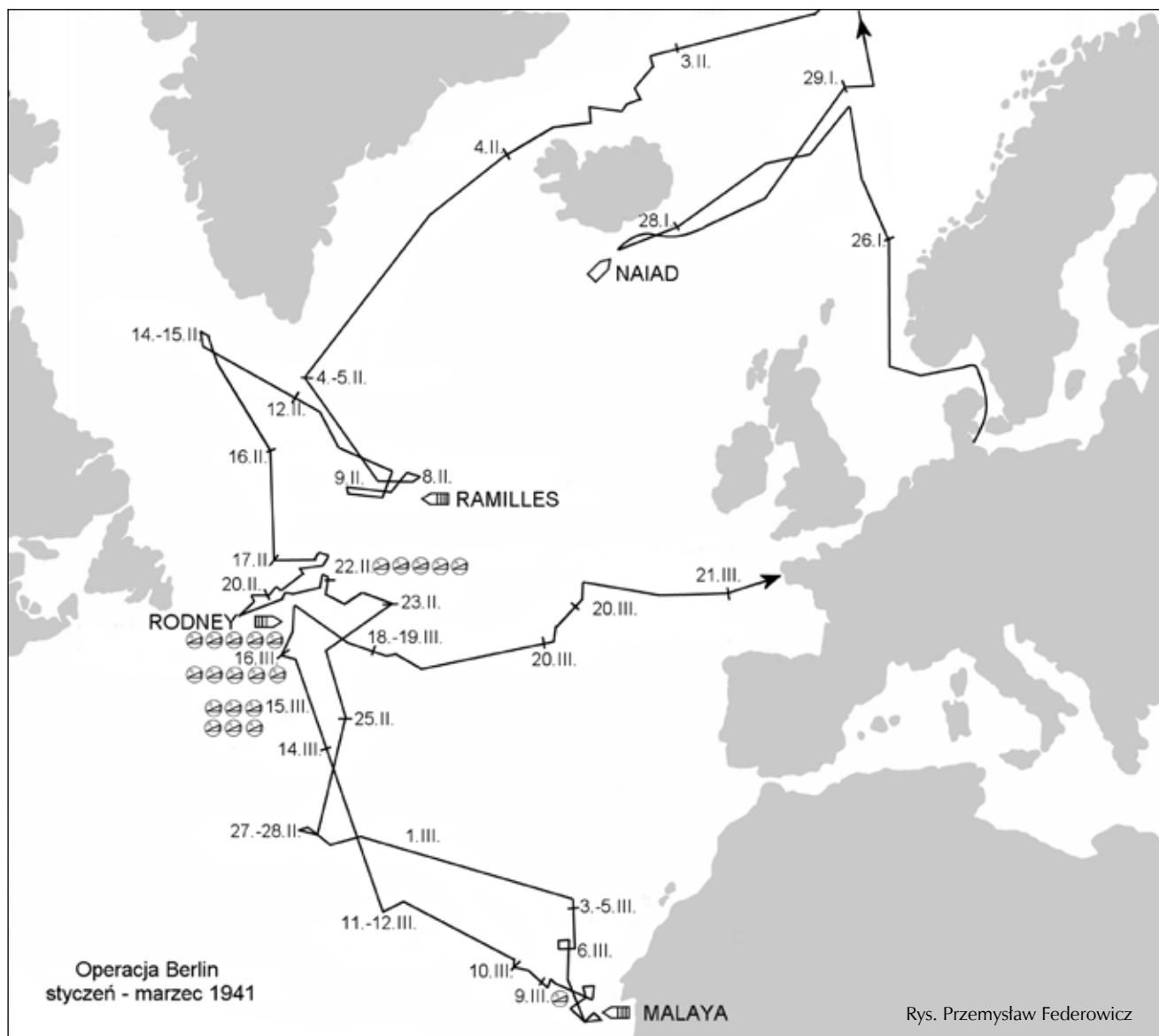
Scharnhorst podczas operacji „Berlin” w okolicy Wysp Kanaryjskich na  
początku marca 1941.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer



Gneisenau na krótko przed wejściem do Brestu, co zakończyło operację „Berlin”  
Fot. zbiory Siegfried Breyer







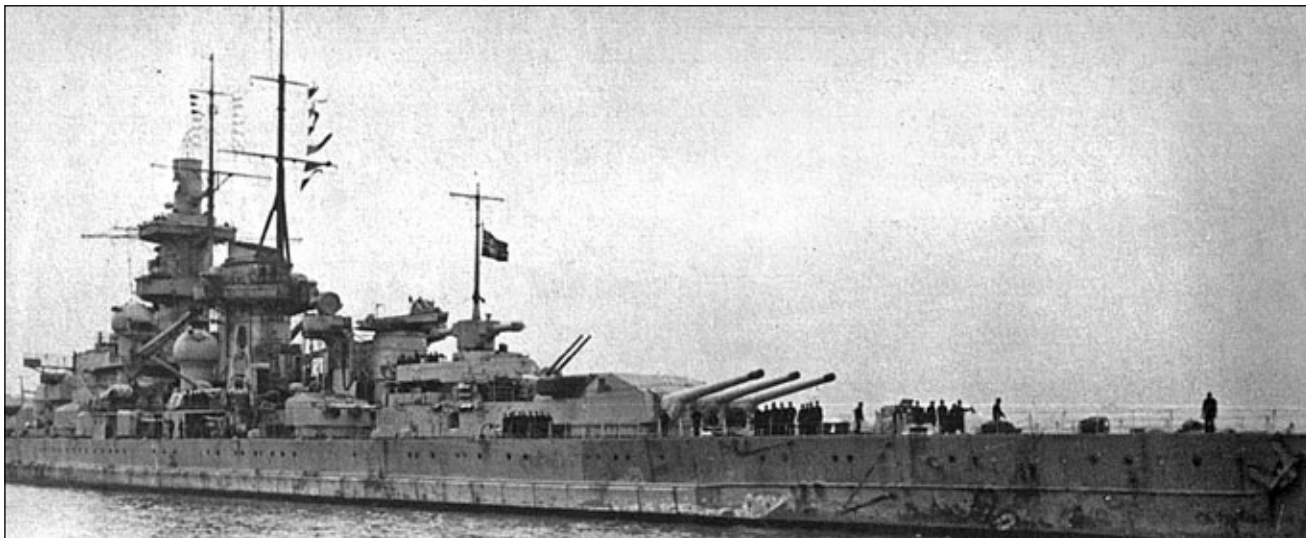
tach wykryto pancernik *Malaya*<sup>22</sup> oraz 12 transportowców konwoju SL-67. Jednakże z powodów ograniczeń narzuconych przez dowództwo i brak paliwa admirał Lütjens ograniczył się tylko do powiadomienia dowództwa o zaistniałej sytuacji. Powiadomione dzięki temu ubooty zatopiły 9 statków ze wspomnianego konwoju. Przez następny dzień pancerniki utrzymywały kontakt wzrokowy z cennym konwojem ubezpieczanym przez pancernik *Malaya*. Około 15.25 *Scharnhorst* nakierował *U 124*, a później *U 105* na nową pozycję konwoju. Ubooty w ponownym ataku zniszczyły 7 transportowców, uszkodziły pancernik i spowodowały rozproszenie się konwoju. Pancerniki zaś skierowały się przeciwko meldowanemu przez wywiad nowego zgrupowania statków. 9 marca *Scharnhorst* zatopił idący samotnie grecki parowiec *Marathon* (7926 BRT). Dwa dni później admirał Lütjens odebrał nowe rozka-

zy pozwalające na swobodne działanie przeciwko konwojom tylko do 17 marca, a po tym terminie jego celem miało być odciągnięcie alianckich okrętów od przedzierających się z Brestu krążowników *Admiral Scheer* i *Admiral Hipper*. 12 marca okręty pobrały paliwo ze zbiornikowców *Ermland* i *Uckermark* (eks-*Altmark*), przy czym obydwie te statki dołączyły do zespołu Lütjensa, który rozciągnął się na szerokość wielu dziesiątek mil. Trzy dni później *Gneisenau* wykrył 6 zbiornikowców: *British Strength* (7139 BRT), *Athelfoam* (6554 BRT), *Simnia* (6197 BRT), *San Casimiro*, *Bianca* (5688 BRT) i *Polykarp* (6405 BRT), które odłączyły się z jednego z konwojów. Pierwsze trzy zostały zatopione, ostatnie wzięte jako przysy. Statki te okazały się być najszybszymi jednostkami z rozproszonego konwoju. Rankiem 16 marca pancerniki rozpoczęły niszczenie napotkanych parowców. W sumie zatopiły 10 statków:

*Mangkhai* (8298 BRT), *Rio Dorado* (4507 BRT), *Silverfir* (4347 BRT), *Sardinian Prince*, *Empire Industry* (3721 BRT), *Granli* (1577 BRT), *Myson* (4564 BRT), *Royal Crown* (4388 BRT), *Demerton* (5251 BRT) oraz *Chilean Reefer* (1793 BRT) o łącznym tonażu 42 371 ton. Tegoż samego dnia *Gneisenau* napotkał okręt liniowy *Rodney*, który samym swoim pojawieniem się, zmusił okręty niemieckie do wycofania. Pancerniki rozpoczęły powrót do Brestu. W nocy z 18 na 19 marca pobrały ostatnie zapasy paliwa, po czym pośpiesznie udały się w kierunku Francji. 20 marca okręty zostają wykryte przez samoloty z lotniskowca *Ark Royal*<sup>23</sup> wchodzącego w skład „Force H”, a w wyniku

22. *Malaya* – bryt. pancernik, wod. 1915, wyp. 33 020 t, wym. 196 x 27,6 x 9,1 m, pręđ. 25 w, uzbr. 8 x 381 mm, 16 x 152 mm.

23. *Ark Royal* – bryt. lotniskowiec, wod. 1937, wyp. 22 000 t, wym. 240 x 29 x 8,5 m, pręđ. 31 w, uzbr. 16 x 114 mm.



Wejście *Gneisenau* do Brestu w dniu 22.03.1941 roku. Powiewające na masztach flagi kodu sygnałowego obwieszczają o sukcesie operacji „Berlin”, która rzeczywiście była udana. Fot. zbiory Siegfried Breyer

pogorszenia się pogody, już przez nie niepokojone, 22 marca pod eskortą torpedowców *Jaguar* i *Iltis*, zawinęły do Brestu. Okręty przebywając na morzu 61 dni przebyły 17 800 Mm oraz zatopiły względnie zdobyły 22 statki o łącznym tonażu 115 622 BRT. Tonaż brutto 8 topionych przez *Scharnhorsta* statków wyniósł 49 300 BRT, natomiast pancernika *Gneisenau* 11 zatopionych i 3 wziętych jako przysy o łącznym tonażu 66 500 BRT.

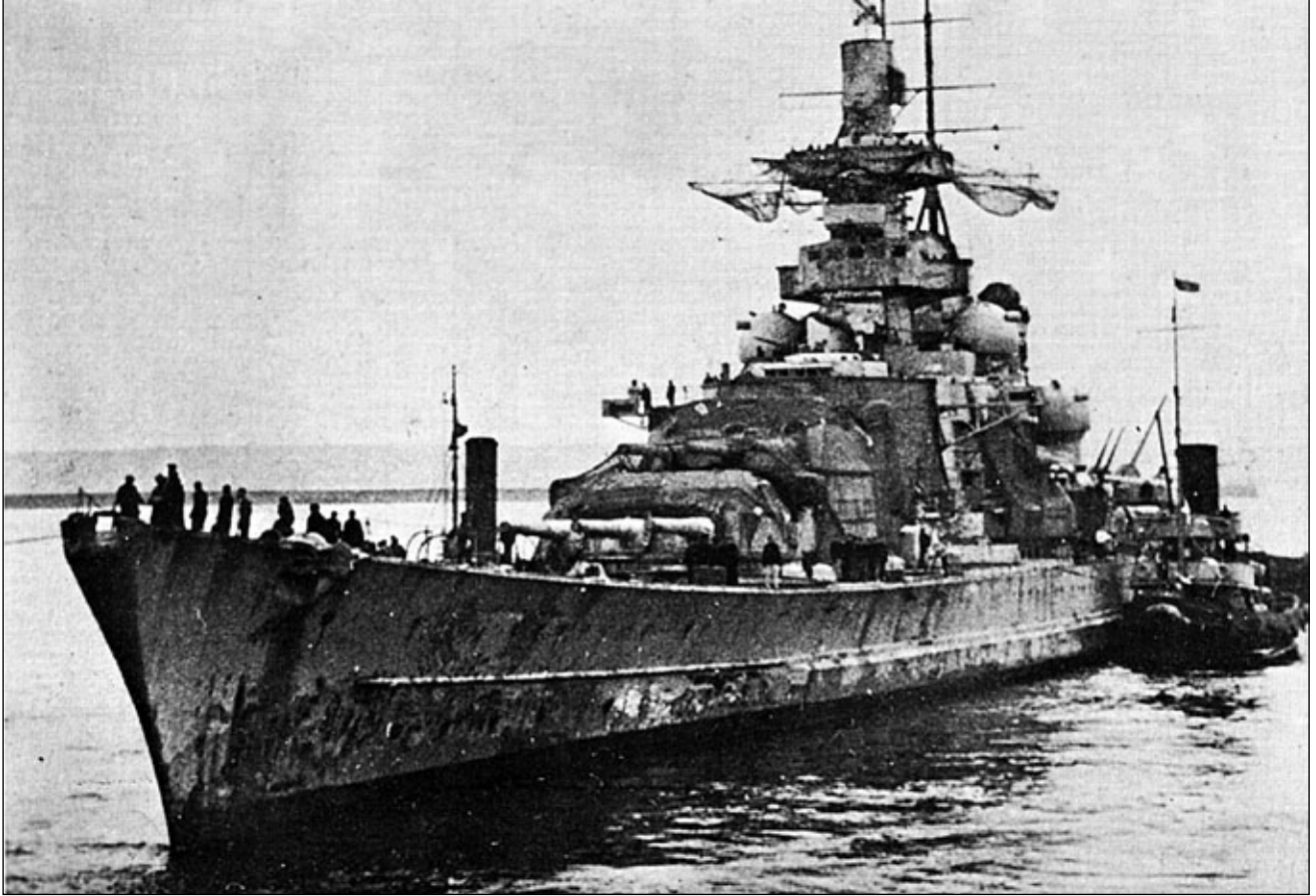
Krótko po przybyciu okrętów do Brestu zostały one wprowadzone do doków celem napraw i remontów bardzo nadwerężonych systemów napędowych. Naczelne dowództwo marynarki planowało już następną operację obu okrętów razem z pancernikiem *Bismarck*, który osiągnął pełną gotowość bojową. Po wstępnych oględzinach maszyn napędowych jedynie *Gneisenau* mógł w krótkim czasie być użyty na Atlantyku. Jednakże zatopienie *Bismarcka* rozwiąło

także plany wojny krążowniczej. Nadwerężone urządzenia napędowe *Scharnhorsta* musiały zostać poddane wielomiesięcznym remontom.

Pierwszy, z serii spodziewanych nalotów na Brest, odbył się w nocy z 30 na 31 marca. 100 brytyjskich bombowców bombardowało port wraz z zakotwiczonymi tam okrętami. Jedynym pociskiem, który upadł w bezpośredniej bliskości okrętów, okazał się niewypał, lądujący w doku, gdzie prze-

*Gneisenau* na redzie Brestu po zakończeniu operacji „Berlin”. W tym momencie snuto już plany dalszych operacji atlantyckich, podczas których nie zamierzano już schodzić z drogi „równorzędnym przeciwnikom”. Pogarda śmierci i determinacja brytyjskich pilotów torpedowych przekreślają dalekosiężne plany admirała Raedera i niemieckiego SKL. Fot. zbiory Siegfried Breyer





Fotografię wykonano 6 kwietnia 1941 po trafieniu *Gneisenau* torpedą lotniczą. Po obu burtach zacumowały jednostki pomocnicze. Nadbudówki pokryte są jeszcze siatką maskującą, które chronić miały jednostkę przed wypatrzaniem przez czujne oczy pilotów RAF-u, kiedy ta przebywała w doku.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Zadokowany w Breście *Gneisenau*. Fotografię wykonano prawdopodobnie w kwietniu 1941.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





W nocy na 11.04.1941 znajdujący się w doku *Gneisenau* trafiony został czterema bombami. Nie obyło się bez strat w ludziach. Jedna z bomb, która eksplodowała między kadłubem a ścianą doku wyrwała w poszyciu bocznym sporych rozmiarów dziurę.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

bywał *Gneisenau*. Po nalocie okręt opuścił lekko uszkodzony dok i został przeholowany, do niezabezpieczonego przez sieci przeciwtorpedowe, portu zewnętrznego. Fakt ten wykorzystało lotnictwo brytyjskie przeprowadzając rankiem 6 kwietnia atak 4 samolotów torpedowych Bristol „Beaufort” z 22 eskadry Coastal Command. Przed nalotem okręt zdołał wejść do lepiej zabezpieczonego basenu wewnętrznego. Samolot pilotowany przez porucznika Kennetha Campbella jako jedyny odnalazł cel i odpalił torpedę przed zniszczeniem go przez artylerię przeciwlotniczą. Torpeda trafiła *Gneisenau* w sterburtę w rejonie przedziału IV przy rufowej wieży „C”. Wobec remontu doku, do zabezpieczenia okrętu odkomenderowano 5 holowników oraz przerywacze *Sperrbrecher 9*, zakotwiczony przy bakburcie w rejonie rufy i *Sperrbrecher 8* znajdujący się po przeciwnej stronie pancernika. W godzinach popołudniowych następnego dnia okaleczony okręt wprowadzono do doku. Cztery dni później, w nocy z 10 na 11 kwietnia stojący w doku *Gneisenau* zostaje ponownie trafiony, tym razem 4 bombami. Pierwsza wybuchła przy wieży „B” na sterburtę, druga detonowała na pokładzie pancernym wewnątrz okrętu, trzecia i czwarta rozerwały się wewnątrz kadłuba w przedziale XIV obok barbety wieży „B” od strony sterburt. Nalot przeprowadziło 47 bombowców: 9 „Blenheimów”, 33 „Wellingtony” i 5 „Manchesterów”. Naprawy na okręcie trwały do stycznia następnego roku.

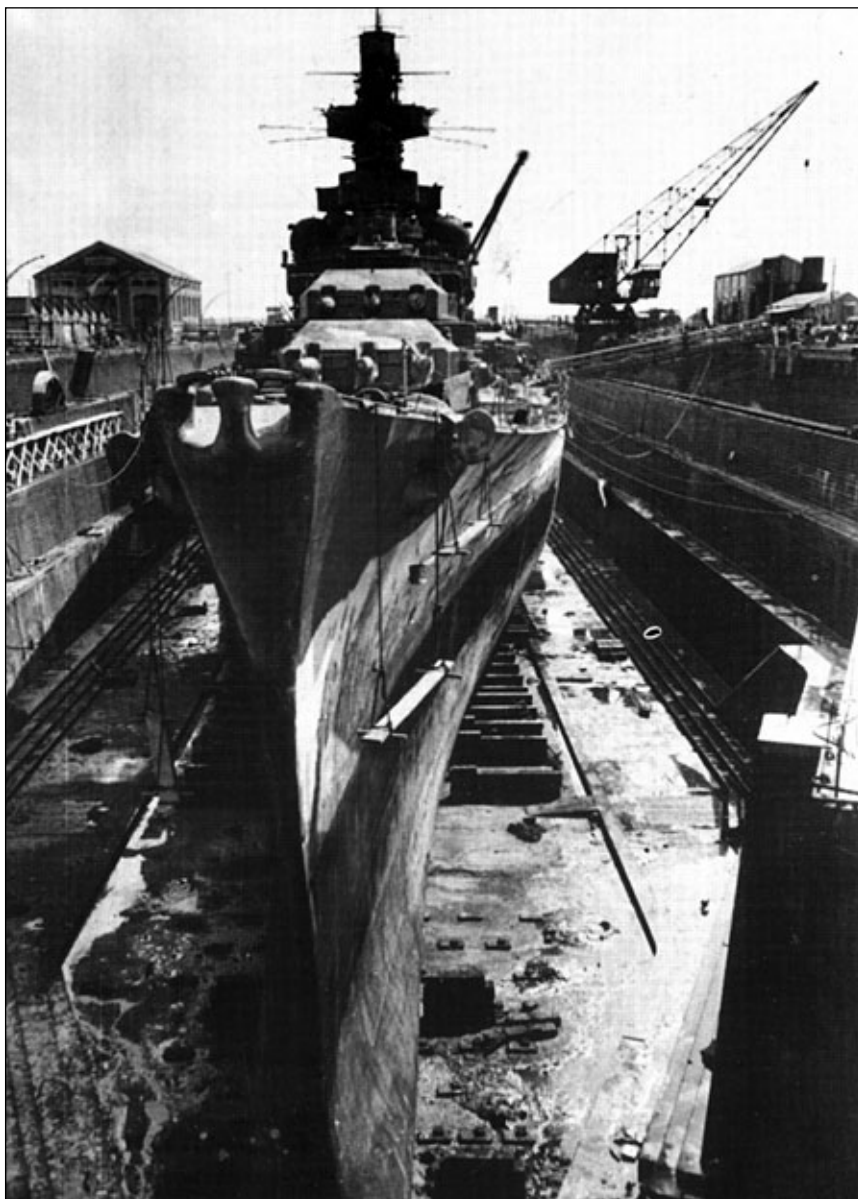
1 czerwca do Brestu zawinęła następna ciężka jednostka – krążownik *Prinz Eugen*, wracający z nieudanej operacji „Rheinübung”.

21 lipca *Scharnhorst*, po planowym zakończeniu remontu maszyn, został wysłany na dwudniowe próby połączone z przebazowaniem do położonej 400 km na południe La Pallice. Eskortę stanowiły niszczyciele *Erich Steinbrinck*, *Friedrich Ihn*, *Bruno Heinemann*, Z 23 i Z 24 wchodzące w skład 5 flotyli. Krótko po wpłynięciu do tegoż, jak sądzono bezpiecznego portu, w nocy z 23 na 24 lipca odbył się na niego nalot 30 bombowców „Whitley” z 10, 77 i 102 eskadry RAF-u. Następny nalot w nocy 24 lip-



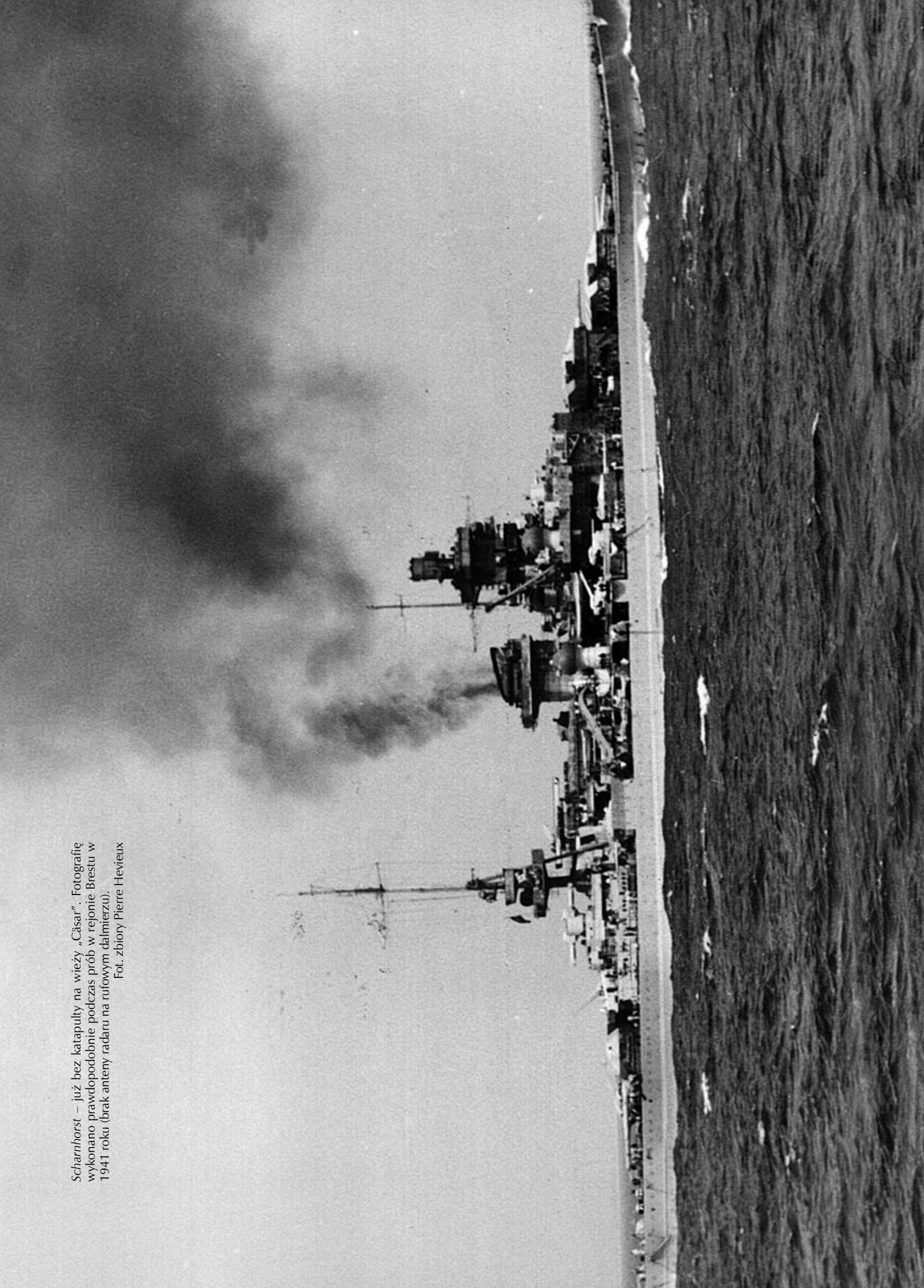
Zadokowany w Breście *Gneisenau* w dość efektywnym ujęciu, jeszcze nie przykryty siatkami maskującymi.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



Scharnhorst – już bez katapulty na wieży „Cäsar”. Fotografię wykonano prawdopodobnie podczas prób w rejonie Brestu w 1941 roku (brak anteny radaru na rufowym dalmierzu).

Fot. zbiory Pierre Hevieux





*Scharnhorst* bez rufowego radaru, zamontowanego w roku 1942, na pełnym morzu. Podążający za nim niszczyciel z anteną urządzenia radarowego i tratwami ratunkowymi na dachach i bokach wież artyleryjskich wskazywałby, że fotografię wykonano w roku 1941, kiedy pancernik między 21 a 22.07.1941 przebazowany został na krótko do La Pallice. Nad zespołem wodnosamolot He 115 na patrolu ZOP. Fot. zbiory Pierre Hervieux

*Gneisenau* (u góry) i *Scharnhorst* w doku w Breście. Fotografię wykonano w grudniu 1941 na kilka tygodni przed ich spektakularnym przedarciem się przez Kanał La Manche. Fot. zbiory Siegfried Breyer







Gneisenau sfotografowany 26.01.1942 przed wyjściem w ramach operacji „Cerberus”.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

ca przeprowadziło 15 „Halifaxów” z 35 i 76 eskadry, trafiając pancernik 5 bombami, w tym trzema niewypałami. Do okrętu dostało się 3000 t wody co zwiększyło jego zanurzenie o 1 metr i spowodowało przechył okrętu do 8 stopni. Jednostka zostaje wyeliminowana na kilka miesięcy ze służby. 5 sierpnia *Scharnhorst* powrócił do Brestu w celu odbycia koniecznych napraw w suchym doku.

W styczniu 1942 Hitler został zaniepokojony pogłoskami o planowanej inwazji aliantów w Norwegii. Z taktycznego punktu widzenia inwazja gdziekolwiek była niemożliwa. Klęski w Europie, na Pacyfiku i Morzu Śródziemnym nie pozwalały na tego typu działania. 22 stycznia Hitler w rozmowie z szefem sztabu, admirała Raedera, wiceadmirałem Kurtem Fricke zażądał rozmieszczenia w Norwegii jak największej ilości okrętów i baterii nadbrzeżnych. Dowództwo Kriegsmarine rozpoczęło więc przygotowywanie do przerzucenia ciężkich okrętów na wody północne. Już 15 stycznia, z Bałtyku, został przebazowany pancernik *Tirpitz*, a bliźniacze okręty *Scharnhorst* i *Gneisenau* wraz z krążownikiem

ciężkim *Prinz Eugen* rozpoczęły przygotowania do operacji pod kryptonimem „Cerberus” (Cerber), której celem było przedarcie się z francuskiego Brestu przez Kanał La Manche do Niemiec.

27 stycznia *Gneisenau*, pod eskortą *Sperrbrecher 1* i *Sperrbrecher 9* oraz torpedowców z 2 flotylli, odbył 8 godzinne próby morskie. 3 lutego podobne rejs przeprowadził *Scharnhorst* w towarzystwie niszczyciela *Richard Beitzen* i torpedowców z 2 flotylli.

Wieczorem 11 lutego *Scharnhorst*, *Gneisenau* oraz *Prinz Eugen* pod dowództwem admirała Otto Ciliaksa opuściły Brest pod osłoną zasłony dymnej wywołanej podczas alarmu lotniczego. Eskortę zespołu stanowiły niszczyciele *Z 29*, *Z 24*, *Paul Jacobi*, *Richard Beitzen*, *Friedrich Ihn* i *Hermann Schoemann* oraz 19 kutrów torpedowych z 2, 3 i 5 flotylli. Około 09.00 do zespołu dołączyły torpedowce *T 2*, *T 4*, *T 5*, *T 11*, *T 12* płynące z Le Havre, a przed południem *T 13*, *T 15*, *T 16*, *T 17*, *Falke*, *Iltis*, *Jaguar* i *Kondor* z Dunkierki.

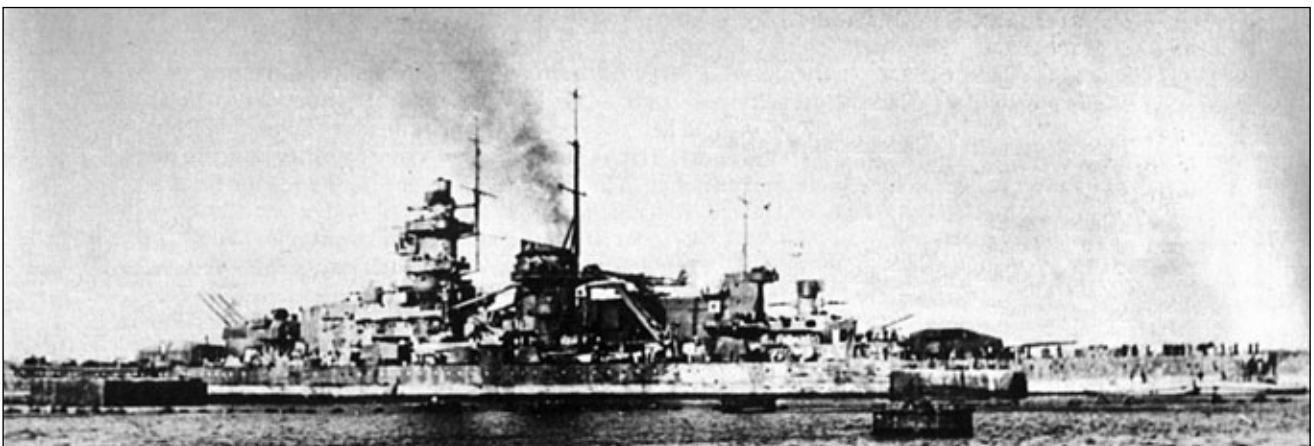
Około południa zespół osiągnął rejon Boulogne, nie napotykając żadnej reak-

cji ze strony Brytyjczyków, którzy do tej pory nie wykryli zespołu. W tym przypadku zawiodło rozpoznanie lotnicze, a wykryty wcześniej przez brytyjskie radary lądowe zespół niemiecki zbagatelizowano, uważając go za mało znaczący przybrzeżny konwój. Pierwszego wizualnego kontaktu z zespołem niemieckim dokonali dopiero piloci dwóch samolotów myśliwskich „Spitfire”, około godziny 10.10. Niestety nie nadali oni od razu komunikatu radiowego, aby nie złać ciszy radiowej (sic!). Tak więc cenny czas płynął, dopiero po wylądowaniu o 10.40 nadano stosowny komunikat. Niezbyt jednak wierzone w jego prawdziwość, a nawet doszło do rozdzwieńków pomiędzy dowództwami sił morskich i powietrznych rejonu Dover.

W chwilę po minięciu Cieśniny Kaletańskiej oddzielającej Kanał La Manche od Morza Północnego, o 12.18 do armady otworzyła ogień ciężka artyleria lądowa kal. 228,6 mm z rejonu Dover. Działa oddały 33 niecelne strzały. Po minięciu cieśniny okręty zostały zaatakowane przez 8 kutrów torpedowych (w tym 2 polskie *S 2* i *S 3*), któ-

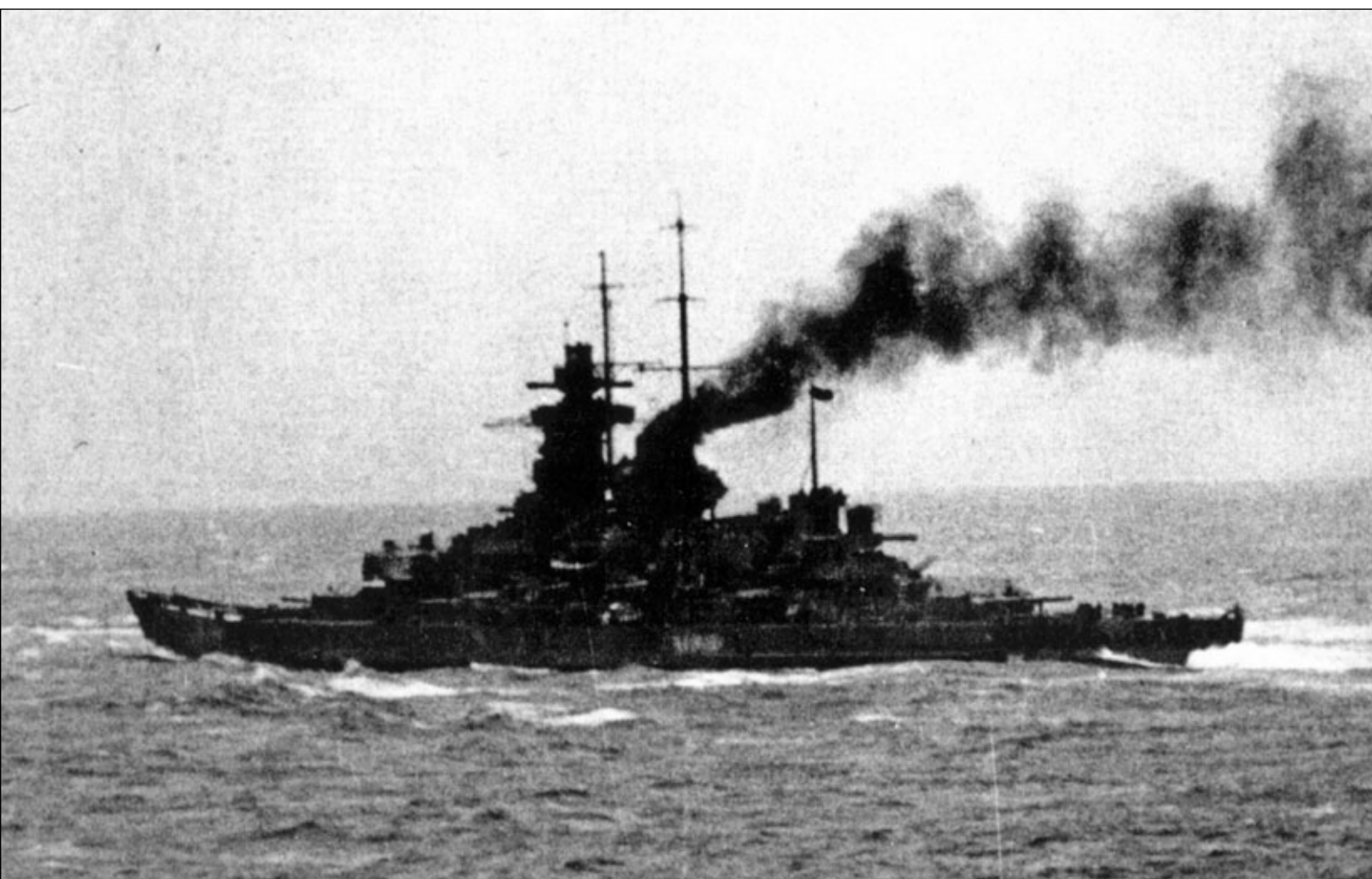
Inne ujęcie *Gneisenau* wykonane również 26.01.1942. Tym razem dobrze widoczny nowy masywny i wysoki hangar z umieszczoną wewnątrz katapultą.

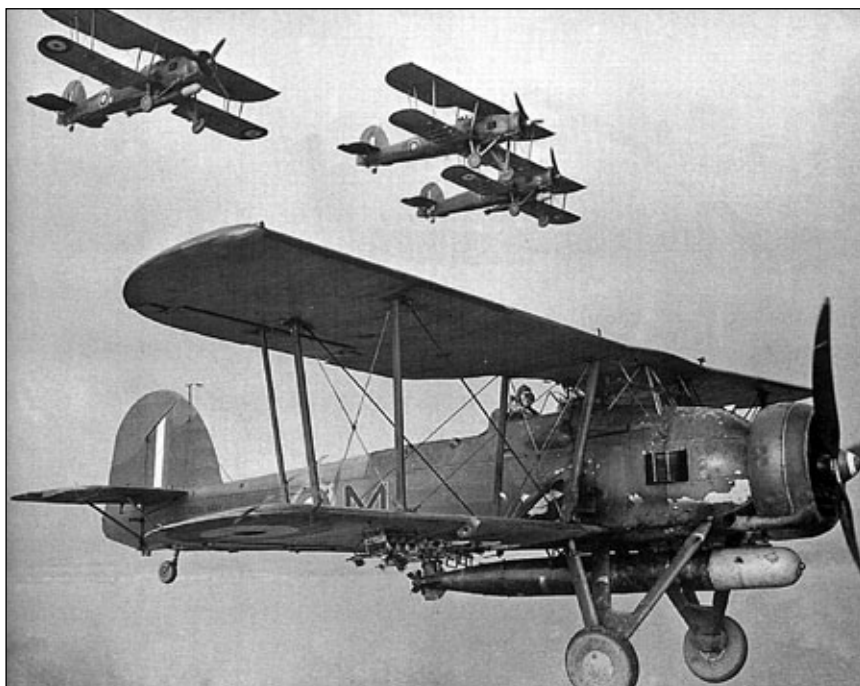
Fot. zbiory Siegfried Breyer





„The ugly sisters”, czyli „brzydkie siostry”, *Scharnhorst* (u góry) i *Gneisenau* (na dole) jak je – chyba jednak niesprawiedliwie – nazywali Brytyjczycy podczas operacji „Cerberus” w lutym 1942. Fot. zbiory Siegfried Breyer





Archaiczne jak na 1942 rok, samoloty torpedowe „Swordfish”, które bezskutecznie atakowały eskadrę niemiecką w czasie jej przejścia przez Kanał La Manche. Fot. „Storia Militare”

re uszkodziły jedynie niszczyciel *Friedrich Ihn*. Najbliżej *Scharnhorsta* znalazły się 219 i 48, którego zaatakowały z odległości 4000 m, jednak bez rezultatu.

Następny atak na zespół niemiecki przeprowadziła eskadra 6 samolotów torpedowych „Swordfish” z 825 eskadry dowodzonej przez kapitana Eugene Esmonde. Pomimo bohaterkich ataków,

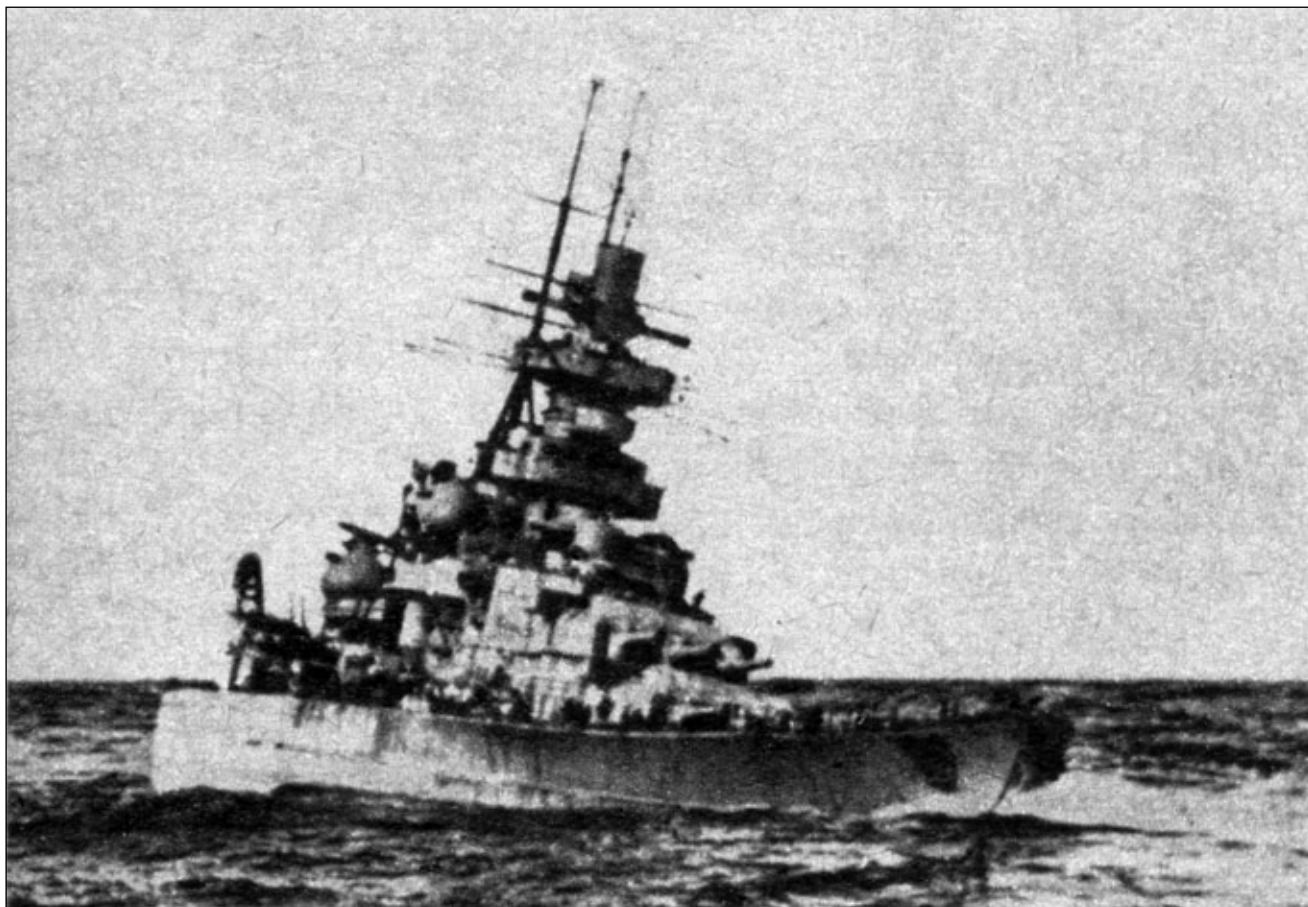
wszystkie maszyny zostały zniszczone przez myśliwce i artylerię przeciwlotniczą okrętów. Należy uznać wysłanie tych powolnych dwupłatowych maszyn do dziennego ataku na eskadrę niemiecką, za akt desperacji ze strony dowództwa brytyjskiego.

O godz. 14.30 *Scharnhorst* wpadł na minę, której eksplozja wywołała uszkodzenia wszystkich generatorów i spadek prędkości do zera. Admirał Ciliax dowodzący operacją przeniósł niezwłocznie sztab operacji na niszczyciel Z 29. Utrata okrętu stawała się coraz bardziej realna, jednak po 12 minutach ekipy naprawcze uruchomiły kotły i okręt nabrał prędkości. O godz. 14.49 pancernik ponownie osiągnął sprawność bojową.

Około 15.45 rozpoczął się skoordynowany atak lotnictwa i floty brytyjskiej. Atakowały samoloty „Hudson” i „Beaufort” oraz grupa starych niszczycieli *Campbell*, *Vivacious*, *Worcester*, *Mackay*, *Whitshead* i *Walpole* typu „V” z bazy Harwich. Okręty brytyjskie przeprowadziły nieudany atak torpedowy, do zwalczania którego włączyła się artyleria ciężka pancerników, uszkodzenia odniósł *Worcester*. Z 39 atakujących samolotów brytyjskich, Niemcy zestrzelili aż 15. Zresztą ataki brytyjskie nie osiąg-

*Gneisenau* krótko po wpłynięciu na minę podczas końcowej fazy operacji „Cerberus”.

Fot. zbiory Jan Piwowski







*Gneisenau* w doku po fatalnym trafieniu w nocy na 26 lutego 1942. Część dziobowa wieży „Anton” jest zupełnie zniszczona, pokład pokryty czarną spalenizną.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

nęły żadnego celu i były kolejnym aktem desperacji

Straty zespołu niemieckiego podczas operacji „Cerberus” były minimalne i wyniosły zatopiony dozorca *V 1302* oraz uszkodzenie 2 torpedowców.

O godzinie 19.55 zespołem ponownie wstrząsnęła eksplozja. Pancernik *Gneisenau* wpłynął na minę, na wysokości wyspy Terschelling, która eksplodowała w rejonie rufy. Sprawdzanie uszkodzeń i prowizoryczne naprawy trwały około 30 minut po czym okręt nabrał prędkości, posiadał jednak znaczny przechył na lewą burtę. *Scharnhorst* o 21.35 ponownie został uszkodzony na minie na wysokości Wysp Fryzyjskich. Okręt z 1000 t wody w kadłubie z pomocą holowników uzyskał jednakże prędkość 12 węzłów.

*Gneisenau* wraz z eskortą zawinął 13 lutego o godz. 07.00 do Brunsbüttel, później jako jedyny nieuszkodzony okręt eskadry, dołączył do niego *Prinz Eugen*. Pancernik tego samego dnia wyruszył przez Kanał Kiloński do Kilonii, gdzie dotarł 14 lutego. Okręt zostaje wprowadzony, 15 lutego, do doku pływającego „C” stoczni Deutsche Werke. Według zwykłej procedury wprowadzania okrętu do doku należało wyokrętować całą amunicję. Aby jednak nie przedłużyć okresu naprawy na okręcie pozostawiono jej pewną ilość m.in. kartusze prochowe. Po wstępnych oględzinach przewidziany termin skończenia prac naprawczych wyznaczono na dwa tygodnie. Po tym okresie okręt byłby już gotowy zgodnie z naleganiem Hitlera do wysłania do Norwegii

Pancernik *Scharnhorst* płynący z powodu awarii na samym końcu dotarł do Wilhelmshaven jako ostatni, a 15 lutego wpłynął do Kilonii, gdzie rozpoczęły się na nim naprawy w doku stoczniowym Deutsche Werke.

Nocą z 24 na 25 i 25 na 26 lutego przebywające w stoczni pancerniki przeżywają pierwsze naloty na port przeprowadzony przez bombowce RAF-u. Pod-

czas następnej nocy ponowny nalot, tym razem 68 bombowców. Stojący w doku *Gneisenau* został pechowo trafiony bombą, która przebijając pokład górny eksplodowała na pokładzie pancernym w rejonie dziobu, powodując zapalenie się zgromadzonych tam kartuszy z prochem. Okręt doznaje dużego zniszczenia dziobu i ciężkie uszkodzenie przed-

niej wieży „A”. Śmierć poniosło 112 członków załogi. Po tym feralnym trafieniu okręt postanowiono wysłać do bardziej bezpiecznej Gdyni.

12 marca admirał Raeder przedstawił Hitlerowi propozycję planowanego zakresu przebudowy okrętu, który go zaakceptował. Uszkodzone działa wieży „Anton” zostały zdemonstrowane i wysłane na



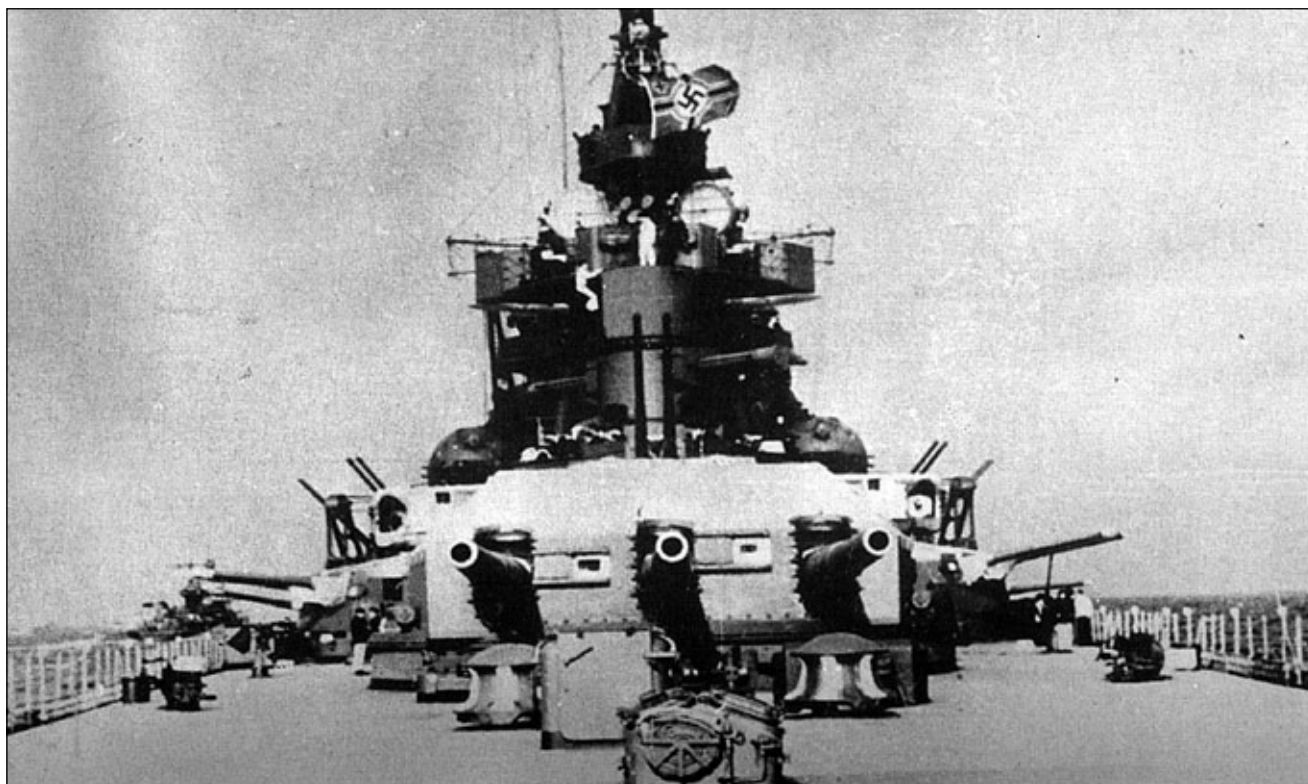
Ta niezbyt wyraźna fotografia ma jednak wartość dokumentu. Widać na niej wypaloną wieżę „Anton”.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

Cały rozmiar zniszczeń oszacować można było dopiero następnego dnia. Oprócz całkowicie wypalanej wieży pokład górny rozerwany został na szerokości 6 m. Fot. zbiory Siegfried Breyer



Scharnhorst w Gdyni, po przejściu z Brestu. Fotografia w panoramiczny sposób pokazuje port.  
Fot. zbiory Reinhard Kramer





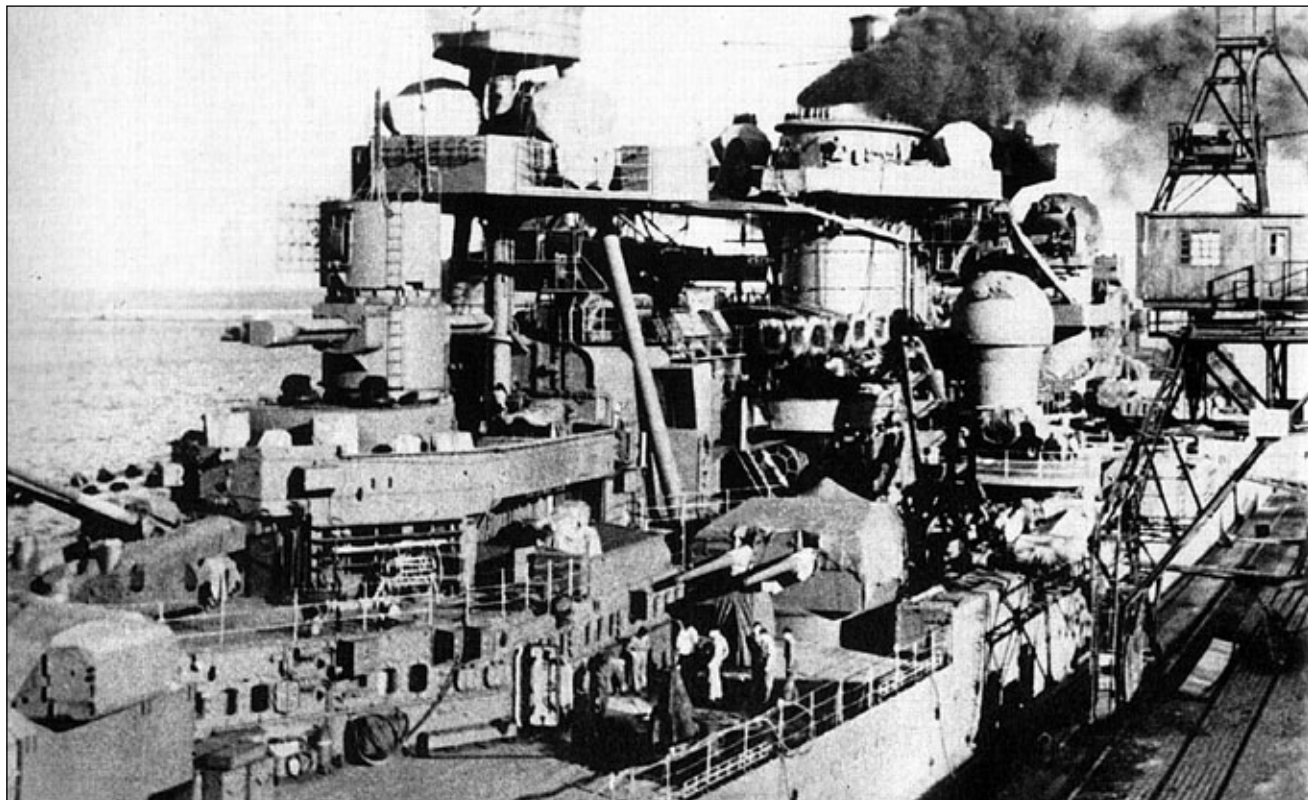
Widok z rufy *Scharnhorst* na wieżę „Cäsar” z nad której wystają podniesione lufy zdwojonej podstawy dział plot. kal. 105 mm. Fotografii wykonano w 1942 roku na Bałtyku. Fot. zbiory Siegfried Breyer

remont do zakładów Kruppa. 4 kwietnia *Gneisenau* wraz z pancernikiem szkolnym *Schlesien* i lodołamaczem *Castor* wysłany został do Gdyni na remont połączony z przebudową. 11 kwietnia no-

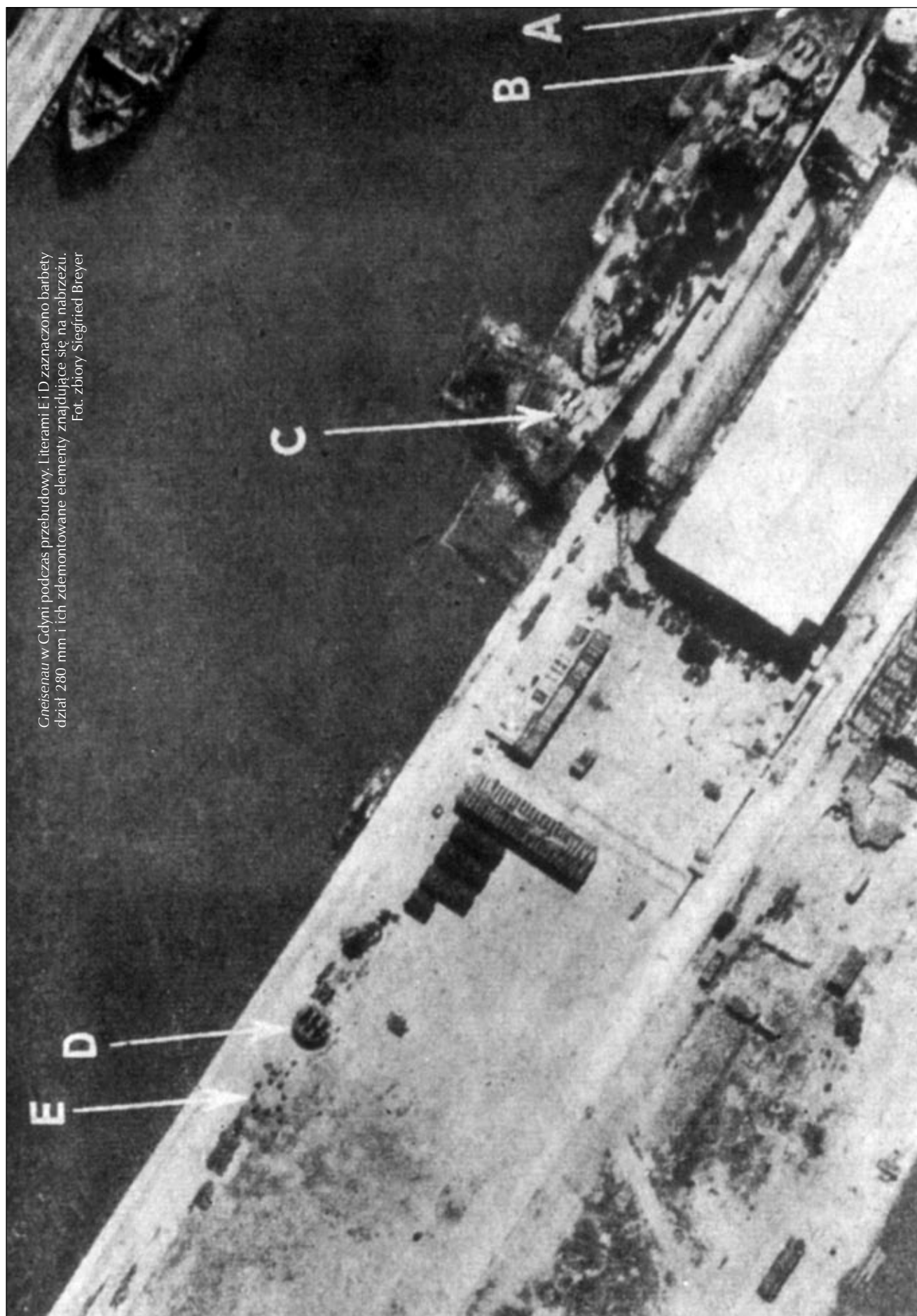
wym dowódcą okrętu został komandor Rudolf Peters. W maju ponowna zmiana na stanowisku dowódcy i jak się później okaże ostatnia. Nowym dowódcą został komandor porucznik Wolfgang

Kähler. 1 lipca została zaakceptowana zmiana uzbrojenia na podwójne wieże 380 mm. W tym celu okręt wszedł do stoczni Deutschen Werke Gotenhafen (obecny Basen V, Nabrzeże Rumuń-

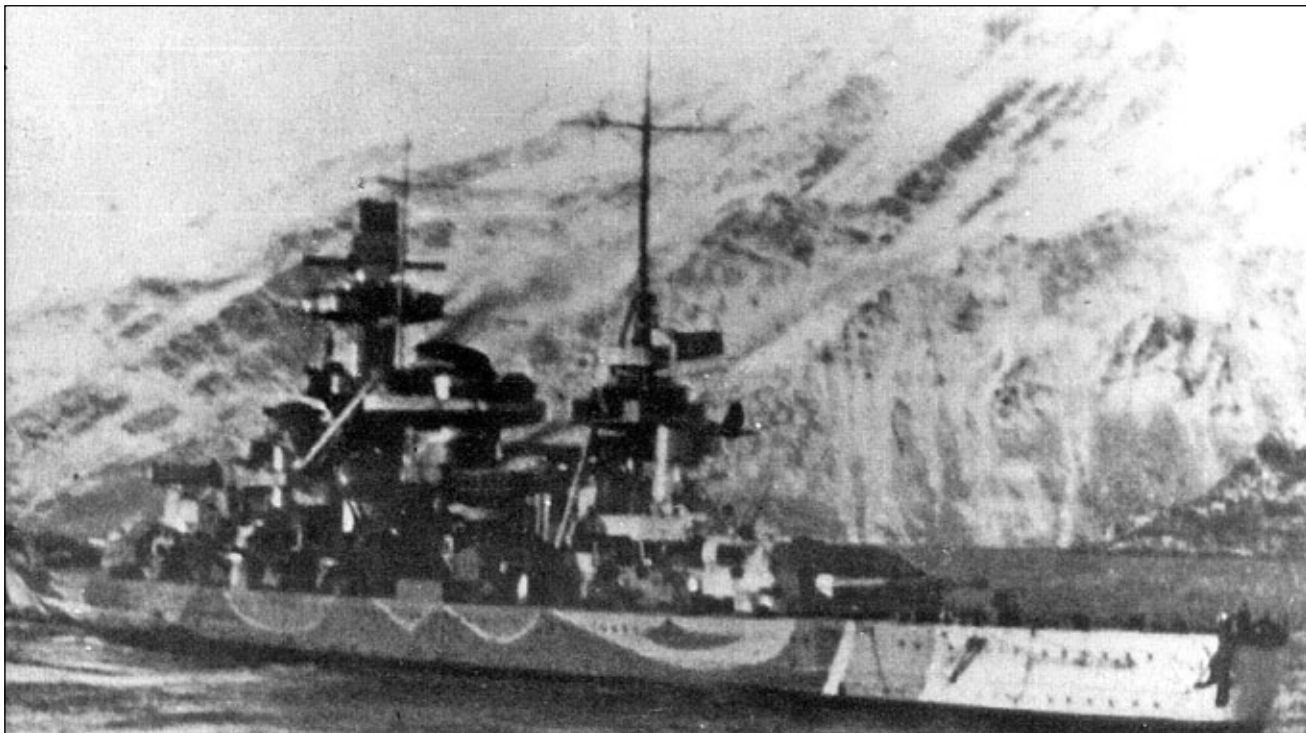
*Scharnhorst* jesienią 1942 w Gdyni, skąd wychodził w rejsy szkoleniowe. Jednostka jest „pod parą”, wodnosamolot odstawiony na nabrzeże. Obok prawoburtowej wieży dział kal. 150 mm dobrze widoczny pojemnik na zapasowe torpedy. Fot. zbiory Siegfried Breyer







Gneisenau w Gdyni podczas przebudowy. Literami E i D zaznaczono barabety dział 280 mm i ich zdemontowane elementy znajdujące się na nabrzeżu.  
Fot. zbiory Stegfrid Breyer



*Scharnhorst* po przerzuceniu do Norwegii. Uwagę zwraca ciekawy kamuflaż okrętu z tego okresu.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

skie), gdzie rozpoczął się demontaż istniejących dział głównego kalibru. Okręt opuściła także reszta załogi oraz dotychczasowy jego dowódca komandor porucznik Wolfgang Kähler. Pancernik został później zadokowany do 70 000 t doku pływającego, w którym rozpoczęły się prace demontażowe dziobu, który obcięto tuż przed wieżą „A” na 187,5 metrze długości. Zakładany plan przewidywał zakończenie prac w ciągu jednego roku.

1 kwietnia nowym dowódcą *Scharnhorsta* został komandor Friedrich Hüffmaier. Na początku lipca okręt po zakończonym remoncie odbył testy próbne maszyn napędowych. Jak one wykazały konieczny był ich generalny remont. 16 sierpnia okręt opuścił Kilonię i pod eskortą torpedowców *Greif*, *T 8* i *T 10* skierował się do Gdyni, gdzie zacumował przy Dworcu Morskim (Seebanhof). W październiku zakończono naprawy turbin parowych. W następnym miesią-

cu okręt odbył próby morskie, a 22 grudnia zgłosił pełną gotowość bojową.

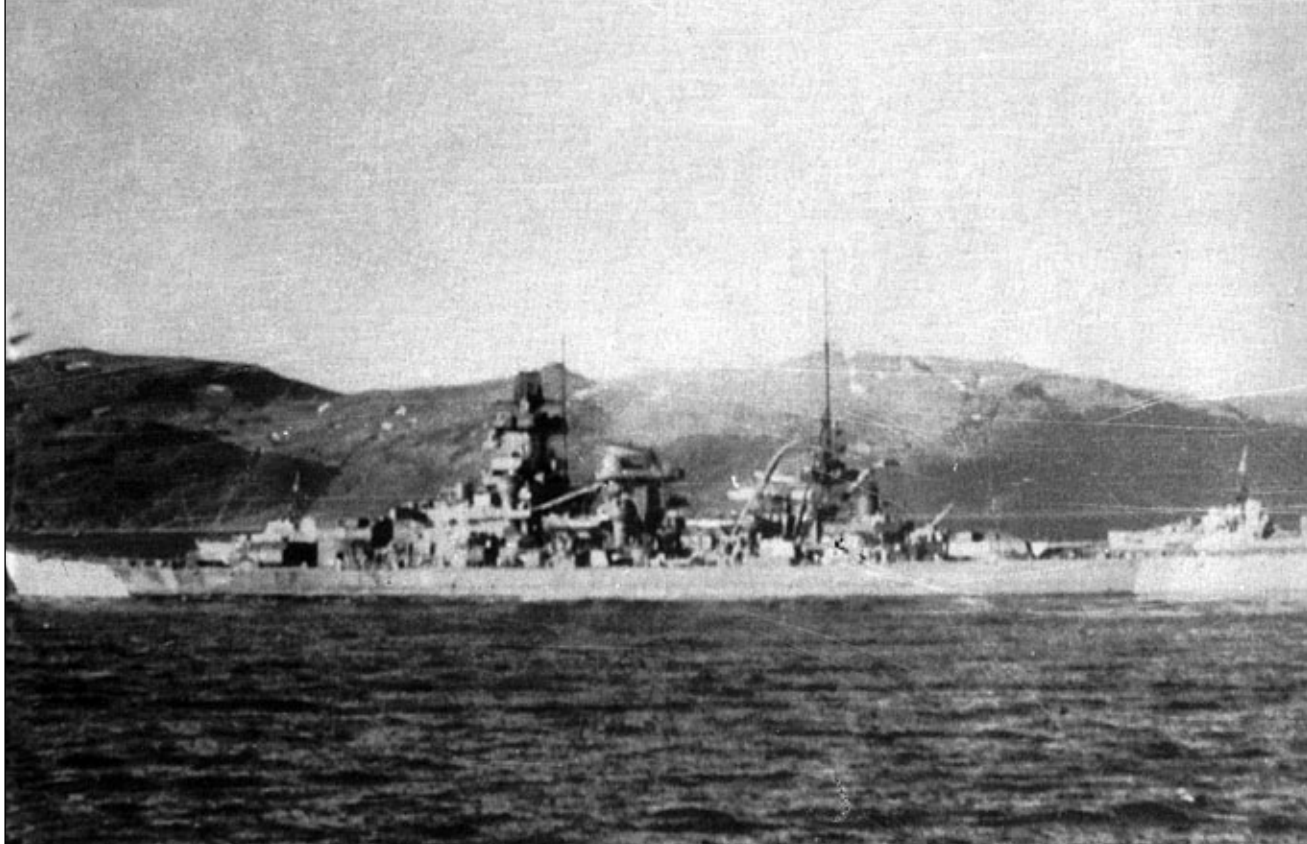
Nowy rok 1943 roku zastał Hitlera w kwaterze w „Wolfsschanze” w Prusach Wschodnich. Klęska jego potężnej floty podczas operacji pod kryptonimem „Regenbogen” (Tęcza) napawała go gniewem i wydaniem rozkazu o natychmiastowym demontażu uzbrojenia z okrętów pancernych a ich samych poddaniu kasacji. 6 stycznia admirał Raeder udał się na spotkanie, którego celem były wyjaśnienia niepowodzeń operacji „Regenbogen”. Hitler podtrzymał jednak swoje wcześniejsze poglądy o likwidacji ciężkich okrętów. Raeder nie mogąc się pogodzić z taką decyzją złożył swoją dymisję. Na następców zaproponował admirała Carlsa i admirała Dönitza. Hitler nie chciał się na tak drastyczny krok zgodzić, jednakże wobec nalegań Raedera przyjął jego dymisję, a na dowódcę Kriegsmarine wybrał dowódcę okrętów podwodnych. 25 stycznia 1943 Dönitza

dostał rozkaz wstrzymania wszelkich prac nad ciężkimi okrętami, w tym na *Gneisenau*, a będące w służbie nakazał rozbroić. Dönitz, który cały czas walczył o większe priorytety z flotą nawodną, teraz dostał całkowitą władzę nad flotą. Jednakże podobnie jak Raeder nie był w stanie zaaprobować decyzji Hitlera, uważając, że przyniesie on więcej start niż korzyści. 8 lutego przekazał Hitlerowi plan wycofania ciężkich okrętów, jednakże z pominięciem informacji demontażu artylerii i ich złomowaniu. Hitler nie zaprotestował, jednakże zapowiedział, że jeśli konieczne będzie złomowanie to Dönitz bezzwłocznie je wykona. 26 lutego Dönitz popierając argumenty Raedera chciał użyć ciężkich okrętów przeciwko konwojom do Związku Radzieckiego. Po wielu słownych utarczkach, i długich monologach Hitlera na temat roli ciężkich okrętów, zaakceptował on, choć bardzo niechętnie plan admirała.

*Gneisenau* po demontażu całej artylerii. Puste barbety dział 280 mm robią duże wrażenie.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Fotografia wykonana latem lub jesienią 1943, czyli kilka miesięcy przed zatopieniem *Scharnhorsta*, na tle typowego dla Północnej Norwegii krajobrazu. Na prawo widoczny niszczyciel *Erich Steinbrinck*.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

9 stycznia 1943 zespół w składzie pancernik *Scharnhorst* wraz z krążownikiem *Prinz Eugen* i niszczycielami *Paul Jacobi*, *Friedrich Ihn*, i *Z 24* pod dowództwem admirała Schniewinda, opuścił Gdynię. Celem operacji o kryptonimie „Fronttheater” było bezpieczne przedarcie się do baz w północnej Norwegii. Dwa dni później okręty zostały wykryte przez samolot rozpoznawczy Coastal Command, którego meldunek zmusił zespół do natychmiastowego powrotu do Gdyni. W porcie wykorzystano ten czas na usuwanie zauważonych podczas rejsu usterek.

23 stycznia *Scharnhorst* wraz z *Prinz Eugen*, *Z 37* i *Erich Steinbrinck* ponow-

nie opuścił Gdynię i udał się do Norwegii w ramach operacji „Domino”. Jednakże z podobnym skutkiem. 27 stycznia ciężkie okręty ponownie skierowały się do Gdyni, a niszczyciele do Kristiansand.

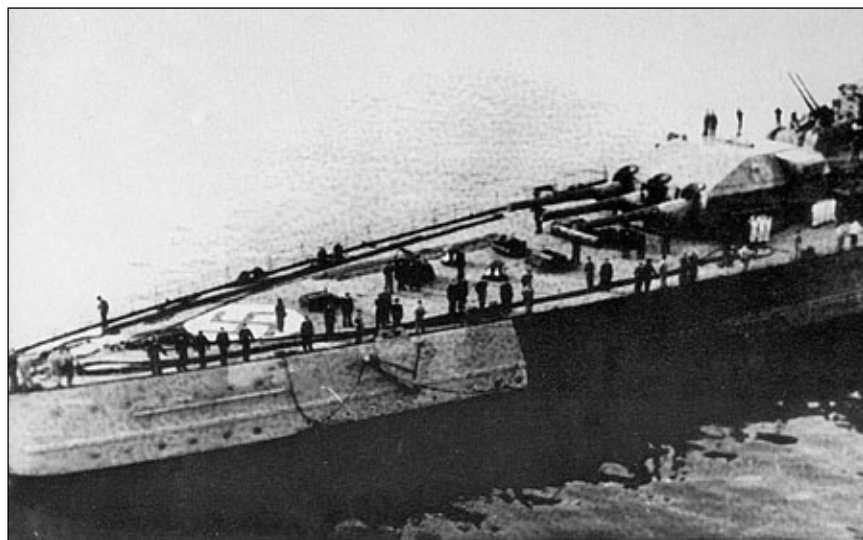
Następną próbę okręt podjął na początku marca w ramach operacji „Paderborn”. 3 marca okręt odbywał ćwiczenia na wschodnim Bałtyku, a następnego dnia skierował się na zachód. 6 marca pancernik wraz z niszczycielem *Z 28* obrał kurs na Skagerrak. 7 marca do zespołu dołączyły, płynące z Århus *Richard Beitzen*, i z Kristiansand niszczyciele *Friedrich Ihn* i *Erich Steinbrinck*,

a następnego dnia eskortę wzmocniły torpedowce *T 16*, *T 20*, *T 21*, *Greif* i *Jaguar* z 3 flotylli. 9 marca zespół osiągnął Zatokę Bogen koło Narviku. Oprócz *Scharnhorsta* na zatoce kotwiczły *Lützow*, *Nürnberg* i *Z 28*. Trzy dni później dołączyły do nich, płynące z Trondheim, *Tirpitz*, *Paul Jacobi*, *Karl Galster*, *Jaguar* i *Greif*. Dowództwo nad zespołem bojowym (Kampfgruppe) obejmuje admirał Oskar Kummetz, podnosząc swoją flagę na *Tirpitzie*.

Od 18 do 21 marca *Scharnhorst* wraz z *Lützowem* i *Tirpitzem* odbywał ćwiczenia zespołowe. Następnego dnia Kampfgruppe w składzie wyżej wymienionych jednostek oraz niszczycieli *Z 31*, *Erich Steinbrinck* i *Theodor Riedel* i torpedowców *T 20* i *T 21*, opuściła Zatokę Bogen i udała się na północ do Altafiordu (operacja „Silesia”), nowej bazie wypadowej okrętów na szlaki komunikacyjne aliantów.

24 marca *Scharnhorst* rzucił kotwicę w Langfiordzie, jednej z odnóg Altafiordu. Następnym miejscem jego kotwiczienia był Kaafiord leżący na południe od Langfiordu. 8 kwietnia okrętem wstrząsnęła eksplozja wewnątrz kadłuba. Ekspłodowały łatwopalne materiały powodujące śmierć 17 marynarzy<sup>24</sup>. Naprawy na miejscu trwały dwa tygodnie. 30 kwietnia we fiordzie odbyły się ćwiczenia zespołowe.

24. S. Breyer podaje tezę o prawdopodobnym sabotażu jeszcze z pobytu okrętu w Gdyni.





Wobec bardzo skromnych zapasów paliwa okręty w Norwegii stały praktycznie beczynnymi. Fakt ten potęgował upadek morale i obniżał stopień wyszkolenia nowych załóg. Średnia przebywania okrętu w morzu wynosiła dwa dni na miesiąc. Od 6 do 9 września pancerniki *Tirpitz* i *Scharnhorst* oraz 9 niszczycieli *Erich Steinbrinck*, *Karl Galster*, *Hans Lody*, *Theodor Riedel*, *Z 27*, *Z 29*, *Z 30*, *Z 31*, *Z 33* ostrzeliwały stacje meteorologiczne i inne obiekty brzegowe na Szpicbergenie w ramach operacji „Sizilien-Zitronella” (Sycylia-Cytryna).

Admiralicja brytyjska przygotowując się do przeprowadzania nowych konwojów pod osłoną nocy polarnej, we wrześniu rozpoczęła realizację operacji „Source”. Celem trzysobowych mini okrętów podwodnych *X 5*, *X 6*, *X 7*, *X 8*, *X 9* i *X 10* były okręty zakotwiczone w Altafiordzie. Pierwsze trzy miały zaatakować pancernik *Tirpitz*, następna z nich krążownik *Lützow*, który jednak został przebazowany na Bałtyk 23 września w ramach operacji „Hermelin”, i dwa ostatnie pancerniki *Scharnhorst*. Nocą z 22 na 23 września 4 łodzie przedarły się do Altafiordu, lecz tylko dwóm *X 6* i *X 7* udało się przejść pod zaporami przeciwtorpedowymi w Kaafiordzie. Podłożone pod *Tirpitzem* 4 miny ciężko

uszkodziły jego kadłub i wyeliminowały go z operacji morskich. Jedyną sprawna jednostką *Kampfgruppe* został teraz pancernik *Scharnhorst* oraz niszczyciele z 4 i 6 flotylli. 14 października dowództwo nad okrętem objął komandor Fritz Hinze. 17 listopada na południe została odwołana cała 6 flotylla niszczycieli pozostawiając eskortę pancernika 4 flotylli pod dowództwem komandora Rolfa Johannesona. W skład jej wchodziło 5 dużych niszczycieli: *Z 30*, *Z 33*, *Z 34*, *Z 38* i flagowy *Z 29*. Nieobecnego dowódcę grupy (przebywającego na wielomiesięcznym urlopie) admirała Kummetza zastąpił dowódca niszczycieli kontradmirał Erich Bey. Wobec niewielkich sił jakie znajdowały się na dalekiej północy dopiero 19 grudnia 1943 roku Dönitz zaproponował Hitlerowi zamiar zaatakowania pierwszego wykrytego alianckiego konwoju. Trzy dni później konwój JW 55B został przypadkowo odnaleziony przez samolot meteorologiczny.

Rozpoczęły się pośpieszne przygotowania od planowanej operacji o kryptonimie „Ostfront” (Front Wschodni). 25 grudnia *Scharnhorst* oraz *Z 29*, *Z 34* i *Z 38* o 20.25 opuściły Langfiord wchodząc na wody Altafiordu, gdzie do zespołu dołączyły *Z 30* i *Z 33* płynące z Kaafiordu. O godz. 23.04 *Kampfgruppe*

opuściła Loppahavet i wpłynęła na otwarte wody. Po osiągnięciu prawdopodobnego rejonu styczności z konwojem kontradmirał Bey, o godz. 07.30, wydał rozkaz poszukiwania konwoju na południowy zachód od pancernika. O godz. 08.34 pancernik został zlokalizowany na radarze *Norfolk* należącym do Force 1 (krążowniki *Belfast*, *Norfolk*, *Sheffield*)<sup>25</sup> wiceadmirała R.L. Burnetta. Force 1 wraz z ciężką grupą osłonową Force 2 osłaniało konwoje JW-55B i RA-55B.

O godz. 09.21 nieświadomy zagrożenia niemiecki korsarz został oświetlony i ostrzelany przez krążowniki *Belfast*, *Sheffield* i *Norfolk*. Jako pierwszy ogień otworzył krążownik *Norfolk* oddając 6 salw burtowych z dział 203 mm. Chwilę później do akcji włączyły się pozostałe krążowniki, strzelając tzw. bezbłyskowym prochem, dzięki któremu moment wystrzelenia pocisku nie charakteryzował się płomieniem wylotowym z lufy. *Scharnhorst* został trafiony już w pierwszych salwach pociskami

25. *Belfast* – bryt. krążownik, wod. 1938, wyp. 11 550 ts, pręd. 32 w, uzbr. 12 x 152 mm, 12 x 102 mm, 6 wyrz. torp 533 mm.

*Norfolk* – bryt. krążownik, wod. 1928, wyp. 9925 ts, pręd. 32,2 w, uzbr. 8 x 203 mm, 8 x 102 mm.

*Sheffield* – bryt. krążownik, wod. 1936, wyp. 9100 ts, pręd. 32,2 w, uzbr. 12 x 152 mm, 8 x 102 mm, 6 wyrz. torp 533 mm.

*Scharnhorst* na burzliwych wodach Północnej Norwegii w ekspresyjnym ujęciu.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



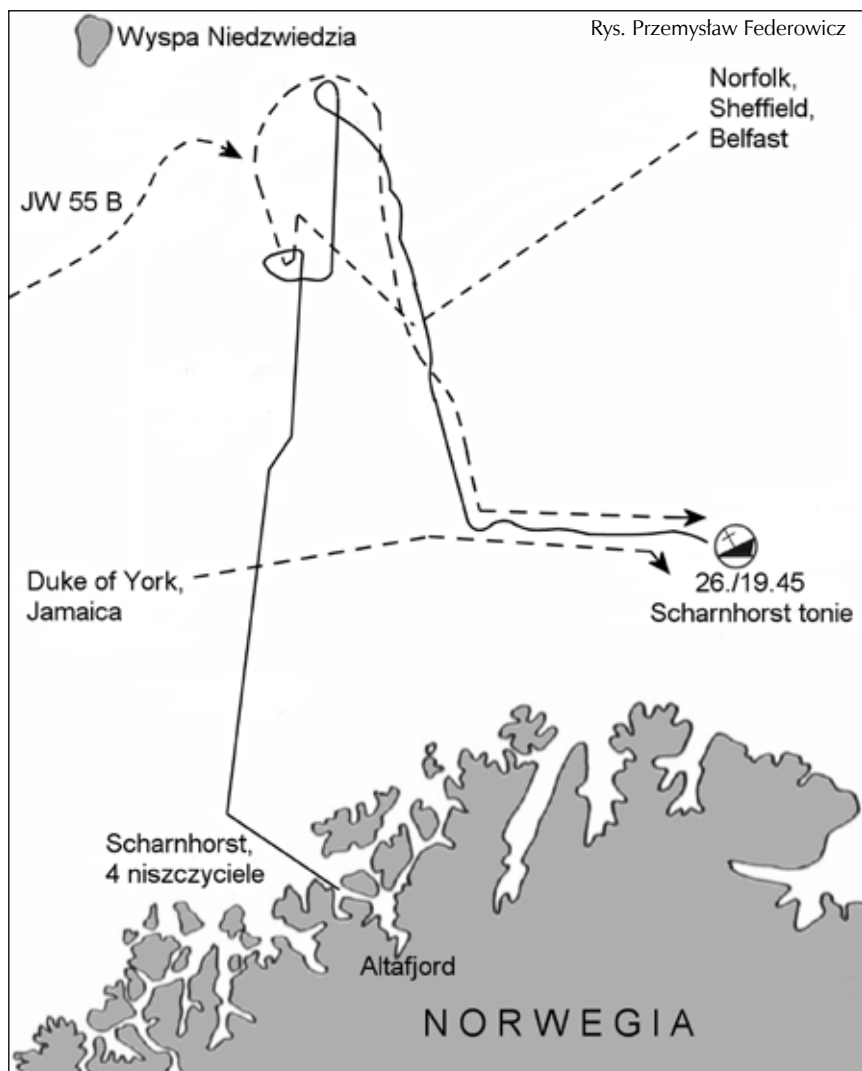
z krążownika *Belfast*. Otrzymał trzy trafienia pociskami kaliber 203 mm. Jeden z nich rozerwał się na wysokości masztu bojowego niszcząc znajdujące się na jego szczycie radary. Odłamki spowodowały spustoszenia na stanowiskach obserwacyjnych i w platformach działek przeciwlotniczych znajdujących się poniżej. Następny pocisk eksplodował na pokładzie baterijnym w przedziale IX z lewej burty okrętu. Ostatni trzeci, który okazał się niewybuchem.

Po około 15 minutach *Scharnhorst* oderwał się od Force 1 i skierował się na przecięcie konwoju w kierunku północnym. O godz. 12.05 niemiecki pancernik ponownie został wykryty przez radar krążownika *Belfast*. O godz. 12.21, gdy odległość od celu wynosiła 9600 m krążownik ten rozpoczął ostrzał celu pociskami oświetlającymi. Równocześnie pozostałe krążowniki Force 1 otworzyły ogień kierując się wskazaniami radarów. W odpowiedzi na ostrzał *Scharnhorst* natychmiast zmienił kurs i otworzył ogień z wież „A” i „B”. O godz. 12.33 *Norfolk* otrzymał bezpośrednio dwa trafienia pociskami kaliber 280 mm. Pierwsze w rufową wieżę „X”, która została wyłączona z walki. Kolejny pocisk z niemieckiego pancernika rozerwał się u podstawy masztu *Norfolka*. Został zniszczony radar artyleryjski typu 273, a radar typu 284 uległ chwilowemu uszkodzeniu.

Tymczasem o godz. 12.28 (względnie o 12.33) pancernik wykonał zwrot na lewą burtę i przyjął kurs 135° jednocześnie uzyskując nakrycie *Sheffielda*, na którego pokład spadło setki odłamków na prawą burtę w rejonie rufy, nie powodujących jak sądzono poważnych uszkodzeń. W rzeczywistości uszkodzony został zewnętrzny wał śruby napędowej, czego rezultatem później będzie wyłączenie okrętu z części pościgu.

O godz. 12.41 kontradmirał Bey rozkazał przyjęcie kursu południowo – wschodniego na Norwegię. Jednakże o godz. 16.17 został wykryty na radarze przez pancernik *Duke of York*<sup>26</sup> należący do ciężkiej grupy osłonowej Force 2 admirała B. Fräsera. O godz. 16.47 podążające za *Scharnhorstem* krążowniki oświeciły go, a 3 minuty później pancernik brytyjski otworzył ogień. Pierwsza salwa dziobowa przyniosła nakrycie *Scharnhorsta*. Dwie minuty później (16.52) *Jamaica*<sup>27</sup> otworzyła ogień do odległego o ok. 12 000 m i jeszcze płynącego stałym kursem niemieckiego okrętu.

Na mostku bojowym niemieckiego pancernika admirał Bey natychmiast na-



kazał ostry zwrot na lewą burtę i przyjęcie kursu północno-wschodniego 0° oraz zwiększenie prędkości do maksimum. Tymczasem pierwsza i trzecia salwa z *Duke of York* oraz trzecia z *Jamaica* spadły blisko niego powodując liczne uszkodzenia od odłamków. Kilka minut później o godz. 17.08 *Scharnhorst* został trafiony pociskiem 356 mm blisko wieży „Anton” na sterburcie. Bateria dział „A” została uszkodzona. Odłamki przebiły również komorę amunicyjną wieży „B” i wywołały tam pożar. Groził on wybuchem kartuszy prochowych oraz amunicji teże wieży. Komorę postanowiono zatopić. Drugi pocisk tej samej salwy kalibru 356 mm trafił na linii wodnej w dziobowe pomieszczenie mieszkalne w przedziale XII. Trzeci rozerwał się na śródkreć i zmasakrował artylerzystów dział przeciwlotniczych 37 i 105 mm.

Kolejny zwrot *Scharnhorsta* pozwolił na bojowe wykorzystanie wieży „C”. Wieża ta uzyskiwała nakrycie pancernika *Duke of York*. Bliski upadek niemieckiego pocisku kalibru 280 mm spowodował na brytyjskim okręcie po-

dziurawienie odłamkami podpory masztu, zniszczenie anten radiowych oraz zerwanie przewodów radarów. Natomiast pocisk kalibru 150 mm przeszedł nie eksplodując przez lewoburtową podporę masztu dziobowego.

Kilka minut później, gdy odległość wynosiła 16 500 m brytyjski pancernik trafił cel kilkoma pociskami. Jeden zniszczył przewód wentylacyjny wieży „B”, drugi trafił w prawoburtową wieżę nr 1 armat 150 mm. Feralny pocisk kalibru 356 mm trafił *Scharnhorsta* o godz. 18.20. Przebił on warstwę pancerną nad pancernem głównym i trafił w kotłownię nr 1 nie eksplodując. Po drodze przebił przewód łączący kocioł z turbiną napędową. Skutkiem było natychmiastowe zmniejszenie prędkości do 10 węzłów.

Kolejny brytyjski pocisk trafił tym razem na rufę, za wieżę „Cäsar”, niszcząc

26. *Duke of York* – bryt. pancernik, wod. 1940, wyp. 38 000 ts, pręd. 29,2 w, uzbr. 10 x 356 mm, 16 x 133 mm.

27. *Jamaica* – bryt. krążownik, wod. 1940, wyp. 8000 ts, pręd. 31,5 w, uzbr. 12 x 152 mm, 12 x 102 mm, 6 wyrz. torp 533 mm.

nadbudówkę, samolot pokładowy i jego hangar lotniczy. Śmierć poniosło wielu marynarzy znajdujących się na stanowiskach bojowych w tychże rejonach oraz wielu z obsługi działek plot, którzy zostali zasypani gradem odłamków.

Tymczasem brytyjskie okręty rozpoczęły przygotowania do ataków torpedowych. Jako pierwsze wystrzeliły swoje torpedy niszczyciele *Skorpion* i *Stord*<sup>28</sup> o godz. 18.50. Okręty wystrzeliły pełne salwy złożone z ośmiu torped, przy czym *Skorpion* w kierunku lewej burt pancernika, a *Stord* w prawą. Jedną z torped *Scorpion* trafiła niemiecki okręt w lewą burtę. Kolejny atak przeprowadziły niszczyciele *Savage* (18.55)<sup>29</sup> i *Saumarez* (18.56)<sup>30</sup>. Wystrzeliły kolejno 8 i 4 torpedy. Wszystkie były skierowane były w prawą burtę. W kierunku dwóch atakujących niszczycieli rozpoczęła ostrzał cała sprawna artyleria różnych kalibrów niemieckiego pancernika. W tej samej chwili pierwsza torpeda trafiła niemiecki okręt w prawą burtę w rejonie wieży „Bruno”. Za nią kolejno trafiły jeszcze dwie. Jedną z nich rozerwała się na dziobie, drugą w kotłowni. To ostatnie trafienie przypieczętowało losy okrętu. Uszkodzony wał prawoburtowej turbiny, spowodował wyłączenie jej z użycia. Prędkość okrętu spadła do 22 węzłów. Nie pozwalała ona już na oderwanie się od okrętów przeciwni-

ka. O godz. 19.10 do rannego pancernika ogień ponownie otworzyły brytyjskie ciężkie okręty. Pierwsze pociski *Duke of York* trafiły w niemiecki okręt, na którym zaobserwowano kilka pożarów. Cała sprawna artyleria przeniosła swój ogień z niszczycieli na *Force 2*. Strzelała tylko wieża „Cäsar” i nieliczne działa 150 mm. O godz. 19.28 *Duke of York* zakończył ostrzał oddając 25 salw burtowych, z których prawdopodobnie 21 uzyskało nakrycie. Podczas drugiego starcia zaobserwowano trafienia około 10 pocisków.

Kolejne ataki torpedowe przeprowadził *Belfast* o godz. 19.26 wystrzelił on 3 torpedy, które nie osiągnęły jednak celu. O godz. 19.25 także krążownik *Jamaika* odpalił 3 torpedy. Z podobnym rezultatem.

Tymczasem ranny pancernik płynął już z prędkością tylko 5 w. O godz. 19.27 z dużej odległości 5700 m *Belfast* wystrzelił do niego kolejne 3 torpedy. Żadna z nich nie osiągnęła celu. Kolejne ataki przeprowadziły niszczyciele. *Opportune* o godz. 19.31 wystrzelił 4 torpedy, lecz żadna nie osiągnęła celu. Dwie minuty później ponowił atak i wystrzelił kolejne 4 torpedy z odległości 2300 m. Ponownie bez rezultatu. W tym samym czasie (19.33) *Musketeer* wystrzelił 4 torpedy z odległości 900 m, uzyskując trzy trafienia (1 prawdopodobne), zaobserwowane pomiędzy kominem a masz-

tem bojowym. Minutę później (19.34) atak przeprowadził *Virago* z odległości 2600 m. Wystrzelił 7 torped, z których dwie trafiły w cel. O godz. 19.37 *Jamaica* przeprowadziła ostatni atak torpedowy w kierunku tonącego okrętu. Z odległości 3400 m wystrzeliła 3 torpedy, z których dwie trafiły w sterburtę.

O 19.45 (względnie o 19.40) na alianckich okrętach usłyszano silny wybuch. Prawdopodobnie wybuchła jedna z komór amunicyjnych. Po trzech minutach pociski oświetlające z *Belfasta* nie odnalazły już celu. *Scharnhorst* zatonął na określonej wówczas pozycji 72°16'N i 28°41'E. Na pancerniku zginęło 1858 członków załogi.

3 października 2000 roku Norweska Marynarka Wojenna wraz z norweską telewizją państwową NRK odnalazła i sfilmowała wrak pancernika leżący na głębokości 290 metrów 66 Mm od Nordkapu na pozycji 72°30' N i 28°16' E. Wrak został zlokalizowany za pomocą sonaru przez okręt badawczy marynarki *H.U.Sverdrup II*, podporządkowany instytutowi badawczego w Horten. Wstępne badania przeprowadził zdal-

28. *Skorpion*, *Stord* – bryt. niszczyciele, wyp. 1710 ts, pręđ. 32 w, uzbr. 4 x 120 mm, 8 wyrz. torp 533 mm.

29. *Savage* – bryt. niszczyciel, wyp. 1710 ts, pręđ. 32 w, uzbr. 4 x 114 mm, 8 wyrz. torp 533 mm.

30. *Saumarez* – bryt. niszczyciel, wyp. 1710 ts, pręđ. 32 w, uzbr. 4 x 120 mm, 8 wyrz. torp 533 mm.

Koniec przeprowadzki! Montaż wieży „Cäsar” kal. 280 mm pancernika *Gneisenau* w baterii Ørlandet na półwyspie o tej samej nazwie, mającej strzec wejścia do portu Trondheim.

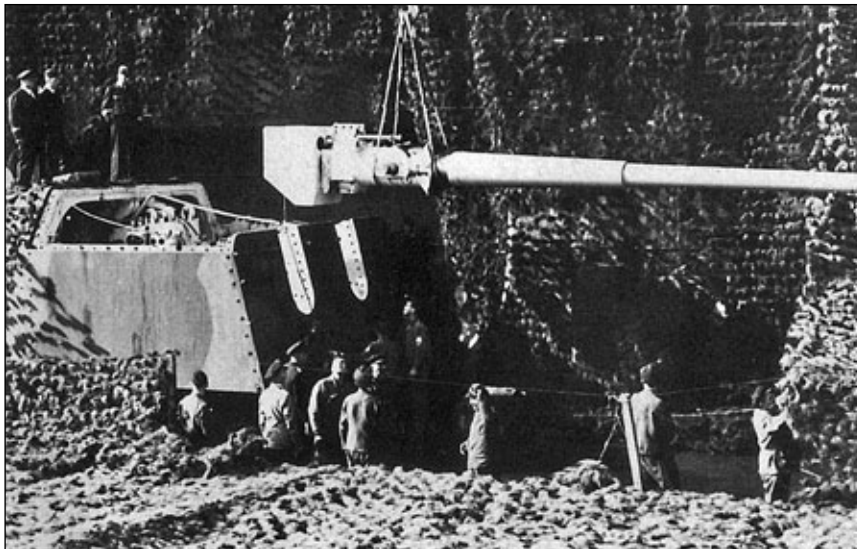
Fot. zbiory Siegfried Breyer







Wieża „Cäsar” baterii Ørlandet. Ta fotografia pokazuje obsługę podczas prac związanych z czyszczeniem lufy. Sama wieża zachowała się po dzień dzisiejszy i stanowi dużą atrakcję turystyczną.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer



Montaż jednej z wież dwulufowych dział kal. 150 mm zdemontowanych z *Gneisenau* w baterii Graadyb na wyspie Fanø.  
Fot. zbiory Siegfried Breyer

Jedna z dwóch wież armat kal. 150 mm, która ustawiona została w baterii Graadyb. Widok współczesny. Ostatnią salwę wieża oddała w roku 1996, wtedy też wykonana została niniejsza fotografia.  
Fot. Reinhard Kramer



nie sterowany robot, mogący operować do głębokości 1000 metrów, kontrolowany z okrętu bazy *Tyr*. Pancernik majestatycznie leży do góry dnem. Obok wraku znajdują się resztki masztu głównego i innych elementów wyrwanych podczas zderzenia się okrętu z dnem.

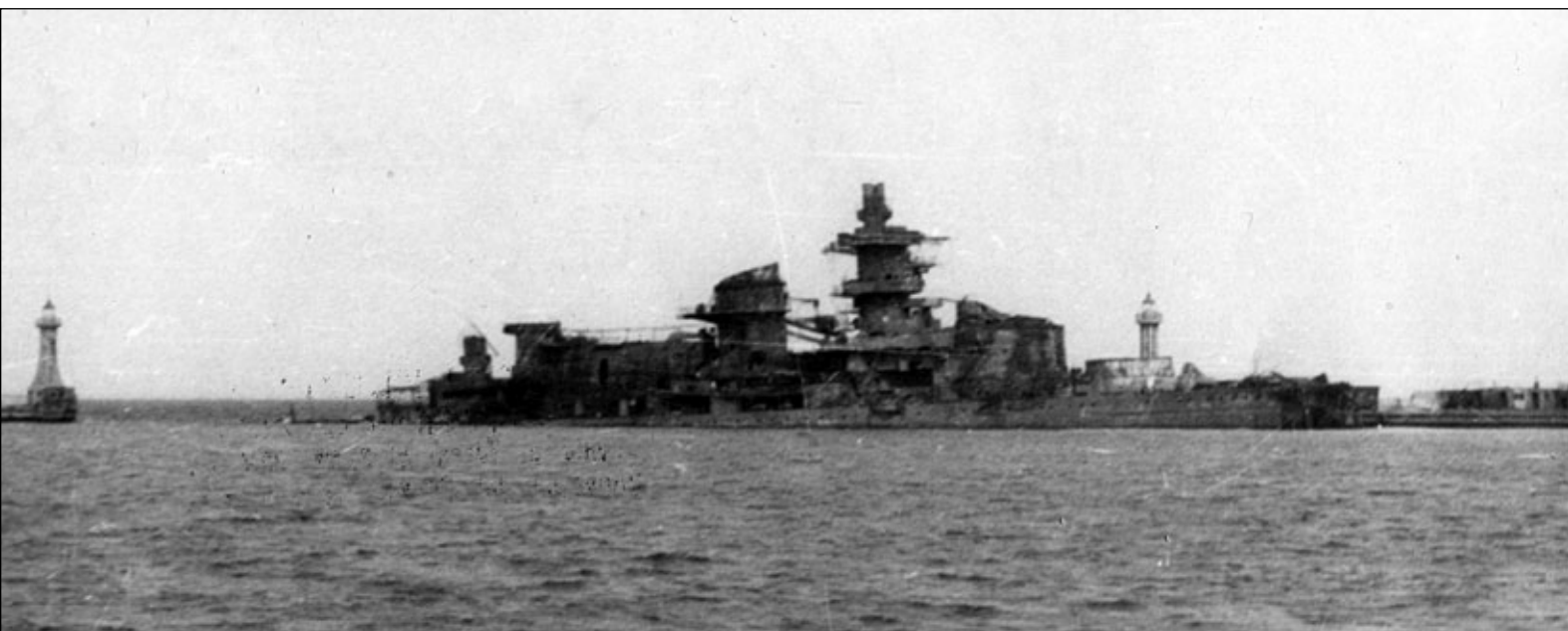
### WRAK „GNEISENAU”

Rozbrojony *Gneisenau* już nigdy nie został wprowadzony do służby. Braki w materiałach, pracownikach stoczniowych i niechęć dużym okrętom decyzje Hitlera przypieczętowały jego dalszy los. Zdemontowane wieże artyleryjskie umieszczono na lądzie jako baterie nadbrzeżne. Wyremontowane działa z wieży „Anton” zostały zainstalowane w Hoek van Holland i jako 3. Marine-Artillerie-Abteilung 205 broniły wejścia do portu w Rotterdamie w Holandii.

Wieża „Bruno” została zlokalizowana została na wyspie Lille Sotra koło Bergen i weszła w skład M.A.A. 504 jako 11 jego oddział.

Rufowa wieża „Cäsar” została zlokalizowana w rejonie Austrått 4 km na wschód od portu w Brekstadt na półwyspie Ørlandet. Weszła, w lipcu 1943 roku, jako 4 bateria w skład M.A.A. 507 podporządkowanego Artylleriegruppe Ørlandet. Jej zadaniem była ochrona szlaku komunikacyjnego do Trondheim.

Dwie podwójne wieże i jedna pojedyncza 150 mm zostały zainstalowane w Graadyb na duńskiej wyspie Fanø. Weszły w skład 2./M.A.A. 518 podporządkowanego Seekdt. Südjtland, z przeznaczeniem obrony portu w Es-



*Gneisenau* zatopiony w wejściu głównym do portu gdyńskiego. Jego odcięty dziób opierał się o prawą głowicę falochronu, natomiast rufa wchodziła do portu wewnętrznego opierając się o lewy falochron. Lata 40-te.  
Fot. (górna i dolna) Janusz Uklejewski

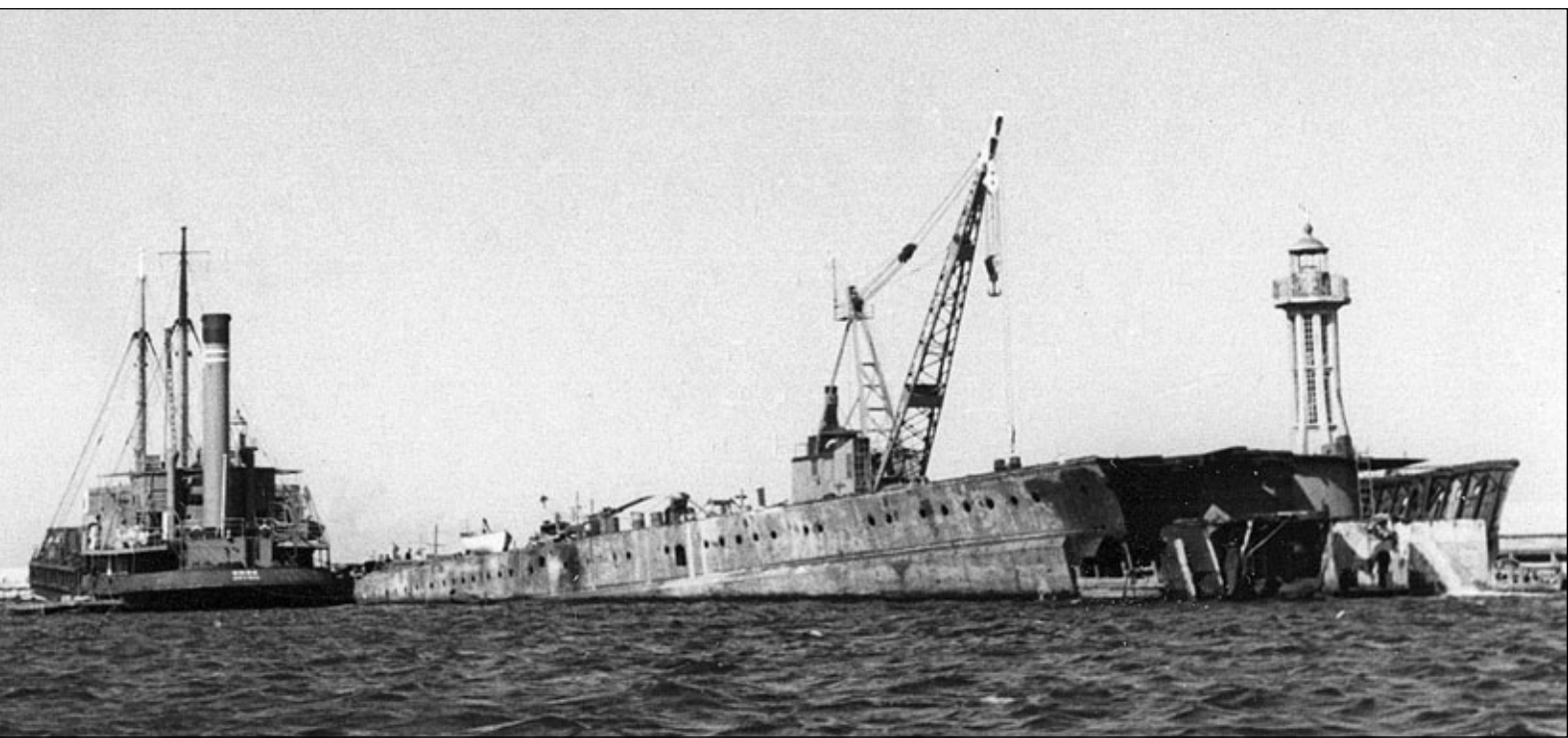
bjerg. Pozostałe dwie wieże planowano zamontować w Zanddijk na południowy zachód od portu w Den Helder w Holandii. Miały wejść jako jeden z oddziałów M.A.A. 607 ochraniających w/w port. Jednakże do końca wojny bateria nie została wybudowana a działa zostały złomowane.

Rozbrojony okręt został przeholowany do Basenu III (Węglowego) i zakotwiczony przy Nabrzeżu Holenderskim. Tam też stał aż do marca 1945 roku, kiedy to 23 dnia miesiąca niszczyciel *Z 31* przeholował kadłub okrętu w rejon wejścia głównego do portu celem jego blokady. Tam też 27 marca wrak został zatopiony blokując

port gdyńskiego. Jego odcięty dziób opierał się o prawą głowicę falochronu, natomiast rufa wchodziła do portu wewnętrznego opierając się o lewy falochron.

Po wojnie wrakiem zainteresowały się polskie władze z dwóch głównych powodów. Pancerny kolos blokował wejście główne do portu i tym samym unie-





Pancernik już po demontażu wszystkich nadbudówek. W części dziobowej trwa budowa kesonu.

Fot. Janusz Uklejewski



Montaż pomp na wraku i wypompowywanie wody, rok 1950.



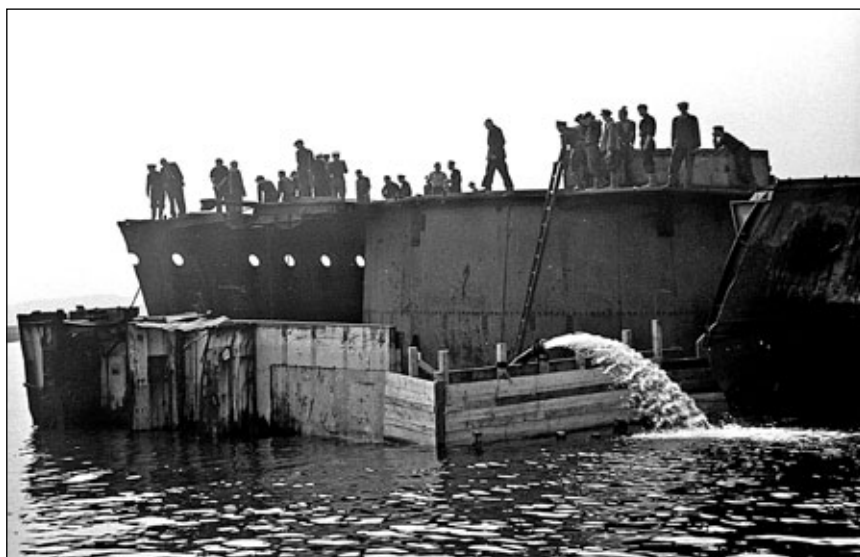
Fot. Janusz Uklejewski

możliwił z niego korzystanie większym statkom. Drugim powodem była jego konstrukcja, która zawierała wysokogatunkową stal, metale kolorowe, kable i różnego rodzaju maszyny.

W latach 1945-46 rozpoczęto cięcie palnikami wystających ponad wodę nadbudówek. 26 kwietnia 1950 roku podpisano protokołów zlecający podniesienie wraku. Operacją miał kierować kapitan Poinc. 27 kwietnia rozpoczęły się prace nurkowe wykonywane ze statku bazy *Smok*. Burty, dno oraz wewnętrzne przedziały zostały uszczelnione. Dzięki temu można było wypompować wodę z poszczególnych przedziałów. Wyrwa w burcie została zabetonowana, natomiast część ciężkich pancerzy bocznych została wysadzona przez saperów a część została oderwana siłą holowników *Światowid* i *Dzik*. W dniu 6 września 1951 roku rozpoczęło się generalne wypompowy-

Fotografia z operacji wypompowywania wody z wraku *Gneisenau*. W operacji uczestniczyły jednostki *Smok* i *Herkules*. Dobrze widoczna konstrukcja kesonu zabezpieczająca dziób. Rok 1951.

Fot. Janusz Uklejewski







Ciekawe ujęcie kadłuba z widoczną boczną osłoną przeciwtorpedową. Fot. Janusz Uklejewski



Podniesienie polskiej bandery na pancerniku *Gneisenau*. Fot. Janusz Uklejewski



Demontaż nadbudówek. W operacji uczestniczył statek baza *Smok* wraz z dźwigiem pływającym. Dobrze widoczna boczna płyta pancerna pancerza burtowego demontowana z wraku (fot. dolna). Lata 40-te. Fot. Janusz Uklejewski



wanie wody z kadłuba. Do tego wykorzystano 36 pomp z jednostek *Smok* i *Herkules*, pompowanie trwało 6 dni. Dopiero 12 września rozpoczęło się holowanie. W operacji uczestniczyły holowniki *Światowid*, *Tytan* oraz *Herkules*. Podniesiony kadłub odholowano najpierw 150 m od fałochronu, a później na Nabrzeże Śląskie, gdzie jego demontażem zajęło się Przedsiębiorstwo Demontażu Wraków. Z wraku wydobyto około 400 t metali kolorowych, 30 tys. t stali, 2 turbiny do remontu, kilometry kabli oraz wiele urządzeń pomocniczych, w tym silniki elektryczne.

### KONKLUZJE KOŃCOWE

Po budowie tzw. „pancerników kieszonkowych”, które tak naprawdę nigdy pancernikami nie były, rozpoczęto projektowanie „prawdziwych” okrętów liniowych. Wymagania stawiane nowym okrętom miały zapewnić im panowanie na morskich akwenach. Jednakże sytuacja polityczna w jakiej znalazły się Niemcy po I wojnie światowej i problemy rozwijającej się Kriegsmarine przyczyniły się do powstania pancerników – nie pancerników. Silnie opancerzone, lecz dość słaba artyleria, jak na tą klasę, sprawiły



Gneisenau sfotografowany między październikiem a grudniem 1938 roku.

Fot. zbioru Andrzej Danilewicz

jednak, że okręty te stały się pomostem doświadczalnym pomiędzy potężnymi pancernymi kolosami a krążownikami. To na nich zastosowano nowe materiały i urządzenia, wprowadzone później przy budowie i na wyposażenie kolejnych okrętów. Ironią losu jest to, że to Hitler, a nie admirał Raeder, miał rację optując za montażem na nowych pancernikach wypróbowanych dział kal. 280 mm. Dzięki temu wydatnie przyspieszono cykl ich budowy. Gdyby wybrano działa większego kalibru, pancerniki zapewne weszłyby do służby dopiero w 1940 roku.

Mimo swojej słabej artylerii głównej pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau* okazały się bardzo udanymi i użytecznymi jednostkami. Duża prędkość i zasięg przyczyniły się do wyznaczenia im roli w operacjach krążowniczych na Atlantyku, z której wywiązały się dość dobrze. Jednym z głównych problemów ich mniejszych sukcesów były dyrektywy Dowództwa Wojny Morskiej (SKL), które nakazywały im nie wdawać się w potyczki z okrętami pancernymi wroga. Właśnie to niby małe ograniczenie wpłynęło na przebieg wielu potyczek mogących się zakończyć dużym sukcesem.

Stacjonujące w Norwegii i Breście okręty angażowały na sobie znaczne siły morskie i lotnicze aliantów. Podczas operacji przejścia przez Kanał La Manche, okręty zostały kilkakrotnie uszkodzone. Mimo tego zachowały pływerność i osiągnęły porty przeznaczenia.

Feralne trafienie *Gneisenau* przyczyniło się do podjęcia decyzji o jego przebudowie. Miał on się stać jeszcze silniejszym przeciwnikiem. Tymczasem nie alianckie bomby czy torpedy przyczyniły się do jego wyeliminowania z działań. Problemy materiałowo-przemysłowe i priorytety stawiane innym

niemieckim rodzajom sił zbrojnych spowodowały nie ukończenie przebudowy okrętu. Rozbrojony okręt już nigdy nie wszedł do służby. Jego działa zasilili baterie nadbrzeżne, o co zabiegał Hitler już od dłuższego czasu. Podobne plany miały objąć także kolejne pancerne kolosy. *Scharnhorst* zatonął w grudniu 1943, a w 1945 podobny los spotkał *Tirpitz*. Ich działa mogły także zostać wcześniej umieszczone na działobitniach Wału Atlantyckiego np. w rejonie Normandii. Na szczęście tak się nie stało, a i bez nich w dniu D-Day zginęło tysiące żołnierzy alianckich.

## BIBLIOGRAFIA

1. Bałakin S. *Krążownik Belfast*, Moskwa 1997.
2. Bekker C. *Przekłute morze*. Warszawa 1999.
3. Beesly P., Rohwer J., *Special Intelligence und die Vernichtung der Scharnhorst*, „Marine Rundschau” Nr 10/1977.
4. Breyer S., *Schlachtschiff Gneisenau*, Friedberg 1987.
5. Breyer S., *Schlachtschiff Scharnhorst*, Friedberg 1987.
6. Breyer S., Koop G., *Von der Emden zur Tirpitz*, München 1982.
7. Breyer S., *Die deutsche Kriegsmarine 1938/1939*, Berstadt 1995.
8. Breyer S., *Panzerschiff Deutschland*, Berstadt 1988.
9. Breyer S., *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1921-1997*, 2002.
10. Breyer S., *Die Panzerung der deutschen Kriegsschiffe 1920-1945*, „Marine Arsenal” SB 6, 1997.
11. Brown D., *Die Tirpitz Eine schwimmende Festung und ihr Schicksal*, Bonn 1998.
12. Campbell J., *Naval Weapon of World War Two*, Londyn 1985.
13. Federowicz P., *Niemieckie pancerniki typu Scharnhorst*, Tarnowskie Góry 2001.
14. Harnack W., *Zerstörer unter Deutscher Flagge 1934 bis 1945*, Hamburg 1997.
15. Howland V., *The loss HMS Glorious*, „Warship” 1/94.
16. Jacobsen A.R., *Die Scharnhorst*, Ullstein.
17. Jarosz J., *Brytyjskie krążowniki ciężkie typu County*, cz.2. Tarnowskie Góry 1999.
18. Koop G., Schmolke K.P., *Vom Original zum Modell Schlachtschiff Scharnhorst*, Bonn 1991.
19. Koop G., Schmolke K.P., *Die Schlachtschiffe der Scharnhorst klasse*, Bonn 1991.
20. Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1976.
21. Lundeberg P., *The Scharnhorst-Gneisenau team at its peak*, „U.S. Naval Institute Proceedings”, Vol 82, august 1956.
22. O'Hara V. *The german fleet at War*, Annapolis 2004.
23. Pertek J., *Napaść morską na Danię i Norwegię*. Poznań 1986.
24. Pertek J., *Rajdy niemieckich pancerników*, Poznań 1989.
25. Schmalenbach P., *Schwerer kreuzer Prinz Eugen*, München 1978.
26. Schmalenbach P., *German battlecruiser Scharnhorst and Gneisenau*, „Warship Profile” nr 33.
27. Sobański M.S., *Niemieckie niszczyciele typu Narvik*, Tarnowskie Góry 2000.
28. Sieche E., *Niemieckie radary morskie do roku 1945*, „Okręty Wojenne” nr 17.
29. Suliga S., *Scharnhorst i Gneisenau*, Moskwa 1995.
30. Sawicki J., *Ratownictwo morskie w Polsce*, tom 2, Gdynia 2001.
31. Szoszkiewicz C., *Pancerniki II wojny światowej*, Warszawa 1993.
32. Watts A.J., *Der Untergang der Scharnhorst*, Stuttgart 1997.
33. Whitley M., *Deutsche Großkampfschiffe*, Stuttgart 1997.
34. Whitley M., *Deutsche Kreuzer im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 2001.
35. Wittwer Ch., *Deutsche Schiffsartillerie an Land*, Berstadt 1997.
36. *The Sinking of the Scharnhorst*, „Battle Summary” No 24.
37. *Drama am Nordkap*, „Der Landser” nr 108.
38. *Schlachtschiff Scharnhorst*, „Schiffe Menschen Schicksale” Nr 84/85.