

Siergiej W. Patjanin

Niszczyciele typu „Leberecht Maass”



Tarnowskie Góry 2009



Drodzy Czytelnicy!

Minęły trzy miesiące i mamy dla Was kolejną monografię. Jest ona poświęcona niemieckim niszczycielom typu «Leberecht Maass», będącymi prawdziwymi „koniami roboczymi” Kriegsmarine w okresie wojny. Pod względem architektonicznym były to jednostki ładne, natomiast pod względem technicznym niezbyt udane, szczególnie dotyczyło to siłowni czy właściwości morskich. Jednak zachęcam do lektury ich pogmatwanych losów.

Pragnę bardzo serdecznie podziękować Andrzejowi Danilewiczowi ze Szczecina za pomoc w doborze wspaniałych fotografii, bez których niniejsza monografia dużo straciła by na swojej atrakcyjności.

Jarosław Malinowski

Okładka: Erich Koellner (Z 13) w czasie walki z brytyjskimi niszczycielami w fiordzie Herjangen, 10 kwietnia 1940 roku.

Mal. Seweryn Fleischer

Strona tytułowa: Friedrich Eckoldt (Z 16) u zachodnich wybrzeży Francji, jesień 1940 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

Niszczyciele typu „Leberecht Maass”

Siergiej W. Patjanin

Tłumaczenie z języka rosyjskiego

Maciej S. Sobański

Redaktor serii: Jarosław Malinowski

Rysunki: Jerzy Lewandowski

Plansze kolorowe: Aleksandr W. Daszjan

Opracowanie graficzne: Jarosław Malinowski

Skład, druk i oprawa: Drukpol, Tarnowskie Góry

Źródła fotografii/Photo credit:

Mariusz Bar

Siegfried Breyer

Andrzej Danilewicz

Pierre Hervieux

Reinhard Kramer

Jarosław Malinowski

Nikolaus Sifferlinger

ISBN 978-83-61069-06-5

ISSN 1231-014X

Copyright © Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2009

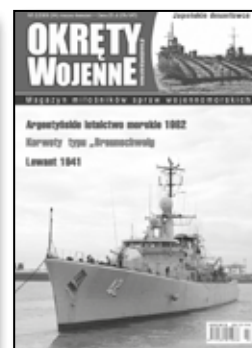
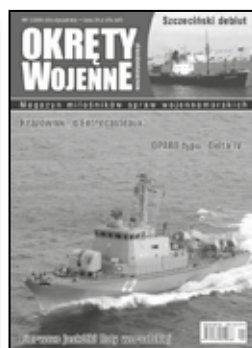
Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

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 „Okrety Wojenne”!



Wydawca

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry

tel. (032) 384-48-61

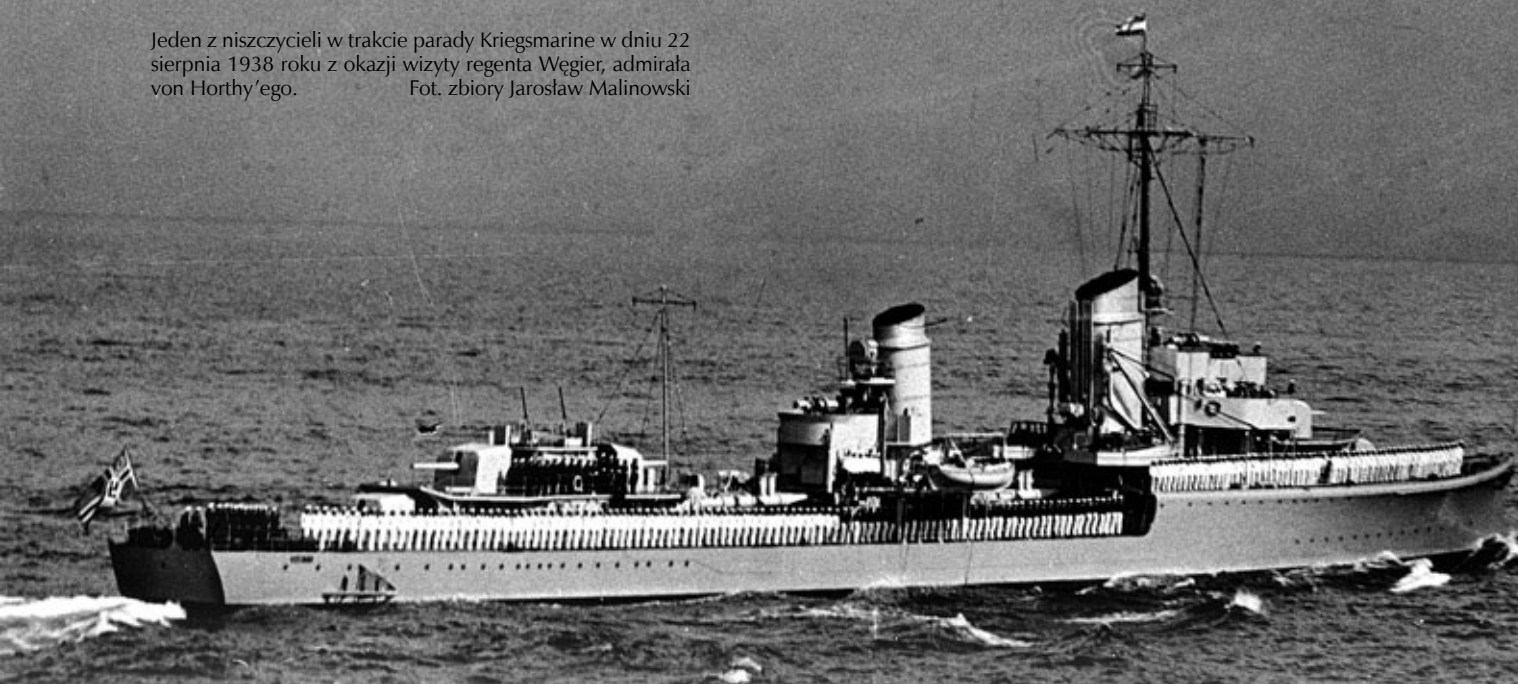
e-mail: okrety@ka.home.pl, www.okretywojenne.pl

ING Bank Śląski 94 1050 1386 1000 0002 0086 6507

Uwaga!

Niniejsza monografia zawiera cztery rozkładowki z 8 planami okrętów w skali 1:350. Stanowi ona jej integralną część i nie może być sprzedawana oddzielnie.

Jeden z niszczycieli w trakcie parady Kriegsmarine w dniu 22 sierpnia 1938 roku z okazji wizyty regenta Węgier, admirała von Horthy'ego. Fot. zbiory Jarosław Malinowski



Geneza okrętów

Projektowanie i budowa

Letniego dnia 21 czerwca 1919 roku niemieckie okręty tonęły z podniesionymi banderami w wodach Scapa Flow, kładąc kres kajzerowskiej floty. Traktat wersalski pozwalał Niemcom na zachowanie 6 starych pancerników, 6 lekkich krążowników oraz po 12 niszczycieli i torpedowców (plus po 4 w rezerwie). Resztki dawnej potęgi, tak zwane „niszczyciele” typu V 1, z których najmłodsze zostały zbudowane w roku 1913, weszły w skład Reichsmarine. Ustalona dla nich 15 letni okres służby, a budowane w zamian jednostki nie mogły mieć wyporności przekraczającej 800 t.

Pierwszą dużą serią okrętów, zbudowanych w okresie międzywojennym, były torpedowce typów *Möwe* i *Wolf*. Przy wyporności 800-1000 t, zostały one wyposażone w dwuwałową siłownię turbinową, pozwalającą rozwijać prędkość 33-34 węzły, a ich uzbrojenie stanowiły 3 działa kal. 105 mm oraz 6 wyrzutni torpedowych. Oczywiście o rywalizacji z nowocześniejszymi zagranicznymi okrętami nie mogło być mowy. Kierownictwo Reichsmarine uświadomiło sobie, że ograniczenia wersalskie są pętlą na szyi floty i w lutym 1933 zdecydowało się na ryzykowny krok – zlecenia zaprojektowania pełnowartościowych niszczycieli, planując podjęcie budowy 4 jednostek w początkach 1934 roku.

Podstawowe wymagania wobec przyszłych okrętów, sformułowane przez kierownictwo niemieckiej marynarki wojennej, odzwierciedlały poglądy, powstałe jeszcze w końcu I wojny światowej. Zdając sobie sprawę z niemożności uzyskania przewagi liczebnej nad potencjalnym przeciwnikiem, Niemcy admirałowie postawili na parametry jakościowe. Przed konstruktorami postawiono zadanie zaprojektowania niszczyciela, przewyższającego zagraniczne odpowiedniki pod względem prędkości i siły ognia. W przeciwieństwie do tradycji kajzerowskiej floty, za główne uznano uzbrojenie artyleryjskie, nawet kosztem torpedowego. Dodatkowymi wymogami były:

- a) maksymalna możliwa wytrzymałość kadłuba,
- b) dobra dzielność morską,
- c) wysoka prędkość ekonomiczna,
- d) znaczny zasięg.

Długa przerwa w budowie niszczycieli nie mogła pozostać bez wpływu na poziom wiedzy niemieckich projektantów, którzy dysponowali jako materiałem poglądowym jedynie przestarzałymi projektami z czasów I wojny światowej. Zgodnie z tym pierwszy zakończony projekt wstępny był niczym więcej jak tylko zmodernizowanym torpedowcem typu *Möwe* z wypornością powiększoną do 1100 t.

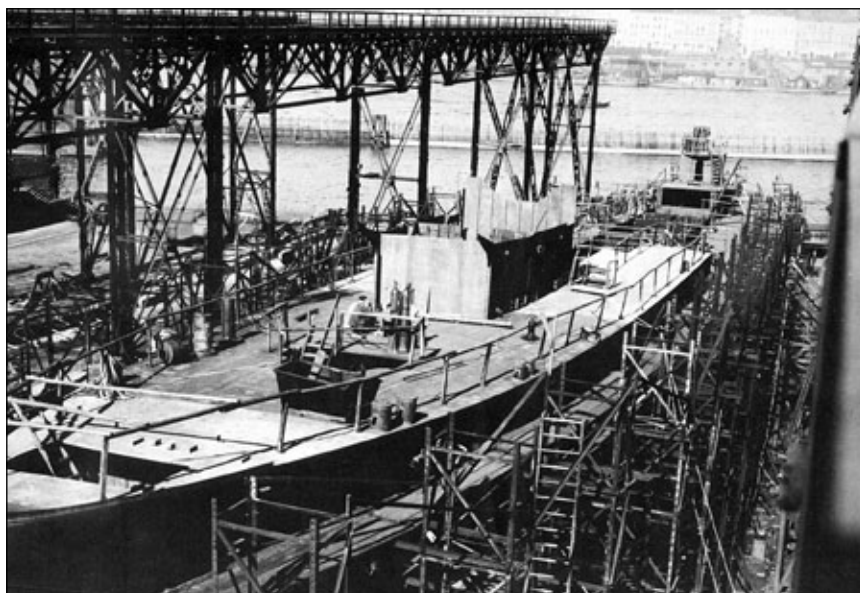
Jeszcze w roku 1932 pojawiły się kolejne 2 warianty, opracowane przez firmy „Schichau” i „Stettiner Vulcan”. Pierwszy prezentował okręt o wyporności 1100 t, prędkości 35 węzłów, uzbrojony w 3 działa kal. 127 mm, 2 kal. 37 mm, 2 kal. 20 mm oraz 2 potrójne wyrzutnie torpedowe. Z uwagi na skromne parametry projekt został odrzucony przez kierownictwo floty. W drugim wyporność sięgała 1500 t (przedział dla niszczycieli, ustalony przez konferencję londyńską 1930 r.), prędkość 38 węzłów, a uzbrojenie obejmowało 4 działa kal. 127 mm, 2 kal. 37 mm, 2 kal. 20 mm oraz 2 potrójnych wyrzutni torpedowych.

9 marca 1933 projekt „Vulcana” został przedstawiony dowódcy marynarki wojennej adm. Erichowi Raederowi, lecz nie zyskał on jednak aprobaty. W początkach maja dowódca floty polecił zwiększyć liczbę dział głównego kalibru do 5, a dotychczasowe wyrzutnie torpedowe zastąpić czterorurkowymi. Zasięg, określony w obu projektach na 2200 Mm przy prędkości 19 węzłów, uznany przez ekspertów za niedostateczny, miał zostać zwiększony do 3000 Mm. Wymagało to pójścia na szereg nowatorskich (żeby nie powiedzieć „awanturnych”) rozwiązań, w szczególności zastosowania wysokociśnieniowych kotłów okrętowych, o mniejszych w po-

równaniu z normalnymi wymiarach. Tym nie mniej jednak, wyporność sięgnęła 1850 t – wielkości określonej przez konferencję londyńską dla liderów floty. Rzeczywiście wyporności nie udało się ograniczyć i w początkach II wojny światowej niemieckie niszczyciele były największymi okrętami tej klasy, które pod względem gabarytów porównywać można było jedynie z francuskimi liderami.

Dalsze prace prowadzili konstruktorzy prywatnych stoczní. W dniu 7 września 1933 przedstawiono dowódcy floty 4 wstępne projekty firm – „Schichau”, „Vulcan”, „Deschimag” i „Deutsche Werke”. Najbardziej oryginalny był projekt „Schichaua” – z gładkopokładowym kadłubem i silnym uzbrojeniem obejmującym 5 dział kal. 127 mm (2 x II i 1 x I), 6 dział kal. 37 mm, 5 dział kal. 20 mm oraz 2 czterorurkowe wyrzutnie torpedowe. Projekt „Vulcana” opracowany na podstawie „superniszczyciela” okresu I wojny światowej, powtarzał zasadniczo jego cechy – znaczne rozmiary (128,5 x 11,5 x 4,2 m), niskie burty i solidne kominy. Uzbrojenie miało obejmować 4 działa kal. 127 mm lub 150 mm. Najlepszym okazał się jednak projekt „Deutsche Werke”, na bazie którego opracowano ostateczny wariant, który otrzymał oznaczenie *typ 1934*¹.

Wszystkie prace konstrukcyjne zakończono do wiosny 1934 roku i 1 kwietnia



Friedrich Ihn w trakcie budowy w stoczni Blohm und Voss w Hamburgu. Fot. zbiory Siegfried Breyer

podjęto decyzję o budowie 4 niszczycieli (Z 1 – Z 4), przeznaczonych na zastąpienie okrętów znajdujących się w rezerwie. Kontrakt na budowę został zawarty z „Deutsche Werke” 7 lipca 1934 r. Trzy miesiące później położono w Kilonii stępkę pod prototyp serii. Do końca roku zatwierdzono jeszcze budowę dalszych 12 jednostek, na które zamówienia zostały podzielone między „Deschimag” (Z 5 – Z 8), „Germaniawerft” (Z 9 – Z 13) oraz „Blohm & Voss” (Z 14 – Z 16). Ponieważ do konstrukcji okrętów wniesiono pewne

zmiany, określono je jako *typ 34A*. Choć wszystkie niszczyciele typu *Maass*, jak je się obiegowo nazywa, zwykle się uważać za jeden typ, to jednak każda ze stoczní dopuszczała drobne odchylenia od bazowego projektu. W związku z tym w zależności od miejsca budowy okręty różniły się wypornością, wymiarami, składem zespołu napędowego oraz detalami zewnętrznymi.

1. w Niemczech oznaczenie projektów wiązało się z latami ich powstania, przy czym stosowano oznaczenie „długie” (*typ 1934*) lub „krótkie” (*typ 34*).

Dane dotyczące budowy						
Okręt	Stocznia*	Numer stoczniowy	Data			
			zamówienia	Położenia stępki	wodowania	Wejścia do służby
Typ 1934						
Z 1 <i>Leberecht Maass</i>	DW	K242	07.07.1934	10.10.1934	18.08.1935	14.01.1937
Z 2 <i>Georg Thiele</i>	DW	K243	07.07.1934	25.10.1934	18.08.1935	27.02.1937
Z 3 <i>Max Schultz</i>	DW	K244	07.07.1934	02.01.1935	30.11.1935	08.04.1937
Z 4 <i>Richard Beitzen</i>	DW	K245	07.07.1934	07.01.1935	30.11.1935	13.05.1937
Typ 1934A						
Z 5 <i>Paul Jacobi</i>	Desch.	W899	09.01.1935	15.07.1935	24.03.1936	29.06.1937
Z 6 <i>Theodor Riedel</i>	Desch.	W900	09.01.1935	18.07.1935	22.04.1936	02.07.1937
Z 7 <i>Herman Schoemann</i>	Desch.	W901	09.01.1935	07.09.1935	16.07.1936	09.09.1937
Z 8 <i>Bruno Heinemann</i>	Desch.	W902	09.01.1935	14.01.1936	15.09.1936	08.01.1938
Z 9 <i>Wolfgang Zenker</i>	Gw	G535	04.08.1934	22.03.1935	27.03.1936	02.07.1938
Z 10 <i>Hans Lody</i>	Gw	G536	04.08.1934	01.04.1935	14.05.1936	13.09.1938
Z 11 <i>Bernd von Arnim</i>	Gw	G537	04.08.1934	26.04.1935	8.07.1936	06.12.1938
Z 12 <i>Erich Giese</i>	Gw	G538	04.08.1934	03.05.1935	12.03.1937	04.03.1939
Z 13 <i>Erich Koellner</i>	Gw	G539	10.11.1934	12.10.1935	18.03.1937	28.08.1939
Z 14 <i>Friedrich Ihn</i>	BuV	B503	19.01.1935	30.05.1935	15.11.1936	06.04.1938
Z 15 <i>Erich Steinbrinck</i>	BuV	B504	19.01.1935	30.05.1935	24.09.1936	31.05.1938
Z 16 <i>Friedrich Eckoldt</i>	BuV	B505	19.01.1935	04.11.1935	21.03.1937	28.07.1938
Typ 1936						
Z 17 <i>Diether von Roeder</i>	Desch.	W920	06.01.1936	09.09.1936	19.08.1937	29.08.1938
Z 18 <i>Hans Lüdemann</i>	Desch.	W921	06.01.1936	09.09.1936	01.12.1937	08.10.1938
Z 19 <i>Hermann Künne</i>	Desch.	W922	06.01.1936	05.10.1936	22.12.1937	12.01.1939
Z 20 <i>Karl Galster</i>	Desch.	W923	06.01.1936	14.09.1937	15.06.1938	21.03.1939
Z 21 <i>Wilhelm Heidkamp</i>	Desch.	W924	06.01.1936	15.12.1937	20.08.1938	20.06.1939
Z 22 <i>Anton Schmitt</i>	Desch.	W925	06.01.1936	03.01.1938	20.09.1938	24.09.1939
*DW – „Deutsche Werke” (Kilonia); Desch. – „Deschimag A.G. (Brema); Gw – „Germaniawerft” (Kilonia); BuV – „Blohm und Voss” (Hamburg)						

*DW – „Deutsche Werke” (Kilonia); Desch. – „Deschimag A.G. (Brema); Gw – „Germaniawerft” (Kilonia); BuV – „Blohm und Voss” (Hamburg)

Przy położeniu stępki okręty otrzymały tradycyjne dla niemieckiej floty alfanumeryczne oznaczenie (Z od niemieckiego „Zerstörer” – niszczyciel), jednak już w trakcie budowy nadano im nazwy na cześć dowódców morskich okresu I wojny światowej. Poza granicami Niemiec niszczyciele typu 34 i 34A nazywano od prototypu mianem okrętów typu *Maass*. Przy okazji warto zaznaczyć, że w oficjalnych dokumentach używano wyłącznie pełnych nazw okrętów, podczas, gdy w literaturze dla wygody często stosuje równoległe oznaczenia alfanumeryczne i my będziemy z nich korzystać.

Przystępując do budowy niszczycieli typu 34 niemieckie dowództwo marynarki wojennej naruszyło warunki ograniczeń wersalskich. Jednak faktycznie ta zmiana została uprawnomocniona dopiero podpisanym w dniu 18 czerwca 1935 r. brytyjsko niemieckim porozumieniem morskim. To ostatnie określało łączny tonaż niemieckich okrętów torpedowych (niszczycieli + torpedowców) na 52,5 tys. t, a więc prawie 5 razy więcej niż przewidywały to normy wersalskie. Odwrotną stroną medalu było przyjęcie przez Niemcy warunków konferencji londyńskiej z 1930 roku. Chcąc pozostawać wiarygodnym w oczach głównych potęg morskich, niemieckie kierownictwo morskie oficjalnie deklarowało standardową wyporność niszczycieli typu 34/34A na 1625 t, a szóstki następnych typu 36 odpowiednio na 1811 t.

Co ciekawe, te zafałszowania są po dziś dzień spotykane w niektórych wydawnictwach dotyczących historii flot. Choć zdawać by się mogło, że brak zgodności między wymiarami a wypornością powinien od razu rzucić się w oczy. Przykładowo brytyjskie niszczyciele typu – *J/K*, mające standardową wyporność bliską deklarowanej przez Niemców, były o 10 m krótsze i wizualnie wyglądały na skromniejsze. Fakt ten Brytyjczycy dyplomatycznie przemilczali.

Warunki kontraktu dawały stoczni 2 lata na budowę prototypu, pozostałe niszczyciele miały być przekazywane flocie w odstępach jednego miesiąca. Druga połowa lat 30-tych charakteryzowała się jednak masowym procesem odnawiania niemieckiej floty, czego skutkiem stocznie były przeładowane innymi zamówieniami. W założonych terminach zmieściły się tylko „Deutsche Werke” i „Deschimag”, na których czas budowy jednego niszczyciela nie przekraczał 29 miesięcy. „Blohm & Voss” budowała

swoje okręty w czasie 33-36 miesięcy, zaś „Germaniawerft”, na której równoległe prowadzono prace na ciężkim krążowniku *Prinz Eugen*, 6 eskortowcach i 25 okrętach podwodnych, zerwała wszelkie terminy, potrzebując 40-46 miesięcy na jednostkę. W rezultacie *Erich Koellner*, którego stępkę położono w październiku 1935, wszedł do służby dopiero na kilka dni przed wybuchem wojny. Koszt budowy jednego okrętu wahał się od 12,6 mln Reichsmarek w „Deschimagu” do 14,1 mln w „Blohm & Voss”.

Gdy stocznie prowadziły prace na typie *Maass*, wysiłki konstruktorów skoncentrowały się na okrętach typu 1936, których budowę przewidywał Program 1935 r. Choć prace nad ich projektem zakończono do czasu rozpoczęcia prób odbiorczych niszczycieli typ 34, to zdo-

łano do niego wprowadzić szereg zmian mających na celu usunięcie oczywistych niedostatków poprzedników. W pierwszym rzędzie poprawiono dzielność morską. Kontrakt na budowę szóstki jednostek (Z 17 – Z 22) został zawarty 6 stycznia 1936 r. z koncernem „Deschimag”. Koszt budowy całej serii wynosił 77,248 mln Reichsmarek. We wrześniu położono stępkę pod prototypowy niszczyciel *Diether von Roeder*, którego nazwa stała się nieoficjalnym określeniem wszystkich okrętów serii. Budowa była prowadzona bardzo szybko: *Karl Galster* i *Wilhelm Heidkamp* weszły do służby po 18 miesiącach od położenia stępki. Do chwili wybuchu wojny w składzie floty znalazły się 4 niszczyciele tego typu, a pozostałe 2 dołączyły do nich do końca 1939 roku.

Podniosła ceremonia podniesienia bandery na niszczycielu *Bernd von Arnim* (Z 11) w dniu 6 grudnia 1938 roku.

Fot. zbiory Reinhard Kramer



Wygląd prototypowego niszczyciela *Leberecht Maass* (Z 1) typu 1934 z kwietnia 1938 roku. Okręt nie posiadał żadnego numeru taktycznego.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Opis konstrukcji

Układ i konstrukcja kadłuba

Okręty typu 34 były pierwszymi pełnowartościowymi niszczycielami, zaprojektowanymi i zbudowanymi w Niemczech po prawie 20 letniej przerwie. Naruszenie ciągłości budowy wywarło istotny wpływ na projekt, choć nie w takim stopniu jak w przypadku radzieckich konstrukcji okresu międzywojennego. Trudno więc się dziwić, że w konstrukcji typu *Maass* najnowsze rozwiązania techniczne sąsiadują również z przestarzałymi.

Jak zauważył już w roku 1937 Oscar Parks na łamach „The Navy” „nowe niemieckie niszczyciele stanowią kombinację typu *Möwe* z francuskimi liderami typu *Le Fantasque*”. W rzeczywistości podobieństwo do tych ostatnich ograniczało się w zasadzie jedynie do rozmieszczenia artylerii, podczas gdy układ wewnętrzny, sylwetka i kształt kadłuba (szczególnie części dziobowej) zawierały typowe „germańskie” cechy.

Kadłub niszczycieli – bez siodłowatości z dużym wydłużeniem, stosunek długości do szerokości wynosił ponad 10,5 a stosunek długości do wysokości burt (od stępki do górnego pokładu) sięgał na śródkreściu około 18. Około 40% długości kadłuba zajmował pokład dziobowy (półbak). Wysokość wolnej burt na stwie dziobowej nie przekraczała 5 m, co wraz z niewielkim rozgięciem dziobowych wręg i nieudanym kształtem kluz kotwicznych, prowadziło do

powstawania bryzgów i zalewania pokładu na dziobie. Stewa dziobowa była prawie pionowa, w górnej części lekko zaokrąglona. Rufa pawężowa, zaokrąglona z charakterystycznymi dla niemieckich okrętów tunelowym ukształtowaniem w części podwodnej. Pokład dziobowy na pierwszych 4 jednostkach pierwotnie nie posiadał podwyższenia przed stwą dziobową, jednak w roku 1938 został przebudowany, pozostałe okręty serii budowano już z podwyższeniem. Na Z 9 – Z 16 kształt części dziobowej został nieco zmodyfikowany, tak by poprawić dzielność morską, czego skutkiem był wzrost długości o 2 m.

Ciekawym szczegółem konstrukcji kadłuba był tak zwany „Staukeil” („Wodny klin”), stanowiący nakładkę w podwodnej części w rejonie śrub napędowych, przeznaczony do wytwarzania, przy pełnej prędkości, siły unoszącej, „podnoszącej” rufę z wody, a tym samym przeciwdziałającej jej zalewaniu. W praktyce jednak takie rozwiązanie prowadziło do „zarywania” w wodę części dziobowej, pogarszając sterowność i utrudniając trzymanie się kursu. Inny problem stanowiło zwiększone naprężenie metalu w części rufowej, praktycznie przy dowolnej prędkości. W rezultacie „wodny klin” początkowo trzeba było zmniejszyć, a później całkowicie zlikwidować.

Niemieckie stocznie posiadały duże doświadczenie w zakresie prac spawal-

niczych, dzięki czemu kadłuby niszczycieli wykonano jako konstrukcje całkowicie spawane. Wykorzystano stal okrętową marki St-52 z zawartością 0,2% węgla i o wytrzymałości 52-61 kg/mm². Grubość poszycia burtowego 6-11 mm, a pokładu dochodząca do 13 mm, chroniła przed ostrzałem z powietrza z broni maszynowej. Zastosowano poprzeczny system wiązań. Odstępy między wręgami wynosiły 1,5 m, w pobliżu dziobu zmniejszały się do 1 m, a w rejonie skrajników dziobowego i rufowego do 0,5 m. Numeracja wręg umowna, co 1 m, przy czym główne grodzie wodoszczelne często posiadały podwójną numerację. Pokład dziobowy (półbak) opierał się na 12 wzdłużnikach, które przy głównym pokładzie rozmieszczono w odstępach 0,4 m. Niszczyciele posiadały jeden nieprzerwany pokład – górny, dolny pokład znajdował się jedynie w części dziobowej i rufowej. Wszystkie pokłady były wodoszczelne.

W rejonie przedziałów maszynowo-kotłowych, na około 47% długości okrętu, kadłub posiadał podwójne dno. Przestrzeń międzydenna o wysokości 1,1 m wykorzystywana była do przechowywania paliwa, smarów, wodny kotłowej i pitnej. Choć podwójne dno zwiększało wytrzymałość kadłuba i pozwalało na zachowanie pływalności w przypadku awarii nawigacyjnych, to skupienie smarów i ścieków maszynowych w pustych przedziałach podwójne-

Dane taktyczno techniczne niszczycieli			
	Typ 34/34A*		Typ 36
Wyporność, t standard/pełna	2232/3156 (Z 1 – Z 4) 2171/3110 (Z 5 – Z 8) 2270/3190 (Z 9 – Z 13) 2239/3165 (Z 14 – Z 16)		2411/3415
Wymiary, m: długość maks.	119	121	123**
między pionami	114	116	120
szerokość	11,3	11,3	11,8
zanurzenie wyp. normalne/pełna	3,8/4,3	3,8/4,3	3,8/4,3
wysokość burt na śródokręciu	6,4	6,4	6,6
wysokość metacentrum wyp. pełna	0,79	0,79	0,95
Siłownia:			
liczba kotłów, typ	6 Wagnera	6 Bensona	6 Wagnera
ciśnienie pary atm.	70	110	70
temperatura pary, °C	460	510	460
liczba wałów, typ turbiny	2 Wagnera	2 Wagnera	2 Wagnera
moc, KM	70 000	70 000	70 000
moc elektrowni pokładowej, kW	550	550	600
Prędkość:	38	38	38
Zapasy paliwa, t normalny/maksymalny	299/770	299/670	310/787
Zasięg Mm (przy 19 węzłach)	1900 (Z 1 – Z 4), 2040 (Z 5 – Z 8)	2680 (Z 9 – Z 13), 2760 (Z 14 – Z 16)	2020
Uzbrojenie:			
liczba dział, luf, kaliber mm, (zapasy am. na działo)	5 x I – 127 (120), 2 x II – 37 (2000), 6 x I – 20 (2000)		
wyrzutnie torpedowe, liczba rur, kaliber mm	2 x IV – 533		2 x IV – 533
bomby głębinowe	18		18
miny	60		60
Załoga, ludzi (w tym oficerów)	325 (10)		323 (10)
*w lewej kolumnie dane niszczycieli Z 1 – Z 8 z kotłami Wagnera, w prawej – Z 9 – Z 16 z kotłami Bensona			
** maksymalna długość niszczycieli Z 20 – Z 22 z „atlantycką” stwą sięgała 125 m			

go dna zwiększało zagrożenie pożarowe, o czym Niemcy mieli nie raz okazję przekonać się w praktyce. Tragicznym przykładem była kolizja niszczycieli Z 32

i Z 37 w styczniu 1944, gdy powstały na Z 37 pożar objął 5-6 przedziałów.

Grodzie wodoszczelne dzieliły kadłub na 15 przedziałów, których numera-

cja w niemieckiej flocie tradycyjnie prowadzona była od rufy do dziobu, przy czym nienumerowany skrajnik dziobowy był w rzeczywistości 16 przedzia-

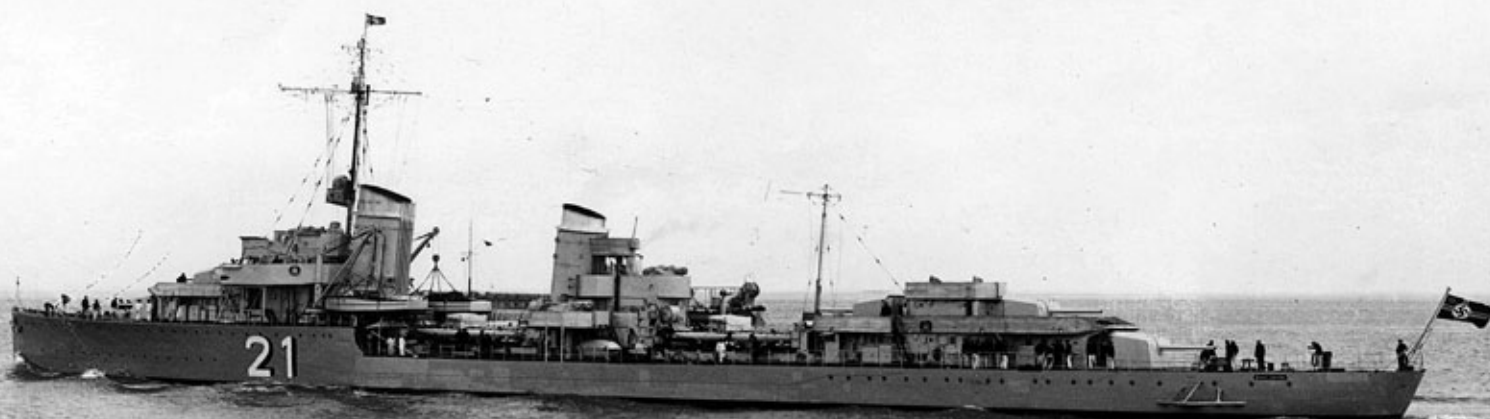
Bardzo ciekawe ujęcie *Maxa Schulza* (Z 3), również typu 1934, dobrze widoczny kształt nadbudówek i masztów.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



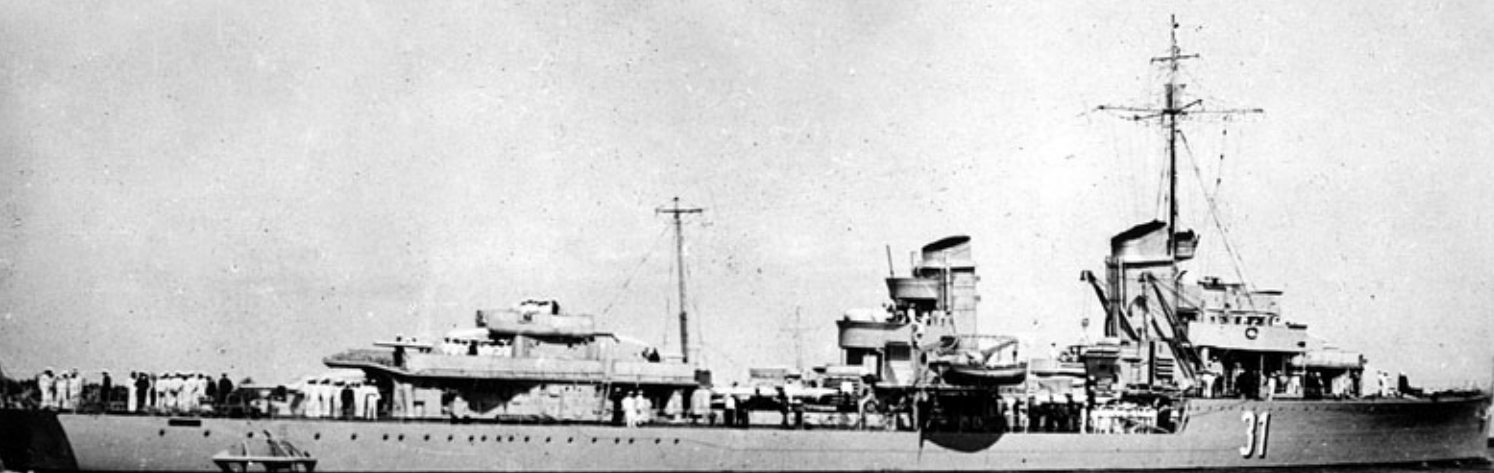
Paul Jacobi (Z 5) był natomiast prototypem typu 1934A, możemy go obejrzeć $\frac{3}{4}$ od rufy.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

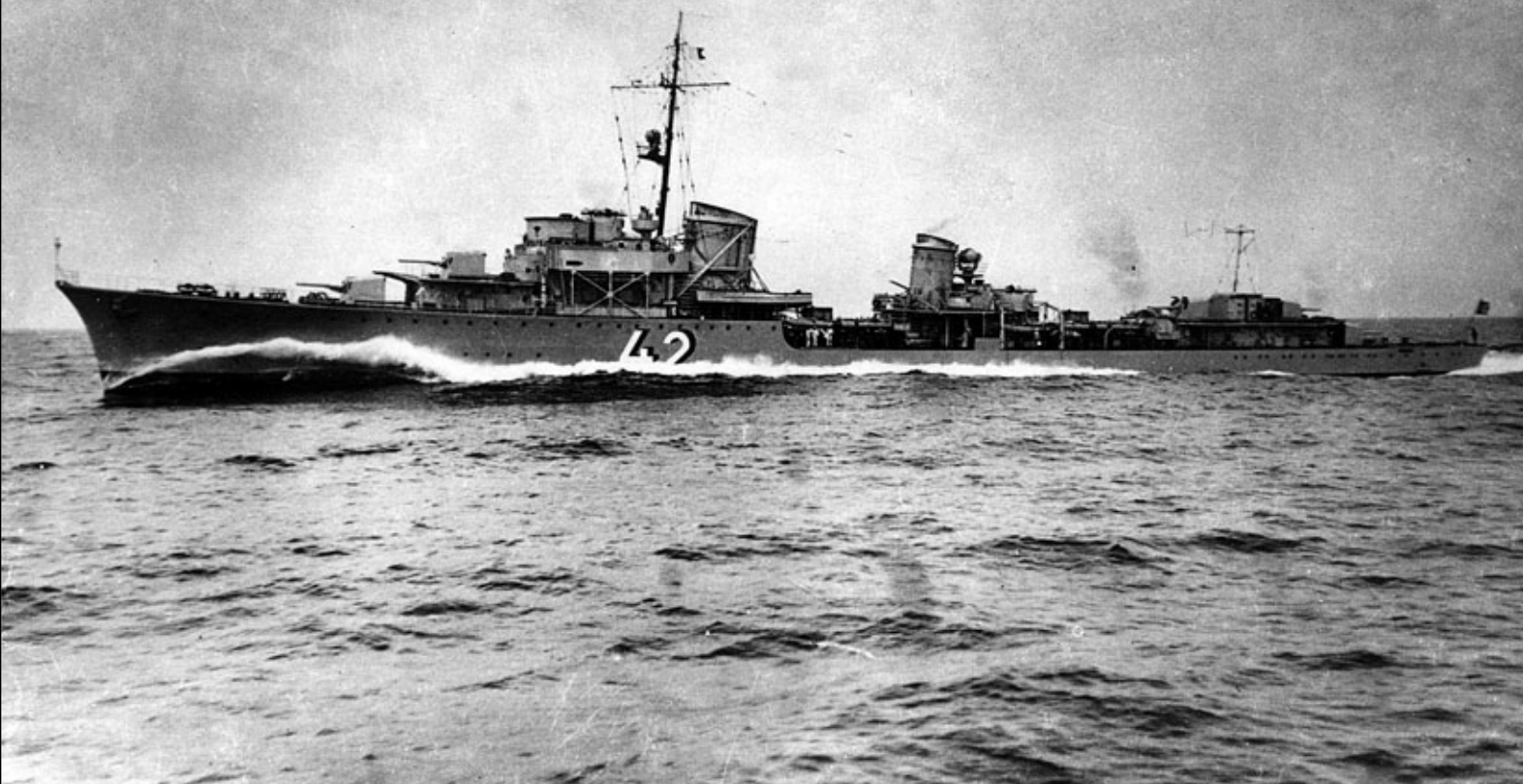


Końcowym reprezentantem typu 1934A jest widoczny tutaj *Erich Steinbrinck* (Z 15).

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Typ 1936 reprezentuje *Karl Galster* (Z 20). Dzięki kliprowemu dziobowi oraz obniżeniu masztów okręt prezentuje się bardzo rasowo.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Wilhelm Heidkamp (Z 21), kolejny reprezentant typu 1936, na fotografii z czerwca 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



łem. Wszystkie grodzie dochodziły do poziomu górnego pokładu, a w części dziobowej do pokładu dziobowego. W przedziale nr I na dolnym pokładzie znajdował się kubryk, a poniżej maszynka sterowa wraz ze sterem ręcznym. Przedziały nr II i III zajmowały pomieszczenia podoficerów starszych i oficerów, pod którymi mieściły się komory amunicyjne. W przedziałach dziobowej części (XI XIV) na głównym i dolnym pokładzie rozmieszczono kubryki załogi, a na platformie komory amunicji głównego kalibru, chłodnia żywności i komora łańcucha kotwicznego. Skrajnik dziobowy wykorzystano na magazynek bosmański.

W całkiem oryginalny, charakterystyczny jedynie dla floty niemieckiej i nigdzie innej nie stosowany, sposób został rozmieszczony układ napędowy Maszynownie zajmowały przedziały nr IV i VI, natomiast kotłownie przedziały VII, IX

i X. Znajdujące się pomiędzy nimi przedziały V (mechanizmy pomocnicze, żyrokompas, komory amunicji plot, ładownia akumulatorów i kompresorownia torped) i VIII (kocioł pomocniczy, generatory wysokoprężne i stacja transformatorów) pełniły rolę swego rodzaju kofferdamów, co poprawiało żywotność w porównaniu ze zwykłym liniowym schematem rozmieszczenia pomieszczeń układu napędowego. Zaletą tego systemu w porównaniu ze schematem eszelonowym była mniejsza długość wału napędowego maszyny dziobowej.

Sylwetkę niszczycieli kształtowały dwa masywne kominy z kołpakami oraz trzy nadbudówki. W dolnej części kondygnacji nadbudówki dziobowej mieściła się kancelaria, kabina radio-wa i pomieszczenie urządzeń szyfrujących, w górnej – pomieszczenia dzwignów amunicyjnych, kabina nawigacyjna i marszowa. W nadbudówce rufowej

znajdowała się kabina dowódcy oraz mesa oficerska, a na zamkniętym pokładzie między działami – pomieszczenie dźwignów amunicyjnych, służące równocześnie jako kabina koków i łączników. Od ściecia pokładu dziobowego ciągnie się osłona pomieszczeń maszynowni o wysokości 0,8 m, na której ustawiono wyrzutnie torpedowe oraz nadbudówkę środkową z asymetryczną platformą dział plot. kal. 37 mm.

Okręty typu 34 łatwo odróżniały się od poprzedników wymiarami kadłuba oraz sylwetką. Kosztem zmniejszenia wysokości kominów oraz środkowej nadbudówki udało się zredukować wysoko rozmieszczoną masę, dzięki czemu nowe niszczyciele wyglądały optycznie na bardziej „płaskie”. Zwiększenie szerokości oraz kąta rozwarcia dziobowych wręg i wydłużenie części dziobowej pozwoliło na poprawę dzielności morskiej. Odnosiło się to szczególnie do ostatnich 3 jed-

Podział masy jednostek		
Okręt	Z 14 Friedrich Ihn	Z 20 Karl Galster
Typ	34A	36
Data	kwiecień 1941	wrzesień 1941
Kadłub	869,1	951,3
Główne mechanizmy	790	814,9
Mechanizmy pomocnicze	169,3	167,6
Artyleria	88,3	93,0
Wyrzutnie torpedowe	34,7	35,5
Uzbrojenie minowe	7,9	
Okręt pusty	1959,3	2062,9
Wyposażenie ogólnego przeznaczenia	49,9	54*
Wyposażenie nawigacyjne	5,4	5,4
Wyposażenie radiowe	13,4	11,2
Wyposażenie siłowni elektrycznych	111,9	89,5
Wyposażenie artyleryjskie	12,8	14,3
Wyposażenie torpedowe	4,1	8,6
Wyposażenie minowe	11,1	24,2
Woda w kotłach	3,5	2,7
Wyporność okrętu pustego	2171,4	2273,8
Zapasy amunicji	49,2	57,9
Torpedy	19,6	12,9
Miny	7,8	1
Materiały do zużycia	14	12,4
Załoga	24	23,5
Mienie (rzeczy osobiste)	15,8	18
Żywność	10	32,4
Woda pitna	21,8	9,2
Woda do mycia	32,4	3,6
Wyporność standardowa	2366	2443,8
Woda kotłowa	90,6	39,4
Paliwo	282	277,3
Paliwo dieslowskie	5,1	7,2
Smar maszynowy	9,4	8,4
Wyporność konstrukcyjna	2753,1	2776,1
Woda kotłowa	33,5	59,1
Paliwo	320,6	416
Paliwo dieslowskie	10,2	10,9
Smar maszynowy	32	12,5
Wyporność pełna	3182	3293,8
*w tym 2,9 t takielunku		

Struktura wagowa (projektowana, w % wyporności standardowej)		
	Typ 34	Typ 36
Kadłub	32,4	34,7
Urządzenia napędowe	30,1	33,1
Mechanizmy pomocnicze	7,6	6,5
Uzbrojenie	8,7	8,1
Wyposażenie	4,7	4,5
Paliwo	11,8	8,7
Woda kotłowa	2,8	2,8
Woda pitna	1,9	1,6

nostek serii (Z 20 – Z 22), które otrzymały stewę kliprową, nazywaną w Niemczech „atlantycką”. Wraz z tym wzmocniono konstrukcję kadłuba, dzięki czemu zdołano uniknąć tych prac w toku służby.

Uzbrojenie

Cała artyleria niemieckich niszczycieli została przygotowana przez koncern „Rheinmetall-Borsig”, którego siedziba główna mieściła się w Düsseldorfie. Główny kaliber niszczycieli typu *Maass* i *Roeder* stanowiło 5 dział kal. 127 mm SK C/34. Ciekawe, że pierwsze egzemplarze tych dział powstały na drodze rozwiercenia luf kal. 105 mm L/55 dział C/28. Próby przeprowadzone na torpedowcach *Leopard* i *Luchs*, przyniosły pozytywne rezultaty i działa skierowano do seryjnej produkcji.

Rzeczywisty kaliber dział C/34 wynosił 128 mm, a długość lufy – 45 kalibrów. Dział posiadało lufę rdzeniową z pionowym, ślizgowym zamkiem, hydraulicznym mechanizmem oporowym i 2 sprężynami powroźnika. Donośność strzelań, pociskiem o wadze 28 kg, dochodziła do 94 kabli. Radowanie rozdzielne. Teoretyczna szybkostrzelność 18-20 strzałów na minutę, praktycznie była sporo niższa, szczególnie w surowych warunkach arktycznych.

Działa montowano na pojedynczych, otwartych łożach LC/34, zapewniających możliwość prowadzenia ognia okrężnego w płaszczyźnie poziomej, a w płaszczyźnie pionowej w przedziale -10...+30°. Niewielki kąt podniesienia lufy wykluczał prowadzenie ognia do celów powietrznych, przy czym nie

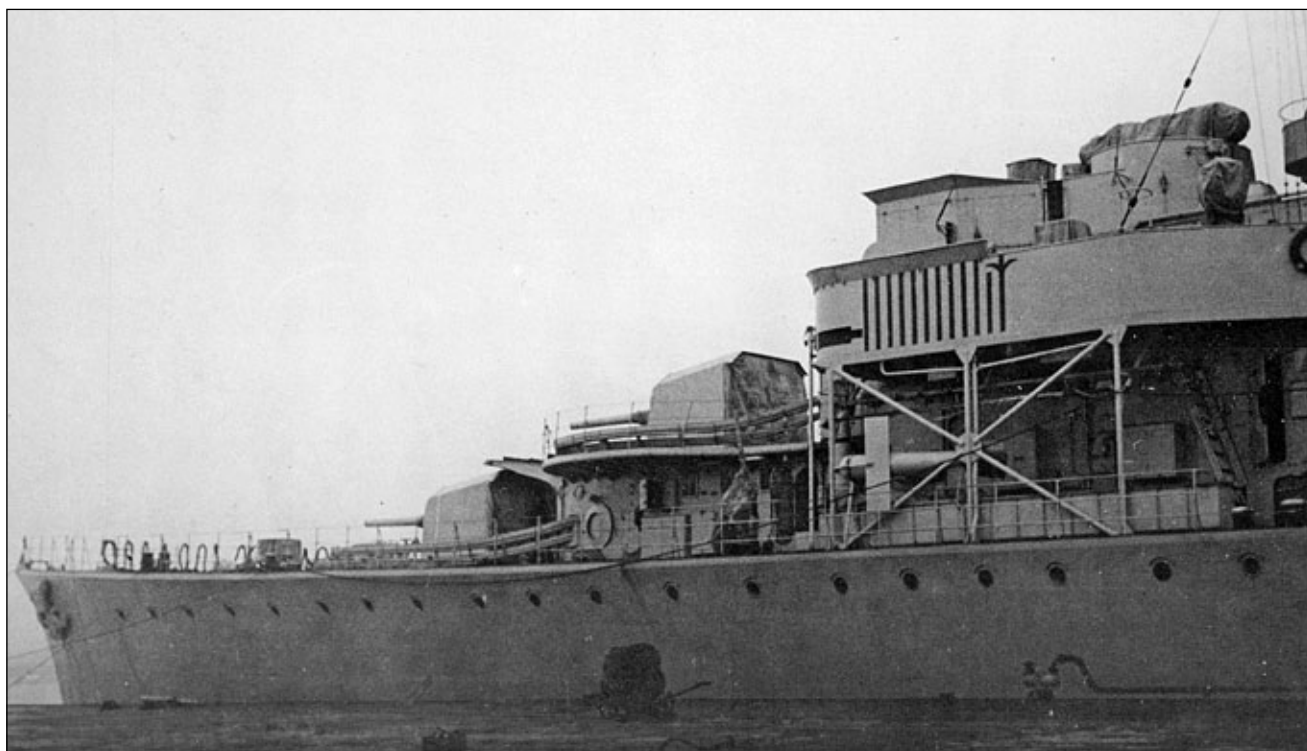
wyróżniało to w negatywny sposób niemieckich niszczycieli wśród swoich „rówieśników” tej klasy. W tym czasie jedynie Amerykanie posiadali efektywną uniwersalną artylerię takiego kalibru. Łączna masa dział wynosiła 10 220 kg, z czego 1870 kg przypadało na osłone pancerną, wykonaną ze 8 mm stali Wotan. Naprowadzenie dział w płaszczyźnie pionowej i poziomej zapewniały odpowiednie urządzenia elektryczne i hydrauliczne. W tarczy pancernej, po obu stronach lufy znajdowały się ambrazury dla urządzeń celowniczych (naprowadzania pionowego i poziomego). Obsługa dział liczyła 10 marynarzy.

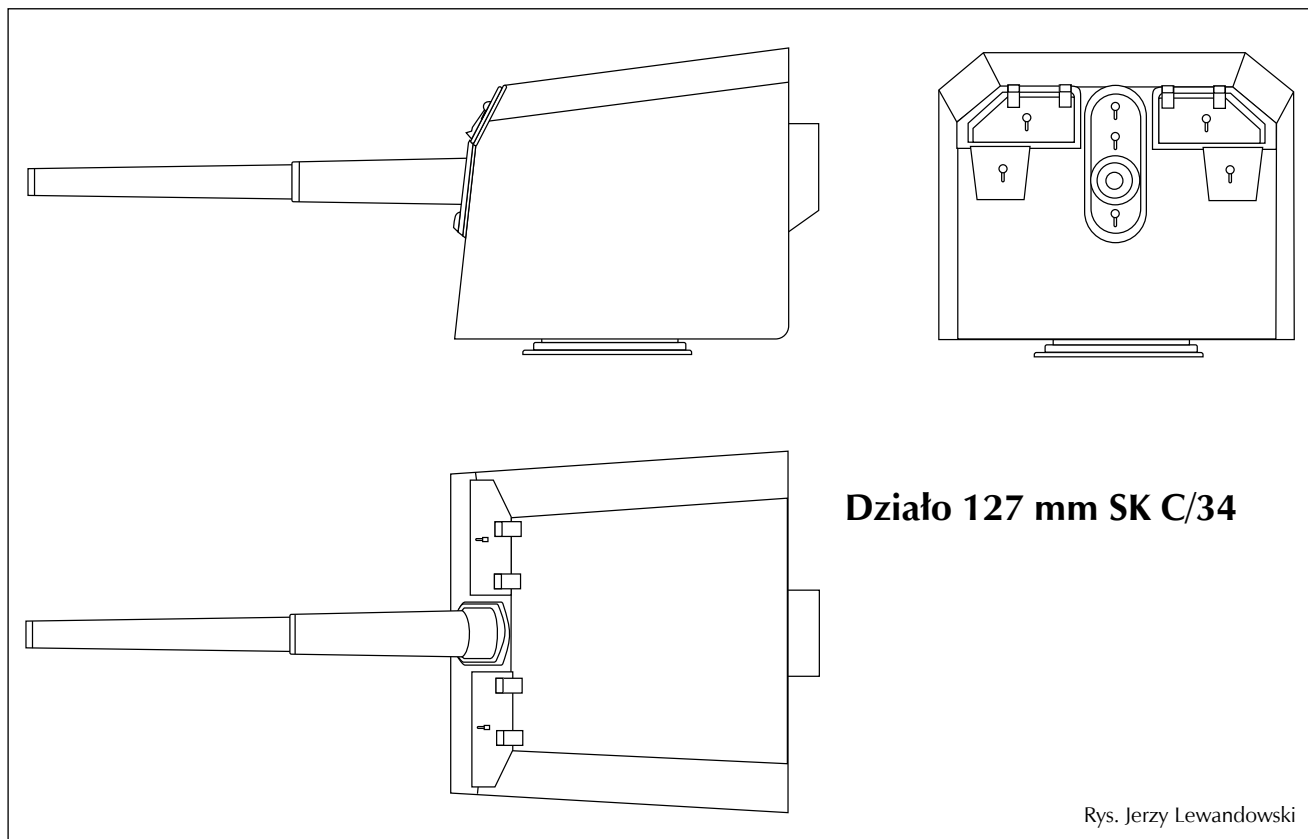
Artyleria była rozmieszczona w identyczny sposób na niszczycielach typu *Maass* i *Roeder*. Kąty ostrzału dział zamontowanych na dziobie i rufie wynosiły po 240°, natomiast dział Nr 5 mogło prowadzić ogień w sektorze od 30° do 150° na każdą burtę. Platformy „górných” dział (w superpozycji) na niszczycielach typu 34 miały kształt rombu, natomiast w typie 36 już bardziej zwyczajną kolistą. Te działa były wyposażone w specjalne parki amunicyjne, okalające krawędzie platformy, co w istotny sposób ułatwiało pracę obsłudze.

Amunicję głównego kalibru przechowywano w 4 komorach amunicyjnych na platformie podwójnego dna (komora nr 3 zabezpieczała działa nr 3 i nr 4).

Z położonych w głębi kadłuba komór amunicyjnych, podajniki transportowały do znajdujących się przed każdym działem pomieszczeń przeładunkowych pociski i ładunki miotające. Wspomniane pomieszczenia miały w swoich kątach na bak i sterburcie luki, przez które amunicja wysuwana następnie była ręcznie na półkoliste rynny (na górnej transportowano kartusze z ładunkiem miotającym o masie 16 kg a na dolnej pociski kal. 127 mm o masie 28 kg), opasujące każdą pojedynczą półwieżę armatnią w przedziale „czerwony” i „zielony” 90 stopni..

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Rys. Jerzy Lewandowski

Amunicję rozłokowano na drewnianych kratkach, wzmocnionych pionowymi stalowymi krawędziakami. Podawanie amunicji odbywało się za pomocą elektrycznych podnośników, po 2 na każde działo (podstawowy i pomocniczy). Standardowy zapas amunicji dla wszystkich typów niszczycieli wynosił po 120 pocisków na lufę, co uwzględniając szybkostrzelność starczało na 7-10 minut walki. Wystarczy wspomnieć, że brytyjskie „międzywojenne” niszczyciele posiadały zapas po 200 pocisków, który w następnych seriach został jeszcze zwiększony. W wielu przypadkach niemieckie nisz-

czyciele w krótkotrwałych starciach potrafiły rozchodować do dwóch trzecich zapasu amunicji. W bitwie pod Narvikiem, właśnie wystrzelanie amunicji stało się bezpośrednią przyczyną zniszczenia niektórych okrętów przez własne załogi.

W skład zapasu amunicji wchodziły pociski burzące, bez czepca przeciwpancerneho z zapalnikiem uderzeniowym względnie czasowym, te ostatnie były w szczególności stosowane do stawiania ognia zaporowego przeciwko operującym na niskich pułapach samolotom torpedowym. Poza etatowym za-

pasem amunicji przechowywano 100 pocisków oświetlających o masie 27,4 kg i specjalnym zmniejszonym ładunkiem miotającym.

W roku 1939 na *Bruno Heinemann* zainstalowano 4 działa kal. 150 mm L/48 na łożach LC/36 na stanowiskach nr 1, 2, 3 i 5, w celu określenia ich przydatności do zastosowania na niszczycielach następnych projektów. Próby przeprowadzano przy niewielkiej prędkości i dobrej pogodzie, dlatego też ich rezultaty stanowiły pewne przekłamanie. Do chwili wybuchu wojny na niszczyciel powróciło standardowe uzbrojenie.

Dane taktyczno-techniczne artylerii					
Kaliber mm/długość lufy, kal.	127/48	37/83	37/69	20/65	20/65
Model	C/34	C/30	M/42	C/30	C/38
Waga działa z zamkiem, kg	3645	243	109	64	57,5
Długość działa, mm	5760	3074	2253	2253
Długość lufy, mm	5430	2960	2560	1300	1300
Liczba bruzd w przewodzie lufy	44	16	16	8	8
Szybkostrzelność (praktyczna) wystrzałów na minutę	15-18	30	180	120	220
Waga naboju zespolonego, kg	–	2,1	1,49	0,32	0,32
Waga pocisku, kg	28	0,742	0,625	0,134	0,134
Waga ładunku wybuchowego	8,5	0,365	0,185
Waga ładunku miotającego	8,7	0,365	0,175	0,12	0,12
Prędkość początkowa, m/s	830	1.000	850	835	835
Donośność, m	17 400/30°	8500/45°	6400/45°	4900/45°	4900/45°
Pułap, m	–	6800/85°	4800/85°	3700/85°	3700/85°
Żywotność lufy, wystrzały	1950	7500	8000	20 000	19-22 tys.

Półautomatyczne, podwójnie sprzężone
działo przeciwlotnicze kal. 37 mm C/30.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

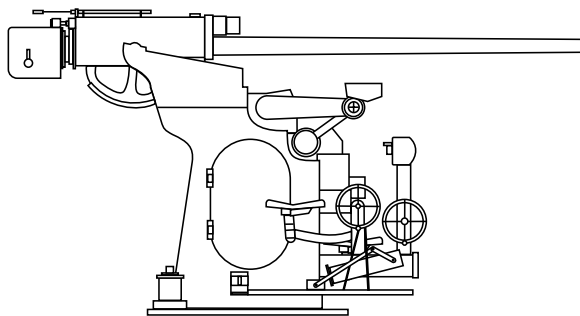
Uzbrojenie przeciwlotnicze

Uzbrojenie plot. niemieckich przedwojennych niszczycieli składało się z 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 37 mm C/30 oraz 6 automatycznych dział kal. 20 mm. Na okrętach typu 36 A liczbę dział kal. 20 mm zmniejszono do 5.

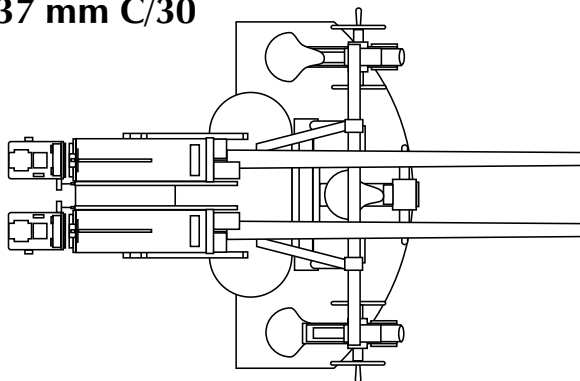
Na okrętach typu *Maass* działa kal. 37 mm ustawiono na platformie w rejonie drugiego komina, zaś automatyczne działa kal. 20 mm rozmieszczono parami po bokach dział nr 2 i żurawików szalupowych, a także na nadbudówce rufowej, między działami nr 3 i nr 4. Rozmieszczenie dział na niszczycielach typu *Roeder* było podobne, jednak platforma na środkowej nadbudówce została poszerzona, działa kal. 37 mm ustawiono na niej symetrycznie, przeniesiono tam również parę automatycznych dział kal. 20 mm z rufowej nadbudówki. Zapas amunicji artylerii plot., niezależnie od kalibru składał się z 2000 pocisków (burzących albo trasujących) na lufę.

Działo plot. kal. 37 mm C/30 było półautomatyczne, wobec czego jego praktyczna szybkostrzelność nie przekraczała 40 strzałów na minutę, posiadało jednak bardzo dobre parametry balistyczne. Podwójnie sprzężone działo LC/30 mogło przemieszczać się w płaszczyźnie pionowej w przedziale $-9^{\circ} \dots +85^{\circ}$. Działa były stabilizowane żyroskopowo w trzech płaszczyznach. Z tego powodu masa zestawu wynosiła 3670 kg, w tym 630 kg stanowił układ stabilizujący, którego efektywność wywoływała krytykę. Gdy we wrześniu 1939 *Jacobi* i *Heinemann* zostały w pobliżu wyspy Helgoland zaatakowane przez brytyjskie bombowce, zauważono, że słabe żyroskopy nie zawsze nadążają kompensować gwałtowne szarpnięcia okrętu. Niemało kłopotów powodowała woda dostająca się na odkryte stanowiska, będąca przyczyną awarii sieci elektrycznej.

W automatyczne działa kal. 20 mm C/30 w czasie wojny zostały uzbrojone praktycznie wszystkie okręty Kriegsmarine. W porównaniu ze słynnym automatem Oerlikon, niemieckie działo dysponowało większą donośnością i pułapem ognia oraz cięższym pociskiem, ustępowało jednak istotnie pod względem szybkostrzelności. Ta ostatnia w praktyce ograniczała się do 120 strzałów na minutę z powodu nieudanej konstrukcji zamka oraz małej pojemno-

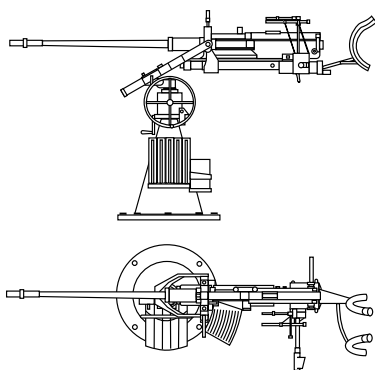


Działo 37 mm C/30



Rys. Jerzy Lewandowski

Działo 20 mm C/30



Rys. Jerzy Lewandowski

ści magazynka (30 naboí), co zmuszało do robienia w toku strzelania częstych przerw na przeładowanie. Fenomenalna była żywotność lufy, sięgająca 20 tys. wystrzałów! Później został opracowany lżejszy (56 kg) i udoskonalony model C/38, którego magazynek mieścił 40 naboí, dzięki czemu zdołano zwiększyć szybkostrzelność praktyczną do 220 wystrzałów na minutę.

Oba automaty montowano na pojedynczych łożach L/30, posiadających stożkową podstawę, do której przytwierdzano teleskopową rurę, pozwalającą regulować wysokość podniesienia lufy.

Masa łoża – 420 kg, obsługa 4-6 ludzi. Najbardziej udanym wariantem łoża był L/38 „Vierling”, opracowany w roku 1941 przez firmę „Mauser”, łączące 4 automatyczne działa C/38. Przy wadze 2150 kg „Vierling” osiągał szybkostrzelność do 880 strzałów na minutę, a w płaszczyźnie pionowej przemieszczał się w przedziale $-10^{\circ} \dots +90^{\circ}$. W starciach na bliskich dystansach była to niezmiernie efektywna i groźna broń.

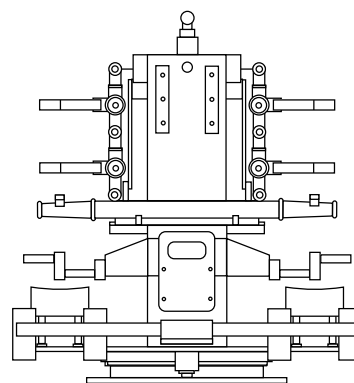
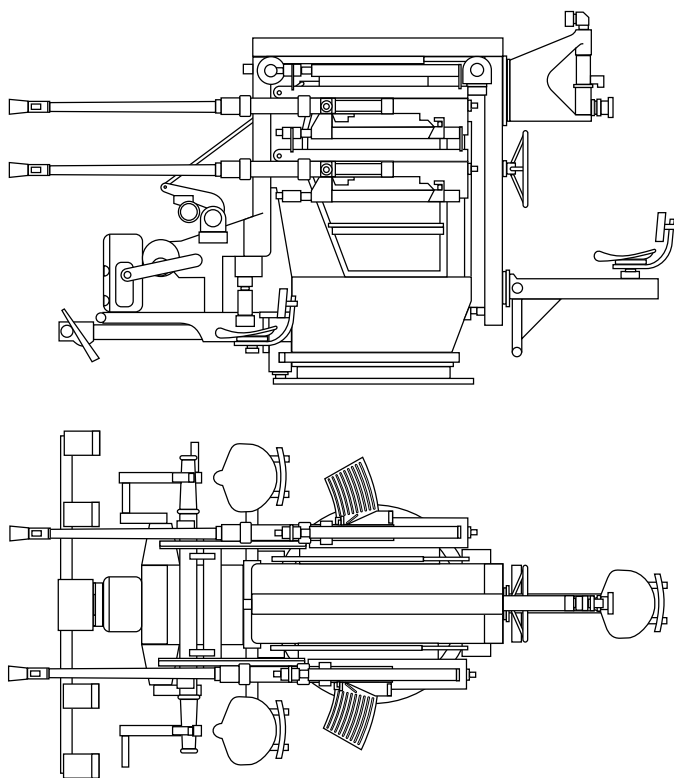
Uzbrojenie torpedowe

Uzbrojenie torpedowe niemieckich niszczycieli składało się z 2 czterorurkowych wyrzutni, które naprowadzane mogły być ręczne bądź z mostka za pośrednictwem siłownika z napędem hydraulicznym. Strzelanie torpedowe przy prędkości 28 węzłów możliwe było w sektorze od 30° do 150° na każdą burłę, przy prędkości większej – od 45° do 135° . Obrót aparatu torpedowego o 90° zajmował 50 sekund. Rury wyrzutni – nieotwieralne, wykonane z lekkiego stopu aluminium, co w istotny sposób upraszczało technologię. Środkowe rury aparatu były cofnięte do tyłu w stosunku do rur skrajnych (zewnątrznych), tak by zapobiec niebezpieczeństwu uszkodzenia łamliwych stabilizatorów torped przy odpalaniu. Odpalanie za pomocą sprężonego powietrza lub prochowego pirona-

boju. Stawisko celownicze wyrzutni wyposażono w mechaniczny wskaźnik kąta obrotu i celownik optyczny.

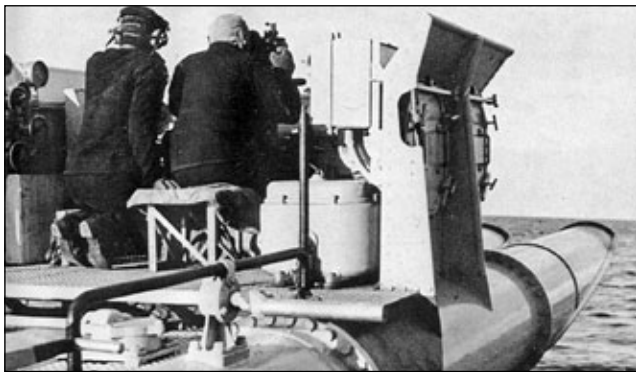
Poza torpedami załadowanymi do wyrzutni, w pojemnikach obok nich można było przechowywać do 8 torped zapasowych, choć zwykle liczba ta nie przekraczała 4. Do załadunku, transportu i przeładowania torped służyły lekkie żurawiki, 2 wózki transportowe oraz 2 przyrządy do ładowania. Przeładowanie wyrzutni w warunkach falowania wiązało się z ogromnymi trudnościami, stąd też często w miejsce zapasowych torped ładowano dodatkową amunicję.

Niemieckie okręty nawodne stosowały jedynie parogazowe torpedy typu G7a, zaś elektryczne G7e nie były używane, bowiem otwarte rury wyrzutni nie zapewniały szczelności baterii galwanicznych. Torpeda G7a, przyjęta na uzbrojenie w roku 1938, stanowiła silne narzędzie walki – jej głowica bojowa zawierała 280 kg TGA (trotyl, heksogen i aluminium) względnie heksanitu. Całkowita masa torpedy wynosiła 1528 kg, a długość – 7,186 m. Istniały 3 reżimy pracy torpedy: 6000 m przy 44 węzłach, 8000 m przy 40 węzłach względnie 14 000 m przy 30 węzłach. Głębokość zanurzenia w szerokiej skali od 1 do 52 m, ze skokiem co 1 m. Torpeda była wyposażona w zapalnik kontaktowy względnie magnetycz-

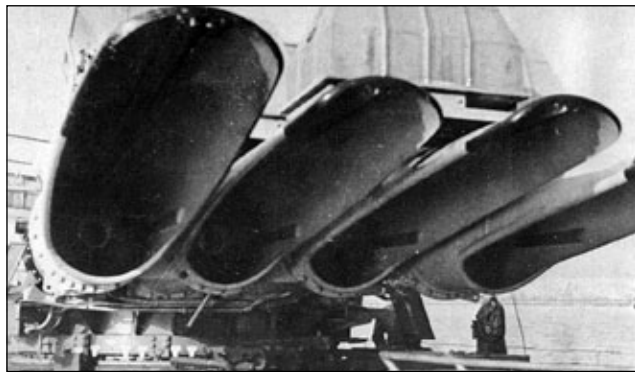


Działo 20 mm C/35 „Vierling”

Rys. Jerzy Lewandowski



Spojrzenie na rufową wyrzutnię torpedową jednego z niszczycieli typu 1934A.



Fot. zbiory Siegfried Breyer

ny, jednak w początkowym okresie wojny oba działały bardzo zawodnie. Poza tym w początkach wojny, awarie przesładowały stery głębokości, co udało się usunąć dopiero w końcu 1940 roku. Charakterystycznym przykładem może być pierwsza bitwa w rejonie Narviku, gdy torpedy z salwy *Diether von Roeder* przeszły od razu pod 3 (!) brytyjskimi niszczycielami.

Do samego końca wojny niemieckie niszczyciele posiadały kompletne uzbrojenie torpedowe. W odróżnieniu od innych flot Niemcy, modernizując swoje okręty, oszczędzili ich uzbrojenie torpedowe.

Urządzenia kierowania ogniem

Kierowanie ogniem artyleryjskim na niemieckich niszczycielach odbywało się z 2 stanowisk, rozmieszczonych na górnym mostku oraz w śródkowej nadbudówce. Każde stanowisko było wyposażone stereoskopowy dalmierz o bazie 4-metrowej oraz prosty przelicznik, z perspektywy obecnych czasów mówi się raczej „komputer”, artyleryjski (Zielgerät). Ten ostatni stanowił połączenie zwykłego celownika okularowego, urządzenia kontroli gotowości ognia, kierowania łańcuchem strzelania oraz urządzenia wyliczającego ze wskaźnikiem celu, wyposażonego

w korektory, co pozwalało na kierowanie ogniem w sposób uproszczony – bez centralnego stanowiska. Dziobowy „komputer” był stabilizowany dla określenia wielkości zmiany namiaru. Dalmierz i „komputer” obsługiwało 3 ludzi. Centralne stanowisko artyleryjskie, obejmujące tak zwaną „artyleryjską stację obliczeniową” (Artillerierechenstelle) typu C34/Z firmy „Zeiss”, znajdowało się w XI przedziale na górnym pokładzie. Generalnie efektywność systemu kierowania ogniem trudno uznać za wysoką. W starciach z brytyjskimi okrętami Niemcy regularnie uzyskiwali mniejszy procent trafień.

Śródokręcie jednego z nierozpoznanych z nazwy niszczycieli. Widoczny dalmierz 4-metrowy i reflektor bojowy (na platformie) za kominem, z lewej działo kal. 37 mm. Zwraca uwagę usunięty przez cenzora radar.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski





Reflektor w akcji nocnej na jednym z niszczycieli.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Systemu kierowania ogniem przeciwlotniczym faktycznie nie było. Zapalnik dystansowy pocisków kal. 127 mm przy prowadzeniu ognia zaporowego przeciw samolotom nastawiano na podstawie danych dalmierza. Działa kal. 37 mm korzystały z dalmierza o bazie 1,25 metrowej, zaś automaty kal. 20 mm z ręcznych dalmierzy o bazie 70 centymetrowej.

Kierowanie ogniem torpedowym odbywało się ze stanowiska torpedowego,

umieszczonego obok stanowiska artyleryjskiego. Na skrzydłach mostka znajdowały się celowniki torpedowe typu TZA-2 ze stabilizowaną optyką, wskazujące kąt kursowy i prędkość celu, odległość, do którego określano na podstawie wskazań dalmierza bądź później radaru. Informacje docierały do „torpedowej stacji obliczeniowej”, również produkcji firmy „Zeiss”, która obejmowała plansze i elektromechaniczny kal-

kulator dla obliczania tzw. trójkąta torpedowego, a także automat strzelania salwą, określający czasowe przerwy przy równoczesnym odpalaniu torped. Minimalna przerwa między kolejnymi torpedami wynosiła 2 sekundy.

Wszystkie niszczyciele dysponowały 2 reflektorami: bojowym o średnicy lustra 90 cm, stawionym na platformie środkowej nadbudówki oraz sygnalizacyjnym o średnicy lustra 60 cm, zamontowanym na platformie fok masztu. Okręty typu 36 (poza Z 21 i Z 22) posiadały uzupełniający reflektor o średnicy lustra 60 cm, za dziobowym dalmierzem. Stanowiska kierowania reflektorami znajdowały się na dolnej kondygnacji dziobowego pomostu bojowego. W trakcie służby lokalizacja reflektorów zmieniała się niejednokrotnie, a do końca wojny praktycznie usunięto je z większości okrętów.

Miny i wyposażenie trałowe

Szczególnym rodzajem uzbrojenia ofensywnego niemieckich niszczycieli, którego wykorzystanie przyniosło bodaj największe sukcesy, była broń minowa. Do stawiania min wszystkie jednostki wyposażono w stacjonarne tory minowe, wykonane z profilowanej stali i przyspawane do pokładu. Zgodnie

Tory minowe z minami kotwicznymi na pokładzie jednego z niszczycieli. Dobrze widoczny również rufowy aparat torpedowy. Fot. zbiory Pierre Hervieux





z etatem ładunek wynosił 60 min kotwicznych (kontaktowych EMC, magnetycznych EMF i RMB, do zwalczania okrętów podwodnych UMA i UMB) lub

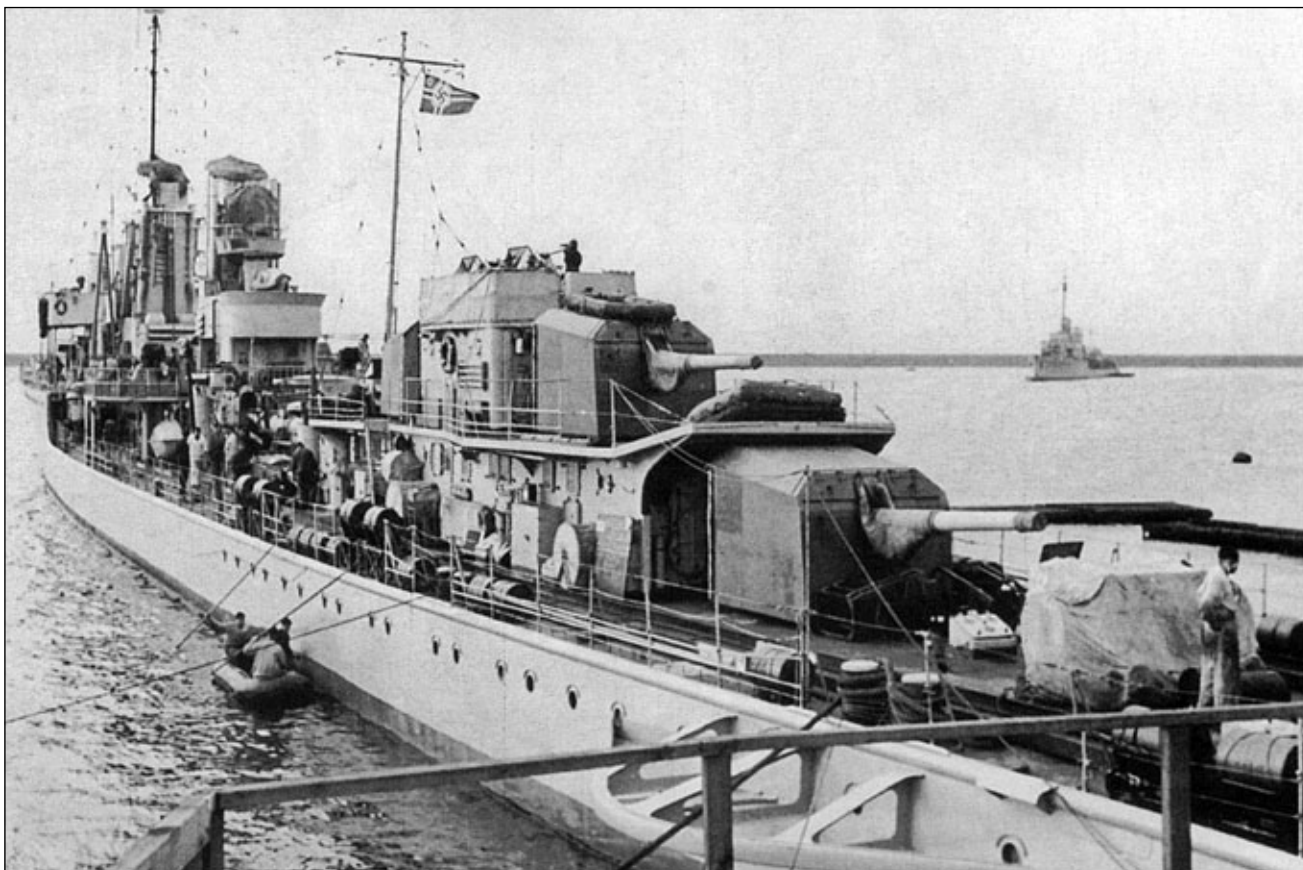
80-100 ochraniaczy pola minowego (RB i EMR).

Do ochrony przed minami wszystkie niszczyciele wyposażono w 2 komple-

Dane taktyczno-techniczne bomb głębinowych		
Model	WBF	WBG
Masa materiału wybuchowego, kg	60	60
Masa całkowita, kg	139	180
Nastawy głębokości wybuch, m	15, 25, 25, 45, 60, 75	20, 35, 50, 70, 90, 120
Prędkość opadania, m/s	2,23	3,5

Friedrich Eckoldt lub Friedrich Ihn w 1940 roku. Oprócz rufowych wież artylerii głównej proszę zwrócić uwagę na cztery lewoburtowe miotacze bomb głębinowych, oraz pławy dymne.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

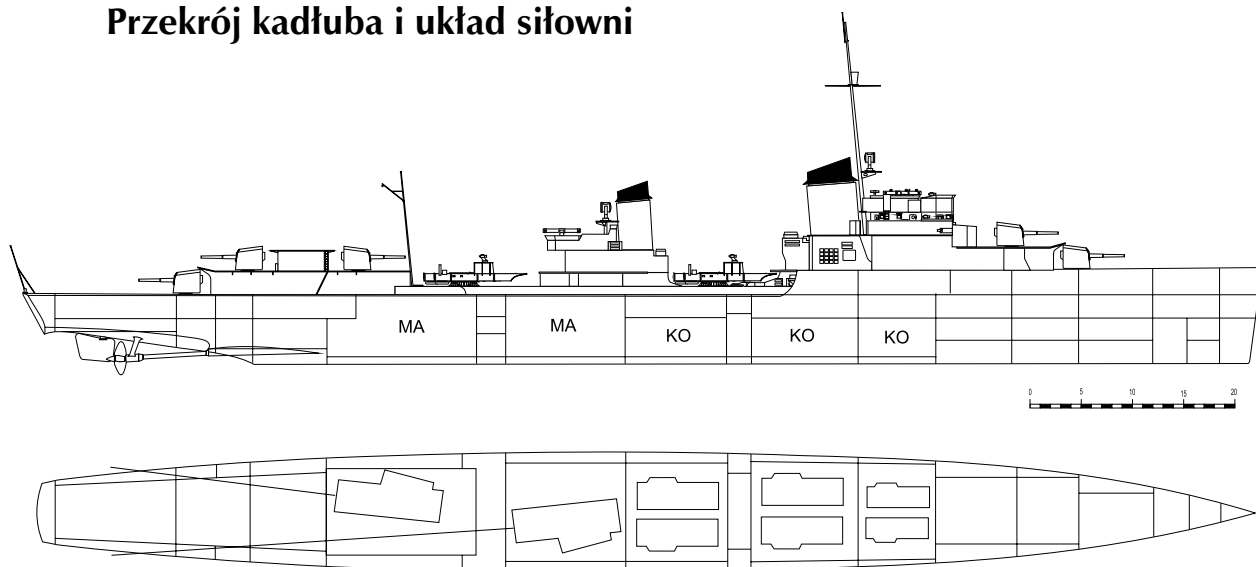


Część rufowego, prawoburtowego, trału niszczyciela *Hans Lody*, a konkretnie chodzi o wrzecionowaty pływak kierunkowy, który pozwalał utrzymać kierunek całemu trałowi, składającego się z właściwego trału (mocna stalowa lina, wyposażona w dwie prostej konstrukcji tarcze rozchyłowe, wyglądające i działające podobnie jak latawiec ciągniony na sznurku i utrzymujący się na jednakowej wysokości. W języku niemieckim trał, a konkretnie właśnie ów ww. pływak kierunkowy nazywany jest „Otter - Gerät”, od słowa Otter (pol. wydra). Rufowy trał znalazł zastosowanie w Reichsmarine w roku 1929. Można nim było unieszkodliwiać miny znajdujące się na głębokości do 85 m przy prędkości jednostki ciągnącej trał, która wynosiła do 30 w. Fot. zbiory Siegfried Breyer

ty parawanów – ochraniaczy (OGG – Otter-Geleit-Geräte). Montowano je na specjalnym sworzniu, wysuniętym przez otwór w dziobnicy poniżej linii wodnej. Szerokość przetrałowanego pasa wynosiła 20-25 m. Poza tym w etatowym wyposażeniu znajdował się komplet parawanów – trałów, które wystawiano na rufie za pomocą elektrycznego żurawika. W latach 1939-1940 wszystkie niszczyciele otrzymały urządzenia demagnetyzacyjne typ MES.

Sytuacja w zakresie obrony pop jednostek przedstawiała się o wiele gorzej. Na uzbrojeniu znajdowały się bomby głębinowe typu WBF i WBG. Posiada-

Przekrój kadłuba i układ siłowni



Rys. Jerzy Lewandowski

ły one jednakowy ładunek materiału wybuchowego (60 kg), lecz różniły się masą całkowitą. W początkowym okresie wojny standardowo niszczyciele zabierały po 16 bomb głębinowych, z których 6 znajdowało się na zrzutniach rufowych, a pozostałe w komorze amunicyjnej. Później ich liczbę zwiększono do 30-36 (wg niektórych źródeł nawet do 60 szt.), a przy rufowej nadbudówce zamontowano po 4 miotacze bomb głębinowych.

Podobnie jak większość niemieckich okrętów, również niszczyciele posiadały rozbudowane środki do stawiania zapór dymnych, szczególnie zrzucane pławy dymne. Mimo, że pojawienie się efektywnych radarów, zmniejszyło znaczenie środków dymotwórczych, zachowano je jednak aż do końca wojny.

Układ napędowy

Kotły

Jedną z unikalnych cech wyróżniających niemieckie niszczyciele wśród współczesnych im jednostek tej klasy, było zastosowanie siłowni z urządzeniami na parę o wysokim ciśnieniu roboczym, które stały się prawdziwą „piętą Achillesową” okrętów.

Prace nad stworzeniem okrętowych kotłów wysokociśnieniowych prowadzono w Niemczech od połowy lat 20-tych. Ich zastosowanie dawało możliwość uzyskania znacznych oszczędności na objętości i masie układu napędowego w porównaniu ze zwykłymi kotłami okrętowymi. Mimo braku informacji o próbnej eksploatacji kotłów wysokociśnieniowych w warunkach morskich, w roku 1935 zdecydowano o wyposażeniu w nie niszczycieli *typ 34*. Co więcej,

do tego czasu niemieccy konstruktorzy nie dysponowali pełnymi informacjami o zaletach i wadach różnego rodzaju podobnych kotłów, wobec czego zastosowali dwa ich modele. Pierwszych 8 okrętów (*Z 1 – Z 8*) wyposażono w kotły Wagnera, a pozostałe (*Z 9 – Z 16*) w kotły Bensona.

W kotłach Wagnera z naturalną cyrkulacją wody, ciśnienie robocze wynosiło 70 atm., a temperatura pary 460°C (w typie *36B* zmniejszoną do 426°C). Kotły posiadały 3 kolektory c poziomymi podgrzewaczami pary i podgrzewaczami powietrza, jednak bez ekonomizerów. Początkowo występowały problemy z przegrzewaniem się rurek kotłowych, które były bardzo długie. Dla zapobieżeniu wprowadzono podpory z chłodzeniem wodnym. Z każdej strony kotła pośrodku głównego kompletu ru-

Charakterystyka wysokociśnieniowych kotłów parowych

	system Wagner (duży)	system Wagner (mały)	system Benson (duży)	system Benson (mały)
Ciśnienie robocze w kolektorze, atm.	70	70	110	110
Normalna temperatura pary, °C	460	460	510	510
Temperatura wody zasilającej, °C	175	175	140	140
Wymiary, m				
długość	6,4	6,4	4,8
szerokość	3,7	3,5	3,2
wysokość	5,6	5,4	5,65
Powierzchnia nagrzewu, m ²	394	346	564	355
Objętość paleniska, m ³	16,8	14,2	17,6	10,7
Waga kotła suchego, t	41,3	38,6	41,7	28,8
Normalna wydajność, t/godz.	54,7	47,7	60	35
Liczba i typ wtryskiwaczy	2 „Saake”	2 „Saake”	2 „Blohm & Voss”	2 „Blohm & Voss”
Wydajność wtryskiwaczy kg/godz.	4858	4250	3973
Efektywność przy pełnym nagrzewie, %	78	78	77	77

rek zamontowano super podgrzewacz w kształcie litery „U”, pozwalający poza podgrzaniem wody, na usunięcie z niej tlenu i innych rozpuszczonych gazów.

Kotły Bensona miały wyższe parametry techniczne pary: ciśnienie 110 atm., temperatura pary 510°C. Kotły składały się z 4 sekcji i wyposażone były w pionowy rozdzielacz dla stabilizacji parowania. W kotłach tych woda, podawana pod ciśnieniem, nagrzewała się do temperatury krytycznej i zmieniała w parę, omijając fazę wrzenia, przy tym ciśnienie pary przed wejściem do podgrzewacza pary obniżało się do niezbędnego poziomu. Do podawania wody zasilającej początkowo wykorzystywano drugi stopień pomp zasilających, jednak z uwagi na ich niestabilną pracę, niezbędnym okazało się zamontowanie specjalnej pompy.

Oba typy kotłów posiadały szereg istotnych mankamentów, spowodowanych zarówno brakiem niezbędnego doświadczenia eksploatacyjnego jak i niedopracowaniem samej konstrukcji. Zwiększenie wymagań jakościowych wobec wody zasilającej doprowadziło do konieczności wprowadzenia specjalnych demineralizatorów zamiast zwykłych odsalaczy. Mimo tego problem z osadem na wewnętrznych powierzchniach rur nagrzewających nie został rozwiązany do końca. Wiele kłopotów stwarzała korozja superpodgrzewaczy w obu typach kotłów. Szczególnie nieudane okazały się niszczyciele z kotłami Bensona, posiadającymi wymuszony obieg wody zasilającej, w których kłopoty stwarzała niestabilna praca pomp. Usunąć do końca niesprawności nie udało się, wobec czego zrezygnowano z dalszych prac nad nimi. Wszystkie niszczyciele, poczynając od Z 17, wyposażono w kotły Wagnera, choć ich niezawodność pozostawała wiele do życzenia.

Każdy z niszczycieli posiadał 6 kotłów w 3 przedziałach kotłowni. Kotły rozmieszczono na burtach, bez wzdłużnej grodzi rozdzielającej. Kotły prawej burty posiadały numerację nieparzystą, a lewej burty parzystą. (K11-12 w rufowej, K21-22 w środkowej i K31-32 w dziobowej kotłowni). Uwzględniając kształt kadłuba, w dziobowej kotłowni znajdowały się kotły tak zwanego „małego” typu, posiadające mniejsze rozmiary i wytwarzające mniej pary. Dla zabezpieczenia potrzeb jednostek w czasie postoju służył kocioł pomocniczy, umieszczony w VIII przedziale.

Pracę kotłów zabezpieczały 2 główne i 2 marszowe pompy zasilające, umieszczone po jednym w każdej z maszynowni (wydajność odpowiednio 210 i 50 m³/godz.), a także po jednej pompie rezerwowej w każdej kotłowni (wydajność 150 m³/godz.). W każdym kotle zainstalowano po 2 wtryskiwacze. Powietrza napływające do kotła było podgrzewane przez odprowadzane gazy paleniskowe, natomiast mazut i woda zasilająca – parą. Istniały także podgrzewacze mazutu parą do 85-95°C. Do uzupełniania zapasów wody kotłowej wykorzystywano próżniowe skraplacze o wydajności 50 t na godz., rozmieszczone po jednym w każdym przedziale maszynowni i pracujące na przepracowanej parze z urządzeń pomocniczych. Dla zapewnienia stałej kontroli jakości wody zasilającej, prawidłowości poziomu fosforowo-zasadowego wody kotłowej dla zabezpieczenia przed korozją, a także jakości smarów na niszczycielach istniało specjalne laboratorium, w którym wachtowny laborant-chemik przeprowadzał odpowiednie analizy.

Kierowanie kotłami zapewniał system automatycznej regulacji firmy „Askania” obejmujący regulatory obciążenia, zasilania, powietrza, poziomu wody w kolektorze kotła, ciśnienia wody zasilającej i paliwa. Czynnikiem roboczym w systemie był olej (w analogicznych radzieckich systemach początku lat 50-tych – woda, tańsza i prostsza w obsłudze). System zabezpieczał stałość pracy kotłów przy różnych obciążeniach, ściśle utrzymując ciśnienie pary. Automatyka pozwoliła na ograniczenie liczebności wachty w każdej kotłowni do 3 ludzi (podoficer wachtowny + 2 marynarzy palaczy, nadzorujących pracę mechanizmów). O warunkach pracy świadczy fakt, że w pomieszczeniach kotłowni można było palić tytoń, były nawet

we, natomiast mazut i woda zasilająca – parą. Istniały także podgrzewacze mazutu parą do 85-95°C. Do uzupełniania zapasów wody kotłowej wykorzystywano próżniowe skraplacze o wydajności 50 t na godz., rozmieszczone po jednym w każdym przedziale maszynowni i pracujące na przepracowanej parze z urządzeń pomocniczych. Dla zapewnienia stałej kontroli jakości wody zasilającej, prawidłowości poziomu fosforowo-zasadowego wody kotłowej dla zabezpieczenia przed korozją, a także jakości smarów na niszczycielach istniało specjalne laboratorium, w którym wachtowny laborant-chemik przeprowadzał odpowiednie analizy.

Kierowanie kotłami zapewniał system automatycznej regulacji firmy „Askania” obejmujący regulatory obciążenia, zasilania, powietrza, poziomu wody w kolektorze kotła, ciśnienia wody zasilającej i paliwa. Czynnikiem roboczym w systemie był olej (w analogicznych radzieckich systemach początku lat 50-tych – woda, tańsza i prostsza w obsłudze). System zabezpieczał stałość pracy kotłów przy różnych obciążeniach, ściśle utrzymując ciśnienie pary. Automatyka pozwoliła na ograniczenie liczebności wachty w każdej kotłowni do 3 ludzi (podoficer wachtowny + 2 marynarzy palaczy, nadzorujących pracę mechanizmów). O warunkach pracy świadczy fakt, że w pomieszczeniach kotłowni można było palić tytoń, były nawet

Bruno Heinemann (Z 8) w marszu z dużą prędkością w 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



specjalne elektryczne zapalniczki. Tym nie mniej, awaryjność systemu automatyki, który w każdej chwili mógł odmówić posłuszeństwa, utrzymywała obsadę kotłowni w stałym napięciu, bowiem sytuacja taka groziła niemal całkowitą utratą pary przez okręt.

Zespoły turbinowe

We wszystkich niszczycielach zamontowano zespoły turbin systemu Wagnera, aktywno-reaktywnego typu, jednak różniące się między sobą w znacznym zakresie. Zespoły dla pierwszych 8 okrętów serii zaprojektował i wykonał koncern „Deschimag”. Składały się one z 3 sekcji: wysokiego (7100 obrotów na minutę), średniego (5760 obrotów na minutę) i niskiego (2876 obrotów na minutę) ciśnienia, pracujących na wspólną przekładnię redukcyjną. Taki układ wymagał przekładni zębatach dla turbin wysokiego i średniego ciśnienia, co powodowało, że zespół miał duże gabaryty i był głośny w pracy. Turbina wysokiego i średniego ciśnienia była aktywna, natomiast niskiego – reaktywna. Turbina biegu wstecznego – niskiego ciśnienia, aktywna, zamontowana na wale turbin niskiego ciśnienia biegu przedniego. Zapewniała moc 7500 KM (maksymalnie do 9500 KM) przy 220 obrotach na minutę.

Pierwsze 4 niszczyciele wyposażono w turbiny prędkości ekonomicznej, połączone za pomocą sprzęgła hydraulicznego firmy „Vulcan”. Przeprowadzone próby stacjonarne wykazały znaczne straty spowodowane tarciami, nawet przy wyłączonym sprzęgle. W tej sytuacji OKM zdecydowało o zdemontowaniu turbin prędkości ekonomicznej z Z 1 – Z 4, zaś na pozostałych jednostkach w ogóle ich nie instalowano.

Na niszczycielach z kotłami Bensona zamontowano turbiny firmy „Blohm & Voss”. Sekcje wysokiego i średniego ciśnienia znajdowały się za odpowiednich sekcji niskiego ciśnienia, co zmusiło do założenia wspólnych wałów, pozwoliło jednak na rezygnację z przekładni zębatach. Bieg wsteczny zapewniała oddzielna turbina wysokiego ciśnienia, przekazująca obroty na wał napędowy przez własną przekładnię zębatą. Konstrukcja jako całość okazała się przeciążona

i bardzo zawodna. W styczniu 1941 r. OKM zdecydowało o zastąpieniu turbin wysokiego ciśnienia nowymi, produkcji firmy „Germania”. Turbiny zamówiono 30 lipca 1941, a na okręty zaczęły trafiać od kwietnia 1943 roku. Modernizacja obniżyła moc siłowni o 3000 KM.

Zespoły turbin niszczycieli typu *Roder* były jednym z najlepszych opracowań „Deschimag” i sprawiały mniej kłopotów w toku eksploatacji. Pod względem konstrukcji były one podobne do zamontowanych na Z-5 – Z 8, jednak sekcje niskiego ciśnienia i biegu wstecznego zostały połączone, co pozwoliło na obniżkę masy układu napędowego z 13,8 do 12,3 kg/KM. Układ taki miał jednak istotny niedostatek, a mianowicie z przejścia z pełnej prędkości wprzód do pełnej prędkości w tył dochodziło do poważnych awarii wskutek nieskompensowanego rozszerzania cieplnego, tym nie mniej jednak był stosowany na niemieckich okrętach szybkich. Niestety szybkie zniszczenie 5 niszczycieli *typ 36* nie pozwoliło w pełni ich układu napędowego ocenić, jednak ocalały *Karl Galster* w pełni zasłużył na opinię niezawodnego okrętu².

Zgodnie z projektem łączna moc siłowni wynosiła 70 000 KM (maksymalna, krótkotrwała do 78 000 KM). Pełną moc biegu wstecz (7500 KM przy 260 obrotach na minutę) można było utrzymywać nie dłużej niż przez 15 minut z powodu niebezpieczeństwa nadmiernego nagrzania turbiny niskiego ciśnienia i kondensatora. Ruch wstecz przez dłuższy czas był dopuszczalny jedynie z wykorzystaniem połowy mocy.

Wszystkie zespoły turbin były jednostopniowe i rozmieszczone w izolowanych przedziałach: dziobowa turbina pracowała na prawą śrubę, a rufowa na lewą, zgodnie z tradycją przyjętą we flocie niemieckiej. Wały z 3 sekcji turbiny połączone były za pośrednictwem przekładni zębatach z przekładnią redukcyjną, która przekazywała sumaryczny moment obrotowy na wykonaną ze stopu miedziano-cynkowego śrubę napędową o 3 łopatach. W panewkach łożysk wałów napędowych zamiast stosowanego zwykle „białego metalu”, powodującego znaczne zużycie mechanizmów i będącego źródłem wibracji,

użyto tworzywo syntetyczne „Ditron”, chłodzone wodą.

Przepracowana para trafiała do głównego kondensatora, umieszczonego w poprzek przedziału maszynowni, a ochładzanego pompą turbinową. W charakterze pomp powietrznych stosowano dwustopniowe eżektory strumienia pary. Kondensat odpompowano turbinową pompą i przez chłodnice podawano do demineralizatora, a następnie tłoczono do części odbiorczej, działającej w danym trybie pompy wody zasilającej i dalej przez podgrzewacz do kotła.

W celu zapewnienia smarowania łożysk przekładni w każdej maszynowni ustawiono jednej turbinowej i elektrycznej pompie olejowej, chłodnice olejną, filtry olejowe oraz wirówki. Części hydrauliczne pomp paliwowych i olejowych miały napęd śrubowy, co stanowiło istotny krok naprzód w stosunku do stosowanych powszechnie stosowanych. Większość urządzeń pomocniczych była zamontowana pionowo, co pozwalało na uniknięcie niebezpiecznych obciążeń w warunkach silnego falowania.

Zgodnie ze standardami floty amerykańskiej i brytyjskiej przedziały układu napędowego niemieckich niszczycieli były ciasne, jednak dobrze wentylowane i wyposażone w komplet niezbędnych urządzeń pomiarowych. Każdy przedział maszynowni posiadał 3 nawiewne oraz 4 wywiewne wentylatory.

Ruch niszczycieli zapewniały 2 śruby napędowe o 3 łopatach i średnicy 3,25 m. Niemiałą niespodzianką dla marynarzy była niska wytrzymałość śrub, którą pogłębiało jeszcze zjawisko kawitacji z powodu wysokiej liczby obrotów wału, dochodzącej do 475 obrotów na minutę (dla porównania we flocie brytyjskiej – 360 obrotów na minutę). Nawet niezbyt długie utrzymywanie pełnej prędkości powodowało konieczność wymiany śrub napędowych z powodu niebezpieczeństwa pęknięć łopat. Wg świadectwa W. W. Smirnowa, który odwiedzał niemieckie stocznie w ramach delegacji ministra I.F. Tewosjana, widział on na włas-

2. od chwili wejścia do służby do wybuchu wojny *Galster* przeszedł 8597 Mm, później do momentu profilaktycznego remontu siłowni (marzec 1940) – 27 046 Mm, a następnie do remontu kapitalnego (grudzień 1941) dalszych 22 883 Mm.

Zużycie paliwa			
	Z 14	Z 22	Z 14
	wg specyfikacji	wg specyfikacji	wg rezultatów prób
pełna prędkość (moc 70 000 KM), kg/KM-godz.	0,364	0,327	0,376
prędkość ekonomiczna (moc 6000 KM), kg/KM-godz.	0,495	0,407	0,725



Theodor Riedel (Z 6) przed wojną. Widoczny jego prawoburtowy kuter motorowy i szalupa.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

ne oczy w halach znaczną liczbę śrub napędowych, uszkodzonych w wyniku kawitacji. Dopiero obniżenie liczby obrotów do 390 na minutę we wspomnianych typach okrętów, pozwoliło zapobiec temu zjawisku.

Mimo wszystko, prędkość niemieckich niszczycieli zasługiwała na wysoką ocenę. Okręty typu 34/34A w korzystnych warunkach rozwijały prędkość do 38,7 węzła, w warunkach bojowych – około 36 węzłów, a przy pełnym obciążeniu 32,7 węzła. Niszczyciele typu 36 zarekomendowały się jako szybkie jednostki, osiągające w realnych warunkach 37-38 węzłów, zaś prototypowy *Diether von Roeder* 2 miesiące po wejściu do służby osiągał 40,45 węzła przy mocy silowni wynoszącej 74 462 KM.

Jako całość jednak siłownie niemieckich niszczycieli okazały bardzo zawodne w działaniu. Jak stwierdził to jeden z niemieckich oficerów mechaników, w czasie wojny obsada działu elektromechanicznego, nierzadko zajmowała się walką z nieprzyjacielem, lecz z awariami. Nie sprawdziły się nadzieje na ekonomiczność siłowni napędzanej parą o wysokich parametrach. Efektywność kotłów Wagnera i Bensona wynosiła odpowiednio 78% i 77%, podczas gdy brytyjskie kotły Admiralicji posiadały 76%, a w amerykańskich kotłach sięgała 80%. Główny problem tkwił jednak w tym, że wydatek pary na urządzenia pomocnicze był znacznie większy od projektowanego, przy czym uwidaczniał

się szczególnie przy prędkości ekonomicznej. Przeprowadzone w roku 1941 na niszczycielu *Friedrich Ihn* pomiary rozchodu paliwa wykazały, że o ile przy pełnej prędkości został on przekroczony o 3,3%, o tyle przy ekonomicznej – ponad 46%!

Kolejnym problemem okazało się istotne zmniejszenie zasięgu. Zakładany w projekcie dla niszczycieli typu 34 zapas paliwa wynosił 299 t, a pełny 670-770 t. Zakładano, że przy prędkości 19 węzłów okręt będzie mógł osiągać zasięg 4400 Mm i pozostawać w morzu przez 8 dob. Faktyczny zasięg był jednak o 35-45% niższy od projektowanego, bowiem autonomiczność był mocno ograniczona stanem urządzeń napędowych i, zgodnie z meldunkami dowódców nie przekraczała 60 godzin. Przy dłużym pozostawaniu w morzu prawdopodobieństwo awarii kotłów i turbin wzrastało na tyle, że załoga przez cały czas pozostawała w stanie psychicznego przeciążenia.

Pierwszą operacją, podczas której niemieckie niszczyciele operowały w znacznym oddaleniu od własnych baz, był „Weserübung” (zajęcie Danii i Norwegii). Po wysadzenie desantów w Trondheim i Narviku, niszczycielom nie wystarczyło już zapasu paliwa na powrót do Niemiec, co w ostateczności doprowadziło do zagłady 10 okrętów grupy narwickiej. Późniejsze doświadczenie działań na Morzach Norweskim i Barentsa wykazały konieczność zacho-

wania w zbiornikach przestrzeni międzydennej nie mniej niż 30% paliwa w charakterze balastu, co jeszcze bardziej ograniczyło zasięg.

W jednostkach typ 36 zapas paliwa został zwiększony (normalny – 310 t, a pełny – 787 t), co oznaczało zwiększenie zasięgu, jednak projektowanych 4850 Mm nie zdołano osiągnąć.

Systemy okrętowe i urządzenia

Całkiem nowoczesnym było wyposażenie elektryczne niemieckich niszczycieli, zasilane prądem stałym o napięciu 220 V. W każdej maszynowni znajdował się turbinowy generator prądotwórczy firmy „AEG” o mocy 220 kW. Do zasilania okrętów typu *Maass* przy wyłączonych kotłach służyły 3 generatory dieslowskie, rozmieszczone w VIII przedziale pod pomieszczeniem kotła pomocniczego. Dwa agregaty miały moc po 60 kW, a jeden – 30 kW (na Z 9 – Z 16 wszystkie 3 po 50 kW). Na niszczycielach typ 36 łączna moc elektrowni pokładowej wzrastała dzięki zainstalowaniu silniejszych generatorów dieslowskich (2 x 80 kW 1 x 40 kW). Dla porównania, warto powiedzieć, że na najnowszych brytyjskich niszczycielach typu *Tribal* moc analogicznych urządzeń wynosiła 190 kW, na radzieckim typie 7 – 150-200 kW, zaś na zbudowanych kilka lat później amerykańskich jednostkach typu *Fletcher* – 680 kW.

Niemiecka flota tradycyjnie przywiązywała dużą wagę do środków walki



Erich Steinbrinck (Z 15) na pierwszym planie, za nim Friedrich Ihn (Z 14). Fotografia pochodzi prawdopodobnie z roku 1942. Zwraca uwagę różne umiejscowienie „materaców” urządzenia radiolokacyjnego FuMO. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

o żywotność okrętów. Niemieckie niszczyciele posiadały rozbudowane systemy przeciwpożarowe i odwadniające. Główna magistrala pożarowa była zaopatrywana przez 2 elektryczne pompy o wydajności 20-30 t/godz. przy ciśnieniu 6 atm. W kotłowniach, maszynowniach oraz przedziałach położonych między nimi, zamontowano parowe i gazowe (gaz SW znajdował się w butlach i był podawany sprężonym powietrzem) systemy tłumienia ognia, a także ustawiono agregaty pianotwórcze.

System odwadniający obejmował 3 elektryczne pompy głównej magistrali o wydajności po 300 t/godz. oraz 3 pomocnicze o wydajności po 80 t/godz. Poza tym można było również wykorzystać turbinowe pompy cyrkulacyjne. Łączna wydajność pomp wynosiła 2100 t/godz., co uważano za dużą wielkość, ale jak wykazało doświadczenie bojowe bynajmniej nie nadmierną. W tym czasie wyszło na jaw szereg istotnych mankamentów systemu: z powodu nadmiernej długości psuł on się często, zanieczyszczenie powodowało, że usuwanie wody z oddalonych przedziałów było utrudnione, a wspólny rurociąg w przypadku uszkodzeń mógł prowadzić do zatopienia sąsiednich przedziałów. Ten ostatni mankament występował również w sy-

stemie wentylacyjnym, w którym nie przestrzegano zasady odrębności.

Zgodnie z projektem, niszczyciele typ 34 miały być wyposażone w pasywny system stabilizatorów typu zbiorników Frahma, składający się z 2 cystern z wodą, której przelewaniem się kierował żyroskop. System ten zdołano zamontować tylko na niektórych jednostkach. Niska efektywność stabilizatorów, jaką wykazały przeprowadzone próby, zmusiła do rezygnacji z ich montażu na rzecz zwykłych stępek przechyłowych, co prawda na Z-20 nawet tych ostatnich nie zamontowano.

Niszczyciele wyposażono w jeden ster balastowy z napędem Davisa. Maksymalny kąt wychylenia steru wynosił po 40° na każdą burtę. Na pokładzie znajdowały się 2 stanowiska sterowania – główne na pomoście nawigacyjnym oraz zapasowe w środkowej nadbudówce. Racjonalni Niemcy zrezygnowali z tradycyjnego koła sterowego, jego funkcję przejął poprzeczny przełącznik, naciskając na jeden z końców sternik zamykał obwód elektrycznej maszyny sterowej i ster wychylał się w odpowiednią stronę. Sterowanie awaryjne mogło być prowadzone z pomieszczenia steru przy pomocy ręcznego koła sterowego. Niszczyciele wyposażono w żyro-

kompas systemu „Anschütz”, których wskaźniki rozmieszczono na mostku, pomoście dowodzenia i stanowiskach kierowania ogniem. Kompas magnetyczne, w przeciwieństwie do brytyjskiej praktyki, odgrywały rolę pomocniczą.

Etatowy zestaw pokładowych środków pływających okrętów typu *Maa-ss* obejmował 2 kutry motorowe (silniki wysokoprężne), sześciowiosłowy jale i szalupę – dwójkę. Na jednostkach typu *Roeder* znajdowały się 2 kutry motorowe i 2 jole. Kutry motorowe umieszczono w rejonie dziobowego komina, a do ich obsługi służyły dźwigi o udźwigu 9 t, małe szalupy stały w rejonie rufowego komina, a obsługiwały je żurawiki. W praktyce skład wyposażenia pokładowych środków pływających mieścił się w bardzo szerokim przedziale. W czasie wojny niszczyciele wyposażono dodatkowo w tratwy ratunkowe, o charakterystycznym kwadratowym kształcie. Umieszczano je na nadbudówkach, osłonach pomości, wyrzutniach torpedowych i maskach dział głównego kalibru.

Urządzenia kotwiczne składały się z 2 kotwic systemu Halla o masie po 1,5 t, które obsługiwały 2 windy kotwiczne, zasilanej silnikiem elektrycznym. Wyciągarka rufowa z napędem elektrycznym

wykorzystywana była do stawiania trałów, holowania i cumowania.

Wyposażenie radioelektroniczne

Niszczyciele zostały wyposażone w 4 nadajniki i odbiorniki radiowe (fale długie, fale długie bliskiego zasięgu, fale krótkie i fale ultrakrótkie). Kabina radiowa znajdowała się na dolnej kondygnacji dziobowej nadbudówki, obok umieszczono stanowisko szyfrowania z maszyną szyfrującą „Enigma”.

Środki hydroakustyczne niemieckich niszczycieli początkowo ograniczały się do stacji szumonamierników GHG (Gruppenhorchgerät), w której skład wchodziło 36 hydrofonów, rozmieszczonych wzdłuż burt, wzmacniacz, kondensator, 2 bloki zasilania dla wzmacniacza i odbiorników. Za pośrednictwem komutatora możliwe były różne tryby podłączenia odbiorników. Częstotliwości robocze: 500 Hz, 1,3,6 i 10 kHz. Uważano, że przy średniej prędkości urządzenia pozwoli wykryć szum torped z odległości 2000 m, a okrętu podwodnego – z 500-700 m, w warunkach bojowych okazało się jednak, że faktyczne możliwości stacji są znacznie skromniejsze.

W roku 1938 firma „GEMA” zakończyła pracę nad hydrolokatorem, który otrzymał nazwę „S-Gerät” lub „Schallwellengerät” („Schallwelle – fala dźwiękowa). Zasady pracy urządzenia były identyczne jak brytyjskiego „Asdic”. „S-Gerät” pracowało na częstotliwości 10-15 kHz z częstotliwością impulsów do

300 Hz, jego zasięg wynosił kilkaset metrów, i w sprzyjających warunkach zapewniał dokładność namiaru rzędu 1° i odległości – około 1%. Dostawy urządzeń dla floty przebiegały bardzo powoli. Do końca 1939 zamontowano je na *Zenker* i *Eckoldt*, a do lipca roku następnego zamierzano wyposażyć w nie połowę posiadanych niszczycieli. W rzeczywistości *Riedel* otrzymał „S-Gerät” w sierpniu 1940, *Ihn* – w lutym 1941, podczas, gdy *Heinemann* i *Steinbrink* w ogóle nie otrzymały hydrolokatorów (o pozostałych jednostkach przedwojennej budowy brak dokładnych informacji).

W literaturze popularnej aktywne środki hydrolokacyjne niemieckich okrętów zyskują wysoką ocenę, jednak analiza doświadczeń bojowych wskazuje na coś zgoła odmiennego.

Od jesieni 1940 niszczyciele zaczęto wyposażać w stacje radiolokacyjne³ FuMO 21. Zbudowano dla nich niewielkie pomieszczenie na górnym mostku za platformą dalmierza. Stacja posiadała antenę typu „materac” o wymiarach 4 x 2 m, roboczą częstotliwość 368 MHz (długość fali 81,5 cm) oraz zasięg wykrywania celów nawodnych około 5,5 Mm. Zainstalowanie solidnego radaru zmusiło do usunięcia reflektora z masztu oraz zastąpienia poprzedniego dalmierza o bazie 4-metrowej nowym o bazie 3-metrowej. Na okrętach typu 34/34A stacja radiolokacyjna miała znaczne „martwe pole” w sektorach rufowych. Niszczyciele następnej serii, dzięki in-

nemu rozmieszczeniu fok masztu, przy tych samych gabarytach anteny, posiadały już pełne, okrężne pole obserwacji.

Od roku 1943 stacje FuMO 21 zastępowano ulepszonymi FuMO 24 lub FuMO 25 (antena o wymiarach 6 x 2 m). Na przełomie lat 1944/1945 większość ocalałych okrętów otrzymała dodatkowo radar FuMO 63 „Hohentwiel-K” (częstotliwość 556 MHz, długość fali 53,9 cm, zasięg wykrywania celów nawodnych około 5 Mm, powietrznych w zależności od pułapu od 10 do 40 km), ustawiony na miejscu reflektora za rufowym kominem. *Beitzen* i *Ihn* nie otrzymały już tego radaru.

W czasie II wojny światowej radiolokacja zajęła trwale miejsce na okrętach i zarekomendowała się jako doskonały środek nawigacyjny oraz wykrywania celów. W roku 1943 Royal Navy opanowała strzelania artyleryjskie wg wskazań radaru, osiągając dzięki temu przewagę nad przeciwnikiem. Niemieckie stacje radiolokacyjne znacznie ustępowały alianckim pod względem swoich możliwości. Namiary celów były określone z dokładnością 3°, błąd w ocenie dystansu sięgał 70 m, zaś 2 znajdujące się blisko siebie cele zlewały się na ekranie w jedno echo, co całkowicie wykluczało możliwość prowadzenia „ognia na

3. niemieckie stacje radiolokacyjne posiadały następujące oznaczenia : FuMO (Funkmess-Ortung) – dalmierz radiowy, FuMB (Funkmess-Beobachtung) – detektor pasywny, FuME (Funkmess-Erkennung) – identyfikator „swoj-obcy”.

Karl Galster (Z 20) w 1943 roku, widoczne wyposażenie radioelektroniczne okrętu z tego okresu.

Fot. zbioru Andrzej Danilewicz





Jednostki typu 34/34A posiadały fatalne właściwości morskie, część dziobowa była zalewana przez fale już przy słabym sztormie. Na fotografii *Theodor Riedel* (Z 6) w październiku 1938 roku na Morzu Śródziemnym.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

ślepo". Poza tym niemieckie radary okazały się systemami kapryśnymi i trudnymi w obsłudze. Psuły się często. Niemcy nie dysponowali radarem umożliwiającym kierowanie ogniem artylerii plot. Dystans między niemieckim a alianckim wyposażeniem radioelektronicznym ujawnił się w z dużą siłą od roku 1942, a później już się tylko nieubłagane powiększał.

Warto wspomnieć jednak o pewnym atrybucie radioelektronicznego wyposażenia niemieckich okrętów, a mianowicie stacjach rozpoznania radioelektronicznego, w literaturze nazywanych detektorami pasywnymi. Do nich zaliczały się stacje FuMB 3 „Bali”, FuMB 4 „Sumatra”, FuMB 6 „Palau” czy FuMB 7 „Timor”, przeznaczone do wykrywania radiolokatorów przeciwnika. Posiadały one anteny typu dipol lub niewielkie anteny kratownicowe, montowane na fokmaszcie (na poziomie platformy reflektora lub „bocianiego gniazda”) oraz wiatrochronie mostka.

W samym końcu wojny *Paul Jacobi*, a być może i inne okręty, otrzymał stację FuME 2 „Wespe-G” systemu identyfikacji „swój-obcy”.

Dzielność morską, stateczność, sterowność.

Już pierwsze rejsy niszczycieli typu 34/34A ujawniły niedoskonałości kształ-

tu kadłuba, kiepską stateczność i zadymianie. W sztormowej pogodzie okręty nie wschodziły na fale, lecz zarywały się w nią dziobem. Nawet przy niewielkim falowaniu, cały pokład dziobowy aż po działo Nr 1 był ciągle zalewany potokami wody, a poruszanie się po górnym pokładzie stwarzało ryzyko utraty życia.

W celu zmniejszenia zabryzgiwania dziobowej części na *Georg Thiele* zainstalowano specjalne odbijacze bryzg, idące wzdłuż pokładu dziobowego od kluz kotwicznych do działo Nr 2. Rozwiązanie nie sprawdziło się w praktyce i zostało usunięte jeszcze przed wybuchem wojny. W latach 1944-1945 podobne zamontowano w czasie remontu na *Hans Lody*.

Stateczność jednostek typu *Maass* przedstawiała wiele do życzenia. Z uwagi na znaczną „górną” wagę oraz ciężki kadłub wysokość metacentrum przy wyporności pełnej wynosiła zaledwie 0,79 m, a przy standardowej zmniejszała się do 0,6 m. Zwiększenie wyporności i szerokości okrętów typ 36 wpłynęła dodatkowo na stateczność. Pomiary prototypowego *Diether von Roeder* wykazały wysokość metacentrum 0,95 m przy pełnej wyporności, a 0,75 m przy standardowej. Kołysanie boczne oceniano jako całkowicie umiarkowane.

Manewrowość jednostek typu 34/34A oceniono niewysoko. Średnica cyrku-

lacji przy prędkości 21,4 węzła wynosiła 580 m (4,83 długości kadłuba), a przy prędkości 35 węzłów – 855 m (7,1 długości kadłuba). Przy gwałtownym przeczuciu steru powstawało przegłębienie na dziób. W warunkach sztormowych okręt słabo słuchał steru i myszkował po kursie. W latach 1938-1939 na *Hermann Schoemann* dla poprawy sterowności przedłużono płetwy denne, jednak nie przyniosło to oczekiwanych rezultatów. Natomiast na niszczycielach typ 36 dzięki przedłużeniu płetw dennych i zmianie kształtu rufy sterowność poprawiła się nieco, choć z powodu znacznej długości jednostek średnica cyrkulacji nadal pozostała znaczna.

Załoga

Załoga przedwojennych niszczycieli składała się z 10 oficerów i 313-315 marynarzy. W latach wojny z reguły liczbę oficerów zmniejszano, z powodu ich braku na innych jednostkach, przede wszystkim okrętach podwodnych. Tym niemniej rozbudowa artylerii plot. powodowała wzrost ogólnej liczebności załogi.

Kabina dowódcy zajmowała 2/3 rufowej nadbudówki i składała się z sypialni, salonu i węzła sanitarnego o łącznej powierzchni 19 m². Tam, tyle tylko, że bliżej dziobu znajdowała się mesa oficerska z bufetem. Pomieszczenia miesz-

kalne oficerów (III przedział) składały się z 10 kabin jedno i dwuosobowych. Ogółem przewidywano 15 miejsc, co związane było z rezerwą na ewentualne zaokrętowanie sztabu flotylli. Kabin oficerskie wyposażone były w stół, kanapę, koję, umywalkę i liczne szafki. Koję z reguły umieszczone były wzdłuż burt okrętu, co ograniczało uciążliwości przy kołysaniu. Radzieccy specjaliści, badający zdobyczne okręty, podkreślali wygodę kabin oficerskich, krytykując jednocześnie ciasnotę i szczupłość mesy oficerskiej.

Podoficerowie starsi byli zakwaterowani w II przedziale w 6 dwuosobowych kabinach, przylegających do mesy. Marynarzy rozmieszczono w 9 kubrykach: około 70 ludzi na dolnej platformie na rufie, pozostali, w tym cała obsługa maszynowni – w części dziobowej na dolnej i górnej kondygnacji pokładu dziobowego. W XI przedziale na pokładzie dziobowym znajdował się 8-10 miejscowy kubryk podoficerów młodszych.

Na okrętach zbudowanych przed wojną kubryki marynarskie były wyposażone w stacjonarne, piętrowe koje, w większej części rozmieszczone w poprzek kadłuba okrętu. Na jednego marynarza przypadało 1,25 m² powierzchni pomieszczeń mieszkalnych. W kubrykach znajdowały się szafy wykonane z płyt prasowanego kartonu, duralumi-

niowe, składane stoły oraz umywalnie do zmywania naczyń. Do ogrzewania pomieszczeń na niemieckich niszczycielach zamiast stosowanego powszechnie ogrzewania parowego służyły kominki elektryczne. Kubryki nie posiadały izolacji, co z jednej strony umożliwiało szybki dostęp do burt w czasie likwidacji przebić, z drugiej jednak poważnie pogarszało warunki bytowe, szczególnie na wodach północnych. Tym niemniej już wspomniany wcześniej W.W. Smirnow był dosłownie zaszokowany uwagą, jaką przywiązywano na niemieckich niszczycielach do bytowych drobiazgów, przykładowo w umywalniach załogi były krany z zimną i ciepłą wodą. Radzieccy specjaliści zwrócili uwagę na dużą liczbę szaf chłodniczych (mesy i bufety posiadały własne lodówki), a także różnego rodzaju magazynków i warsztatów, wśród których był nawet krawiecki i szewski

Różnice zewnętrzne

Mimo, że niszczyciele typ 34/34A budowane były przez różne stocznie, zewnętrzne różnice między nimi były minimalne. Pierwsze 4 okręty posiadały półokrągłą sterówkę, która okazała się zbyt ciasna i wkrótce została zastąpiona przez prostokątną. Poza tym jednostki wyróżniały się zaokrągleniem pokładu i burt na pokładzie dziobowym. Niszczyciele z kotłami Bensona

(Z 9 – Z 16) posiadały w przedniej części rufowego komina 2 kominki awaryjnego zrzutu pary. Niszczyciele zbudowane przez „Germaniawerft” (Z 9 – Z 13) miały środkowy iluminator sterówki nieco podniesiony ponad pozostałe, a na okrętach z „Deschimag” zaokrąglenie poszycia na skraju pokładu dziobowego miało mniejszy kąt.

Niszczyciele typu *Roeder*, jak już zauważyliśmy, różniły się kształtem stewy dziobowej: na Z 17 – Z 19 była ona prosta, a na Z 20 – Z 22 – kliprowa. Poza tym platforma reflektora na fokmaszcie na Z 17 – Z 19 znajdowała się na poziomie dziobowego komina, a na pozostałych okrętach w połowie wysokości masztu. Zbudowane jako ostatnie Z 21 i Z 22 posiadały wyraźnie grubsze dolne części fokmasztu.

Malowanie

Przedwojenny schemat malowania niszczycieli zasadniczo nie różnił się od przejętego jeszcze w czasie I wojny światowej, tak zwanego „schematu 50/51”. Kadłuby malowano na kolor szary (Dunkelgrau 51), a nadbudówki na jasnoszary (Hellgrau 50), linia wodna była ciemnoszara (Grau 23a/23b). Do malowania podwodnej części kadłuba wykorzystywano 4 odcienie czerwieni. Kominy czarne lub (szczególna moda!) białe, pokłady – ciemnobrązowe lub ciemnoszare, prawnie czarne (Teerfirnis Tf 99).

Georg Thiele (Z 2) po zabudowie listew przeciwbryzgowych wzdłuż pokładu dziobowego.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





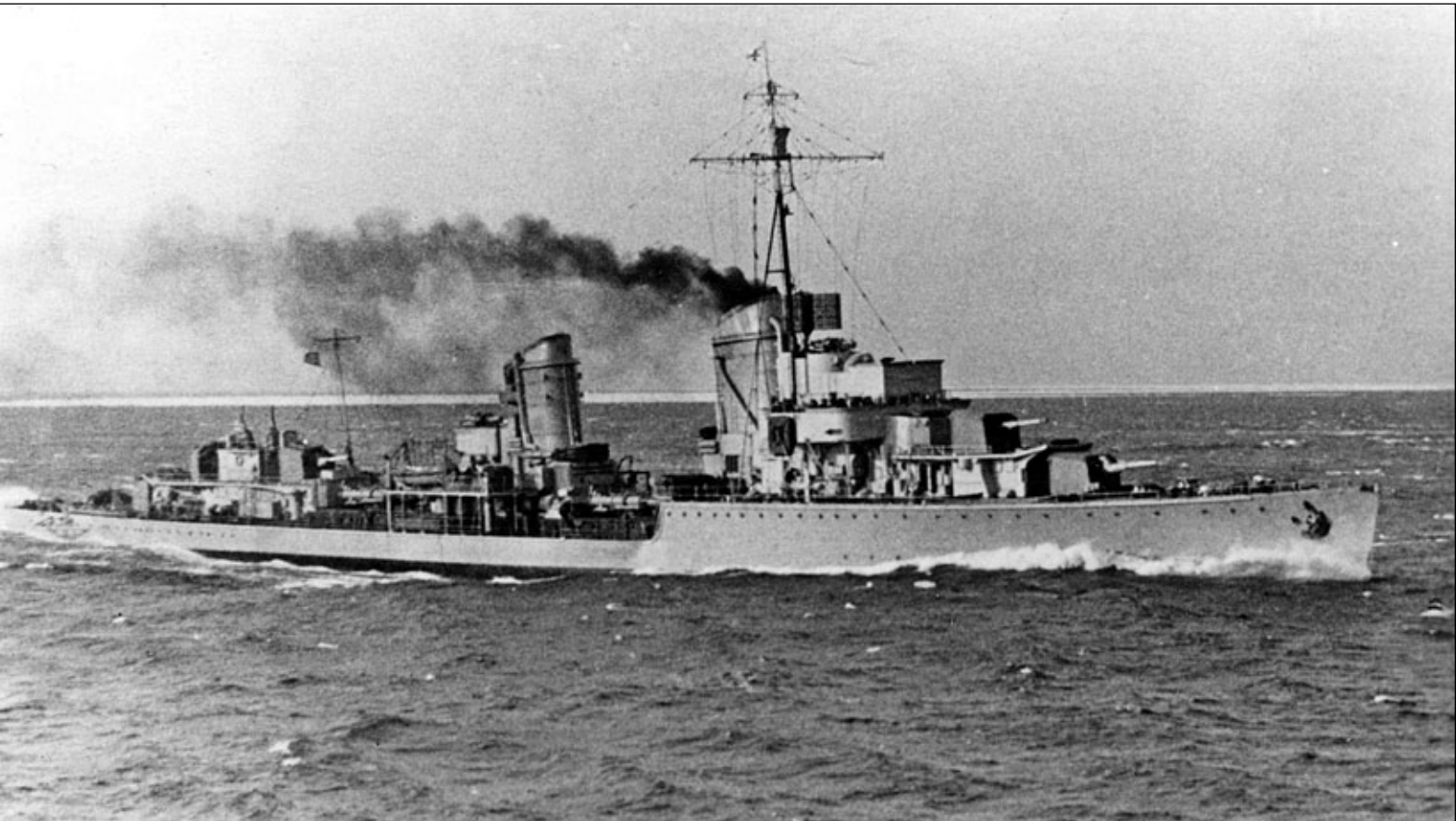
Erich Steinbrinck (Z 15) w standardowym przedwojennym malowaniu, kadłub szary, nadbudówki jasnoszare, kółpaki kominów białe. Numery taktyczne białe z czarnym podcieniem.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

W okresie przedwojennym na burcie malowano numery taktyczne składające się z 2 cyfr; z których pierwsza oznaczała numer dywizjonu (*Leberecht Maass* nie posiadał numeru taktycznego). Rozkazem z 7 listopada 1939 r. zostały one zlikwidowane, choć istnieją podstawy by sądzić, że zostały one zamalowane wkrótce po rozpoczęciu działań bo-

jowych. Równocześnie usunięto tablice z nazwami okrętów, jednak herb państwowy – orzeł ze swastyką, przymocowany do wiatrochronu mostka – zachował się znacznie dłużej. W okresie wojny dla ułatwienia rozpoznawania niszczycieli z powietrza na ich pokładach na dziobie i rufie malowano białe kręgi ze swastyką.

Jak przeważająca większość okrętów II wojny światowej, niemieckie niszczyciele nie uniknęły fascynacji kamuflażem. Jeszcze w okresie kampanii norweskiej *Theodor Riedel* był pomalowany w unikalną, trójkolorową „mozaikę”, jednak na szerszą skalę kamuflaż pojawił się na niszczycielach dopiero od roku 1942. Z reguły wykorzystywa-

Friedrich Ihn (Z 14) jesienią 1941 roku w jasnoszarym malowaniu, uwagę zwraca radar i wysokość kominów, które zostały w następnym roku skrócone.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Theodor Riedel (Z 6) w roku 1943 (wg innych źródeł w listopadzie 1942 r.) w Kilonii, po przebudowie ze skróconymi kółpakami na kominach, masztem trójnożnym i anteną radaru FuMO 21.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

no dwukolorowy schemat malowania. Początkowo na wierzch poprzedniej farby nanoszono szerokie ciemnoszare lub czarne kliny, często by stworzyć efekt „skrócenia” zamalowywano dziób i rufę, malując fałszywe odkosy fal. Od roku 1943 zaczęto stosować dwu lub trójbarwne malowanie w postaci schodzących się pasów, w marynarskim żargonie zwane „zebrą”. Wśród oficerów

marynarki wojennej nie było jednolitego stanowiska co do użyteczności kamuflażu. Przykładowo, dowódca 5 flotylli KptzS (kmdr) Wolf w lipcu 1943 zaproponował likwidację kamuflażu okrętu swego zespołu i całkowite przemalowanie ich na kolor jasnoszary. Od roku 1944 większość, o ile nie wszystkie niemieckie niszczyciele nie nosiły już kamuflażu.

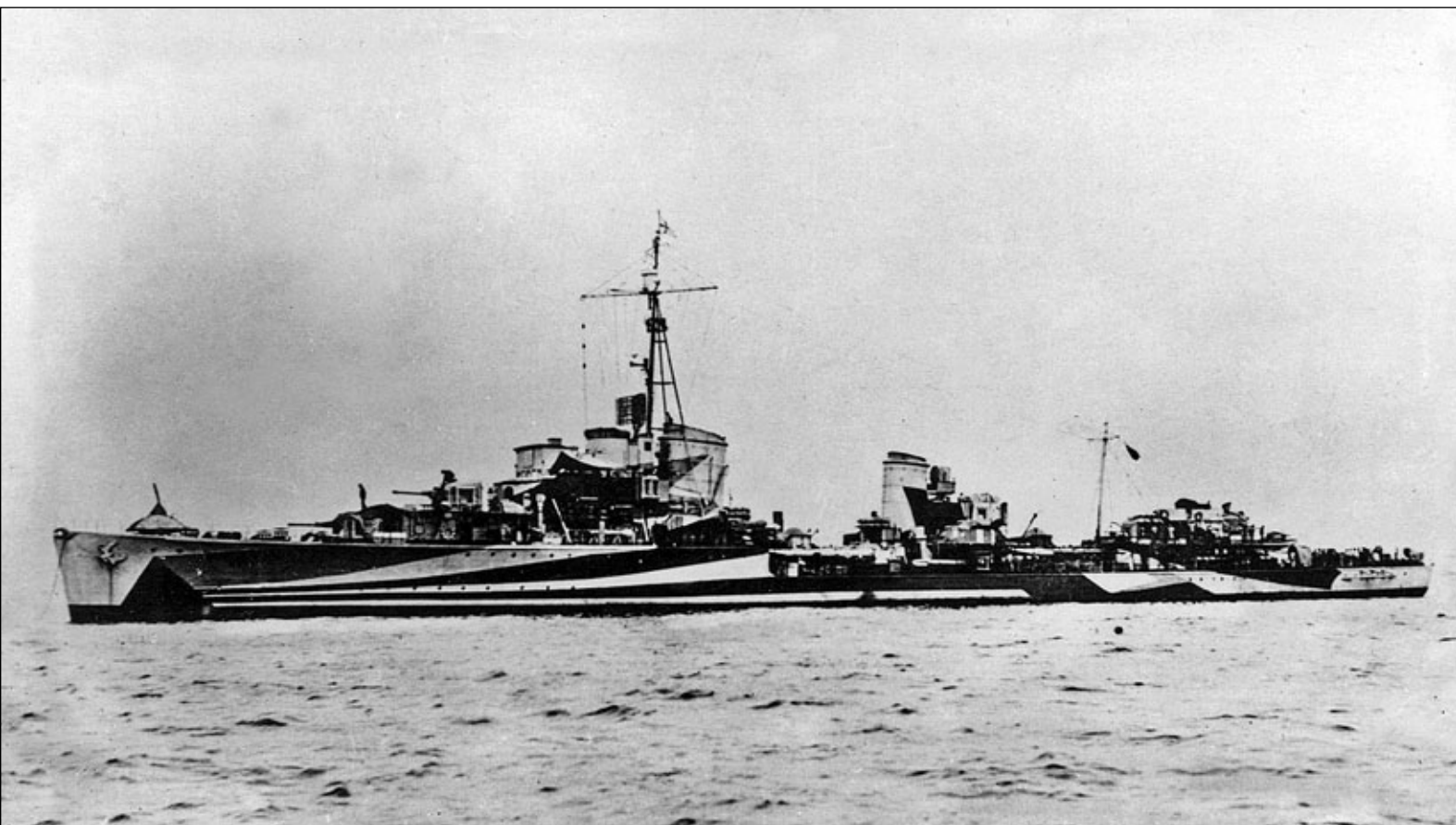
Modernizacje w latach wojny

Od połowy 1940 roku, gdy rozpoczęły się poważniejsze modernizacje, w służbie pozostawało jedynie 10 niszczycieli. Pierwszą istotną zmianą ich sylwetki było zamontowanie trójnożnego fokmasztu.

Zmiany uzbrojenia plot. rozpoczęły się od zamiany automatycznych dział kal. 20 mm C/30 nowszym modelem C/38. jako pierwszy w kwietniu 1941 otrzy-

Paul Jacobi (Z 5) w oryginalnym kamuflażu „zebra” z 1942 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



mały je *Ihn* i *Heinemann*. Wraz z zamianą zainstalowano 3 dodatkowe działa – na pokładzie dziobowym przed działem Nr 1 oraz w rejonie zakończenia pokładu ochronnego pod lufami dział Nr 2 i Nr 4. Później automat dziobowy został przeniesiony bliżej dziobnicy.

Od końca 1941 na niszczycielach zaczęto montować poczwórnie sprzężone działa kal. 20 mm „Vierling”. Instalowano je na rufowej nadbudówce na miejscu dotychczasowych 2 pojedynczych dział kal. 20 mm, które przeniesiono na skrzydła mostku (przy tym na *Galsterze* grotmaszt został przeniesiony na przedni skraj pokładu ochronnego, tak jak w okrętach typu 34). Jedynie *Heinemann* i *Schoemann*, które zatęnęły odpowiednio w styczniu i maju 1942, pozostały z pierwotnym zestawem uzbrojenia.

W początkach 1942 na ocalałych niszczycielach typu 34/34A (*Beitzen*, *Jacobi*, *Riedel*, *Lody*, *Ihn* i *Steinbrinck*) skrócono o 1,2 dziobowe kominy i o 0,7 m koszulki, co pozwoliło nieco obniżyć „górną” wagę i poprawić stateczność.

W roku 1944 *Jacobi* i *Lody* przeszły remont kapitalny, w toku którego otrzymały „atlantycką” stewę dziobową, zwiększającą długość do 121 m (w przypadku *Lody* do 123 m), a także charakterystyczną podstawę fok masztu, umożliwiającą pełny obrót antenie radaru, zwaną w żargonie floty „wrotami” (Tormast). Na *Beitzenie* prace ograniczyły się jedynie do przeróbki stewy dziobowej.

Do połowy roku 1944, niebezpieczeństwo ze strony alianckiego lotni-

ctwa, zmusiło Niemców do znacznego wzmocnienia uzbrojenia plot. swoich okrętów. W tym czasie na uzbrojenie weszły nowe automatyczne działa kal. 37 mm M/42 produkowane przez koncern „Rheinmetall-Börsig”, posiadające zwiększoną szybkostrzelność. Była to zmodyfikowana wersja armijnych dział „Flak 36” z przedłużoną lufą. Automatyka działa opierała się na zasadzie odrzutu zamka, dzięki czemu techniczna szybkostrzelność osiągnęła 250 strzałów na minutę, choć praktyczna była niższa. Standardowa obejma mieściła 5 naboji. Wersja pokładowa ważyła 1,35 t i jako pierwsza w niemieckiej flocie była wyposażona w tarczę ochronną.

Przyjęty w listopadzie 1944 projekt modernizacji „Barbara” przewidywał gruntowne przebrojenie niszczycieli. Dla okrętów typu 34/34A przewidywano następujący standard uzbrojenia: 6 podwójnie sprzężonych dział kal. 37 mm (para etatowych C/30 plus po 2 M/42 na nadbudówce dziobowej i na stanowisku działa Nr 3), 9 dział kal. 20 mm (pojedyncze na dziobie, podwójnie sprzężone LM/44 na skrzydłach mostka i poczwórnie sprzężone na rufie), a także wyrzutnie RAG (Raketenabschußgerät) niekierowanych pocisków rakietowych kal. 86 mm. Dla *Galstera* – jedynego zachowanego niszczyciela typu 36 – plan przewidywał zamontowanie 14 dział kal. 37 mm (6 x II, 2 x I), 9 dział kal. 20 mm (1 x I, 2 x II, 1 x IV) oraz 4 wyrzutni RAG.

Programu „Barbara” nie udało się zrealizować z uwagi na trudną

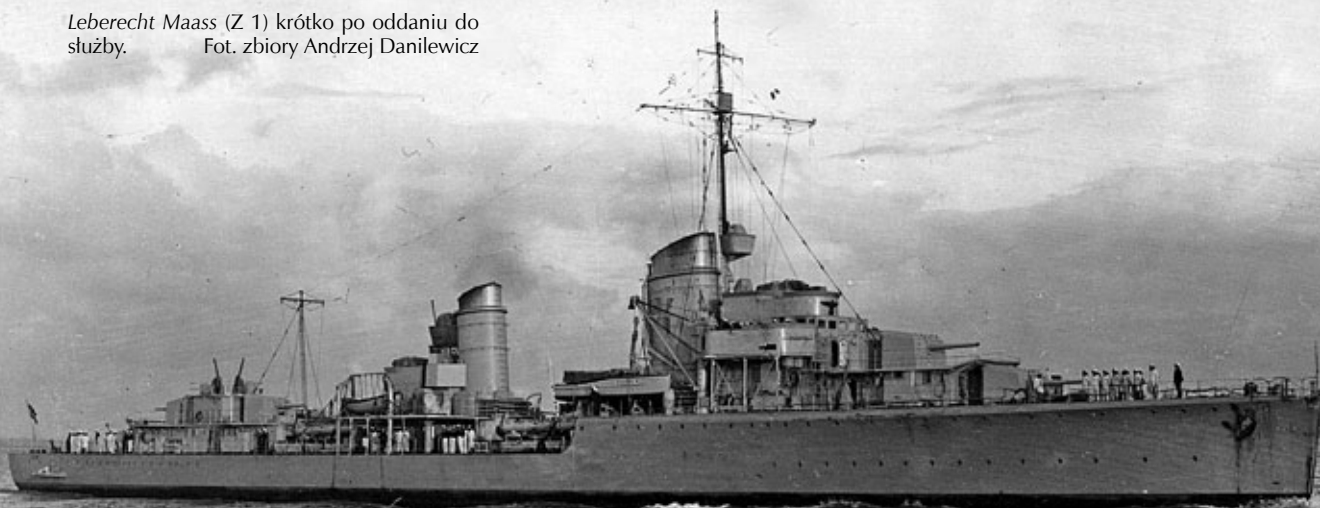
sytuację militarną Niemiec. W pełnym zakresie prace przeprowadzono jedynie na *Jacobim*, *Lodym* i *Steinbrincku*, na których usunięto działo Nr 3. Na *Galsterze* w roku 1944 pojedyncze automaty kal. 20 mm na środkowej nadbudówce zastąpiono działami kal. 37 mm, a na skrzydłach mostku i pokładzie dziobowym obok działa Nr 2 pojawiły się podwójnie sprzężone działa kal. 20 mm. Dodatkowe podwójnie sprzężone działa kal. 20 mm ustawiono na baku, dziobowym i rufowym pokładzie ochronnym. W styczniu 1945 *Ihn* dostarczył do Norwegii nowe automatyczne działa kal. 37 mm M/42 dla *Galstera*.

Skład uzbrojenia artyleryjskiego niemieckich niszczycieli przedwojennej budowy w końcu wojny przedstawiał się następująco:

- *Beitzen* – 5 x 127 mm (5 x I), 4 x 37 mm (2 x II), 8 x 20 mm (4 x I, 1 x IV);
- *Jacobi* – 4 x 127 mm (4 x I), 10 x 37 mm (4 x II, 2 x I), 13 x 20 mm (1 x I, 4 x II, 1 x IV);
- *Riedel* – 5 x 127 mm (5 x I), 4 x 37 mm (2 x II), 14 x 20 mm (6 x I, 2 x II, 1 x IV);
- *Lody*, *Steinbrinck* – 4 x 127 mm (4 x I), 14 x 37 mm (7 x II), 10 x 20 mm (3 x II, 1 x IV);
- *Ihn* – 5 x 127 mm (5 x I), 4 x 37 mm (2 x II), 18 x 20 mm (7 x II, 1 x IV);
- *Galster* – 5 x 127 mm (5 x I), 6 x 37 mm (2 x II, 2 x I), 15 x 20 mm (4 x II, 3 x I, 1 x IV).

Paul Jacobi (Z 5) w 1944 roku po modernizacji według programu „Barbara”. Proszę zwrócić uwagę na przebudowaną podstawę masztu dla umożliwienia pełnego obrotu anteny radaru FuMo 25.
Fot. zbiory Siegfried Breyer





Służba bojowa

Niszczyciele przystępują do walki

Przedwojenna kariera niemieckich niszczycieli była krótka i nie obfitowała w interesujące chwile. Po wejściu do służby, okręty typu *Maass* zostały włączone w tryby intensywnego szkolenia: uczestniczyły w manewrach i składały wizyty w zagranicznych portach. Jesienią 1938 roku, w czasie kryzysu Sudeckiego niszczyciele 2 dywizjonu (*Jacobi*, *Riedel* i *Schoemann*) wraz z pancernikiem *Admiral Graf Spee* przeprowadziły rejs na wody hiszpańskie, na których toczyła się jeszcze wojna domowa. W maju następnego roku *Maass*, *Schultz*, *Thiele*, *Beitzen*, *Ihn*, *Eckoldt* i *Künne* znalazły się wśród okrętów, które jako pierwsze weszły do zajętego przez Niemców Memel (Kłajpedy).

W dniu 23 sierpnia 1939 niemiecka flota otrzymała rozkaz rozwinięcia bojowego w ramach przygotowanego ataku na Polskę. Niszczyciele uzupełniły zapasy bojowe i zajęły pozycje w zachodniej części Bałtyku. Doszło tam do kontaktu z polskimi niszczycielami *Grom*, *Błyskawica* i *Burza* idącymi do Wielkiej Brytanii, ponieważ wojna nie została jeszcze wypowiedziana, okręty spokojnie minęły się na morzu. W nocy 27 sierpnia doszło do awarii kotłów na niszczycielu *Schultz*. Po jej usunięciu okręt dogonił zespół, jednak o godz. 02:24 w warunkach zaciemnienia staranował torpedowiec *Tiger*, który zatonął po 40 minutach. Niszczyciel odniósł również uszkodzenia części dziobowej i został odholowany do Szczecina na remont, który trwał około miesiąca.

Działania bojowe przeciw Polsce rozpoczęły się 1 września. Przed rozpoczęciem operacji w Pillau (Piławie) znajdowały się okręty 1-go (*Beitzen*, *Thiele*), 3-go (*Ihn*, *Steinbrinck*), 6-go (*Zenker*, *Heinemann*) i 8-go (*Arnim*, *Lody*) dywizjonu wraz z flagowym *Maass*. Rola niszczycieli sprowadzała się do patrolowania Zatoki Gdańskiej, gdzie następnego dnia *Friedrich Ihn* był bezskutecznie atakowany przez polski okręt podwodny *Sęp*. W odpowiedzi jednostka zaatakowała okręt podwodny, zrzucając 3 bomby głębinowe – również bez żadnego rezultatu.

Jedynym istotnym epizodem kampanii był bój w rejonie Helu 3 września, wówczas *Leberecht Maass* pod flagą FdT kontradm. Lütjensa i *Wolfgang Zenker*, w trakcie wyjścia na rozpoznanie tej bazy morskiej, weszły w wymianę ognia ze stawiaczem min *Gryf* i niszczycielem *Wicher*. Już druga salwa flagowca uzyskała nakrycie. *Gryf* został trafiony 1 pociskiem, który zniszczył baterię plot i zabił 1 marynarza. Odpowiedź była nie mniej skuteczna. Po 17 minutach pocisk rozerwał się na dziobowym pokładzie ochronnym *Maass*, zginęło 4 członków obsady dział Nr 1, a kolejnych 4 odniosło rany. Niemcy zwiększyli prędkość, postawili zasłonę dymną i szybko wycofali się z pola walki.

Operacje na Morzu Północnym rozpoczęły się 3 września, gdy niemiecka flota przystąpiła do stawiania obronnej pozycji minowej „Westwall” (Wał Zachodni) w Zatoce Helgolandzkiej. Oprócz stawiaczy min w operacji uczestniczyło 16

niszczycieli i 10 torpedowców. Innym rodzajem działań było patrolowanie wód Cieśnin Bałtyckich. W okresie między 12 września a 20 lutego 1940 przeprowadzono 11 patroli na wody Skagerraku i Kattegatu, w których uczestniczyło 18 niszczycieli, w toku operacji zatrzymano ponad 100 statków, z których część przejęto w charakterze przyzów.

Największe sukcesy w pierwszym okresie wojny niemieckie niszczyciele osiągnęły w toku aktywnych operacji minowych u wybrzeży Anglii. Pierwsza taka operacja została przeprowadzona w nocy 18 października, gdy 6 okrętów postawiło 300 min u ujścia rzeki Humber. Ich ofiarami padło 7 statków (25 825 BRT). Do lutego 1940 niszczyciele postawiły 11 pozycji minowych (łącznie 2160 min i ochraniaczy pół minowych)⁴ w rejonie Newcastle, Cromer oraz ujściu rzek Humber i Tamiza. Najaktywniej w działaniach uczestniczył *Friedrich Eckoldt*, który wziął udział w 5 operacjach, *Künne* i *Heidkamp* w 4, *Beitzen*, *Heinemann*, *Ihn*, *Steinbrinck* i *Galster* w 3, *Zenker*, *Lody*, *Koellner* i *Lüdemann* w 2, a *Schultz*, *Arnim*, *Giese*, *Roeder* i *Schmitt* w 1.

Łącznie na zaporach minowych zatonoło 67 statków o tonażu 241.022 BRT, 3 niszczyciele (*Blanche*, *Gipsy* i *Greenville*) i 9 jednostek pomocniczych. Dalszych 79 statków (248 435 BRT) i 2 okręty zostały uszkodzone. Największą ofiarą był

4. dane wg P Hervieuxa i M Whitleya, wg innych źródeł od 1746 do 1880, w tym 648 min magnetycznych.

Paul Jacobi (Z 5) po wcieleniu do służby.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Tym razem Herman Schoemann (Z 7) krótko po wcieleniu do służby, wrzesień 1937 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Bruno Heinemann (Z 8) na pełnej ekspresji fotografii.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Erich Giese (Z 12) przed wybuchem wojny.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Friedrich Ihn (Z 14), sierpień 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Diether von Roeder (Z 17), 1938 rok.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



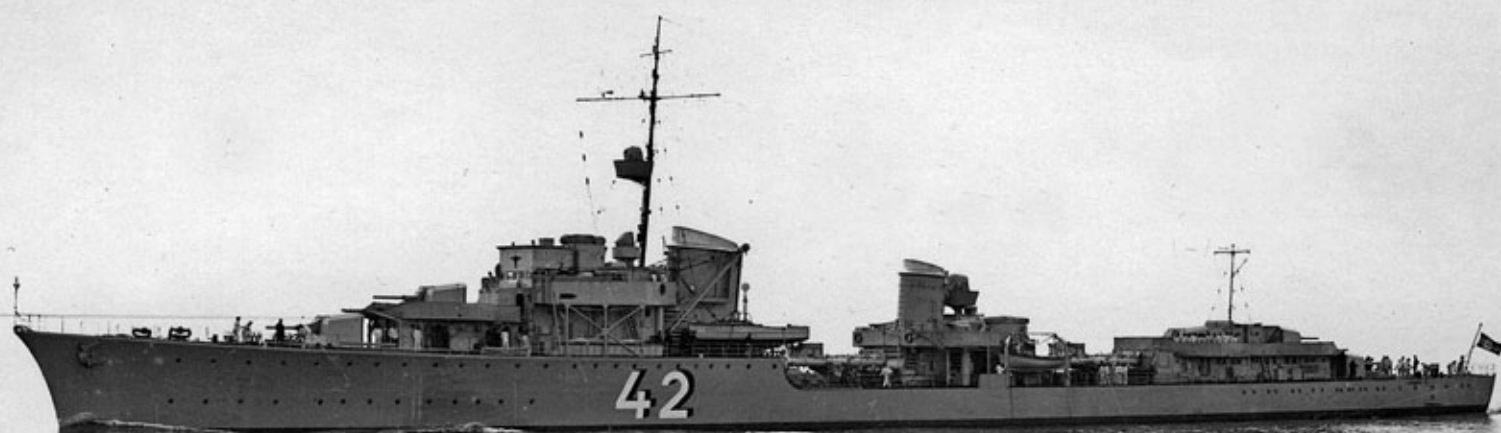
Hans Lüdemann (Z 18), maj 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Karl Galster (Z 20) krótko przed wybuchem wojny, 1939 rok.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Niezidentyfikowany niszczyciel w początkowym okresie wojny na Bałtyku. Na pierwszym planie widoczne lufy dział kal. 280 mm należące do pancernika *Schlesien* (lub *Schleswig-Holstein*).
Fot. zbioru Andrzej Danilewicz

polski liniowiec *Piłsudski*. Sukcesy były w dużej mierze zasługą komandora Friedricha Bonte, który objął 26 października stanowisko Dowódcy Niszczycieli (FdT). Brytyjczycy okazali się zupełnie nie przygotowani na to, że nawodne okręty przeciwnika mogą działać literalnie „pod nosem” Royal Navy. Wystarczy wspomnieć, że w toku pierwszych operacji punktami orientacyjnymi dla niemieckich niszczycieli były działające latarnie morskie.

W nocy 7 grudnia doszło do pierwszego starcia między niemieckimi niszczycielami a nieprzyjacielskimi jednostkami tej samej klasy. Powracające z operacji w rejonie Cromer *Hans Lody* i *Erich Giese* zauważyły 2 sylwetki, które okazały się brytyjskimi niszczycielami *Juno* i *Jersey*. Wykorzystując element zaskoczenia, o godz. 03:14 *Lody* odpałił 3 torpedy z dystansu 25 kabli do pierwszego w szyku *Juno*. Do trafienia nie doszło, bowiem torpedy nastawione były na zbyt dużą głębokość. Równocześnie *Giese* oddał salwę 4 torped do drugiego niszczyciela, trafiając go w lewą burzę w rejonie rufowej wyrzutni torpedowej. *Jersey* został poważnie uszkodzony, lecz utrzymał się na powierzchni. Można się tylko dziwić, dlaczego d-ca 4 flotylli KptS Erich Bey nie dokończył ak-

cji, bowiem Brytyjczycy byli przekonani, że pechowa torpeda została wystrzelona z okrętu podwodnego i nie spodziewali się ewentualnego pojedynku z jednostkami nawodnymi.

Krótsze wiosenne noce zmusiły Niemców do rezygnacji z użycia niszczycieli do aktywnych działań minowych. W zamian postanowiono przeprowadzić akcję przeciw brytyjskim jednostkom rybackim. Operacja otrzymała kryptonim „Wikinger”. Rankiem 22 lutego 1940 6 niszczycieli z 1 flotylli (*Eckoldt*, *Beitzen*, *Koellner*, *Riedel*, *Schultz* i *Maass*) pod dowództwem F-kpt (kmr por.) Bergera wyszło z Wilhelmshaven i do wieczora osiągnęły rejon na północ od Terschelling. Około godz. 19:00 obserwatorzy zasygnalizowali nierozpoznany samolot i na okrętach ogłoszono alarm lotniczy. *Beitzen* i *Koellner* otworzyły ogień plot, na co samolot odpowiedział salwami km-ów. Błyski wystrzałów oświetliły niemieckie krzyże na skrzydłach. Z *Schultza* nadano drogą radiową „To swój”, ale było już za późno.

O godz. 19:14 dwie bomby spadły za *Maassem*, a trzecia eksplodowała w jego dziobowej nadbudówce. Zginął d-ca okrętu, K-kpt (kmr ppor.) Franz Bassenge. Prowadzący flotyllę *Friedrich Eckoldt* zawrócił i zbliżył się do uszko-

dzzonego niszczyciela, lecz o godz. 20:04 rozległa się na nim silna eksplozja. Gdy rozwiła się dym na powierzchni utrzymywały się jedynie na wpół zatopione części dziobu i rufy. Pozostałe niszczyciele spuściły szalupy i rozpoczęły ratowanie ocalałych, udało się jednak podjąć jedynie 60 ludzi z 342 osobowej załogi *Leberecht Maassa*.

W tym czasie *Theodor Riedel* rozpoczął poszukiwania okrętu podwodnego i o godz. 20:08 zaatakował wykryty jakoby cel. Prędkość jednostki w chwili zrzucania bomb głębinowych była niewielka, co spowodowało, że wzburzona woda uszkodziła urządzenia sterowe. Dalszy ciąg wydarzeń przypominał już panikę. Okręty podwodne i torpedy widziano wszędzie, wobec czego F-kpt Berger rozkazał przerwać akcję ratowniczą i wycofać się z pełną prędkością. Na znak protestu przeciwko tej decyzji, d-ca *Eckoldt* K-kpt Schemmel zszedł z mostku. W zamęcie stracono kontakt z *Maksem Schultzem*, dopiero po pół godzinie jego resztki odnalazł *Koellner*, który powrócił na miejsce tragedii. *Schultz* poszedł na dno z całą załogą na czele z K-kpt C. Trampedachem.

Rezultatem operacji była utrata 2 niszczycieli i 590 marynarzy. Zgodnie z oficjalną wersją winnym tragedii był

bombowiec He-111 ze składu 26-eskadry. Pilot samolotu nie miał doświadczenia w rozpoznawaniu celów morskich, a dodatkowo był zbity z tropu prowadzonym ogniem przeciwlotniczym. Zdziwienie może budzić zaskakująca celność bombardowania. Wątpliwości potwierdziły się po zakończeniu wojny, gdy stało się jasne, że krótko przedtem brytyjskie niszczyciele – stawiacze min z 20 flotylli postawiły pole minowe na torze wodnym zapory „Westwall”. Zgodnie z wszelkim prawdopodobieństwem *Maass* i *Schultz* podły ofiarami brytyjskich min.

„Weserübung”

2 kwietnia Hitler wydał zarządzenie o rozpoczęciu operacji „Weserübung”, której celem było opanowanie Norwegii i Danii. Do wysadzenia desantów morskich sformowano 11 grup okrętów. Grupa I, przeznaczona do opanowania Narviku, składała się z 10 niszczycieli (*Thiele*, *Zenker*, *Arnim*, *Giese*, *Koellner*, *Roeder*, *Lüdemann*, *Künne*, *Heidkamp* i *Schmitt*) pod dowództwem komodora Bonte. Po przyjęciu żołnierzy na pokład w Wesermünde, krótko przed północą 6 kwietnia okręty wyszły w morze.

Wraz z nimi wyruszyły okręty liniowe *Scharnhorst* (pod flagą wiceadm. Lütjens) i *Gneisenau*. Wczesnym rankiem na wodach Zatoki Helgolandzkiej jednostki spotkały się z okrętami Grupy nr II z Cuxhaven (ciężki krążownik *Admiral Hipper*, niszczyciele *Jacobi*, *Riedel*, *Heinemann* i *Eckoldt*), których zadaniem było zdobycie Trondheim.

Niszczyciele, na każdym z nich znajdowało się 200 strzelców górskich, z trudem pokonywały trasę w sztormowych warunkach. Rankiem 8 kwietnia zespół został wykryty przez brytyjski niszczyciel *Glowworm*, który jednak został zatopiony przez *Hipper*a. Niemcom udało się szczęśliwie uniknąć spotkania z flotą brytyjską i do rana osiągnąć wyznaczone punkty.

Zajęcie Trondheim przebiegło praktycznie bez oporu (jeśli nie liczyć kilku salw norweskich baterii nadbrzeżnych). 11 kwietnia *Theodor Riedel* przechwylił próbujące wyrwać się z pułapki, jaką stanowił Trondheimsfjord norweskie dozorcówce *Fosen* i *Steinkjaer*. Z powodu braku paliwa *Heinemann* i *Eckoldt* pozostały w porcie do 14 kwietnia. *Jacobi* i *Riedel* uszkodzone w wyniku wejścia na mieliznę, pozostały w Norwe-

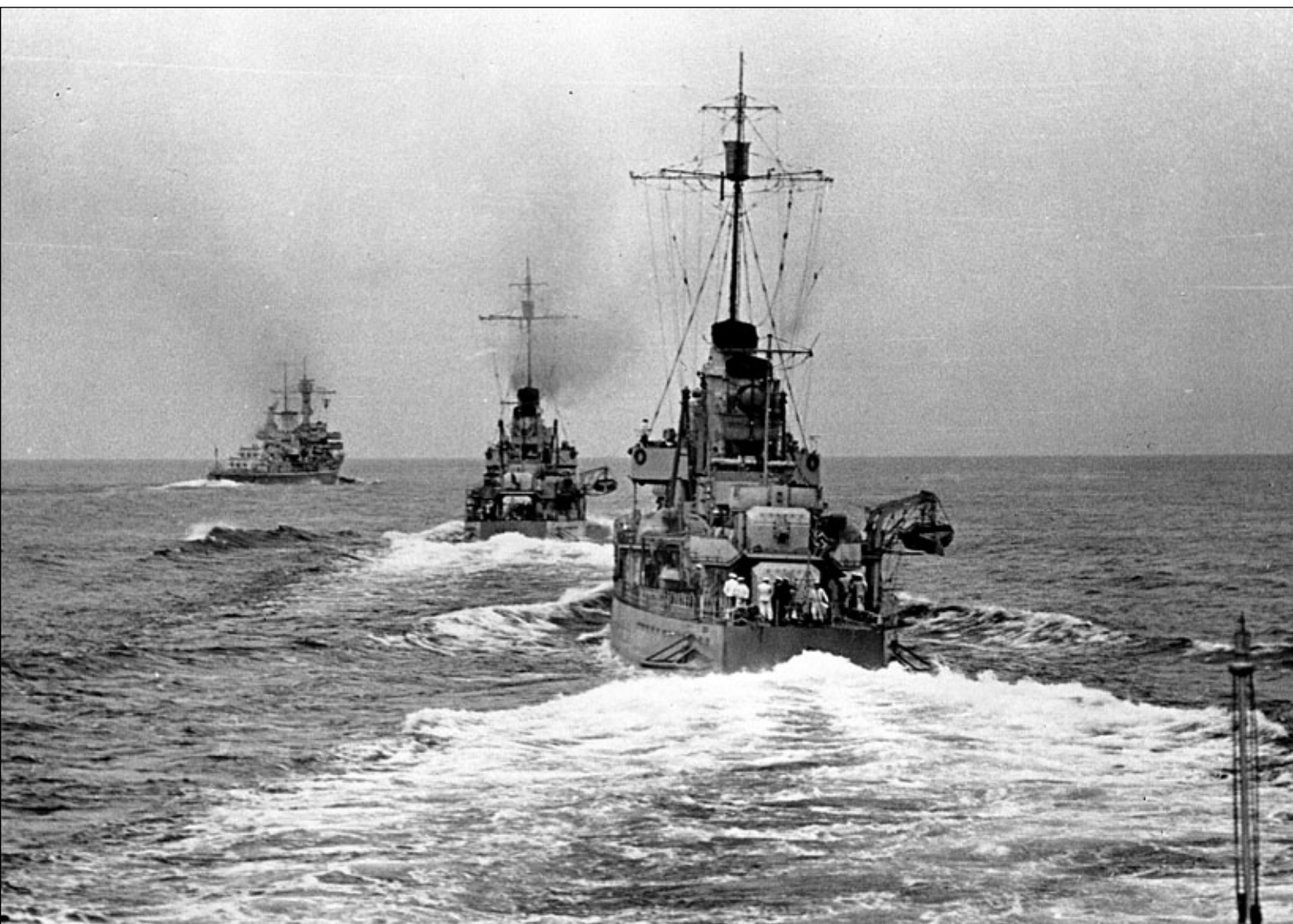
gii dłużej. Okręty te wysadzały desanty, wspierały ogniem artyleryjskim własne wojska, a zdjęte z ich pokładów działa i broń plot., zasiłała uzbrojenie baterii nadbrzeżnych i zarekwirowanych jednostek. Dowódca 2 flotylli, F-kpt. Pufendorf czasowo pełnił obowiązki komendanta morskiego Trondheim.

Najbardziej dramatyczne karty kampanii norweskiej związane były jednak z Narwikiem. Rankiem 9 kwietnia u wejścia do Ofotfjord niemieckie niszczyciele zatrzymały 3 norweskie dozorcówce (*Michael Sars*, *Kelt* i *Senja*). *Zenker*, *Koellner* i *Künne* wysadziły desant w Herjangsfjordzie, do których dołączył później *Erich Giese*, pozostający za grupą z powodu awarii siłowni.

3 pozostałe niszczyciele komodor Bonte poprowadził do portu w Narviku, jednak o godz. 05:15 na jego drodze stanął pancernik obrony wybrzeża *Eidsvold*. Pojawienie się niemieckich okrętów nie było zaskoczeniem dla Norwegów, którzy przywitani gościami wystrzałem z działa kal. 210 mm. Flagowy *Wilhelm Heidkamp* zastopował maszyny i podniósł uspakajający sygnał „Wysyłam łódź z oficerem”, zmuszając Norwegów do przerwania ognia. Niemiecki

Niszczyciele w osłonie krążownika lekkiego *Nürnberg* w czasie stawiania zapory minowej „Westwall”.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski





Zima 1939/40 na Bałtyku należała do bardzo srogich, grupa niszczycieli z trudem porusza się w lodzie.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski

parlamentariusz K-kpt Gerlach zakomunikował d-cy *Eidsvolda*, że Niemcy przybywają jako przyjaciele i obrońcy, proponując rozbrojenie okrętu. Po otrzymaniu odmowy, Gerlach powrócił do łodzi i po odejściu na bezpieczną odległość, wystrzelił czerwoną rakietę, po której *Heidkamp* natychmiast odpalił salwę 2 torped. Torpedy trafiły w rejon dziobowych komór amunicyjnych *Eidsvolda*. Potężna eksplozja rozerwała stary okręt na kawałki. Z całej załogi udało się uratować jedynie 6 marynarzy, pozostałych 177 członków załogi zginęło. Około godz. 05:45 do boju przystąpił drugi pancernik – *Norge*. Salwy starych dział wyraźnie przenosiły. Pancernik zdołał wystrzelić 5 pocisków kal. 210 mm i 7 kal. 150 mm. *Bernd von Arnim* (K-kpt. K. Rechel) otworzył ogień ze swych dział kal. 127 mm i odpalił salwę 7 torped. Trafiony przez dwa z nich okręt, przewrócił się i zatonął wraz ze 102 członkami załogi, uratowano 89 ludzi. Zatopienie *Norge* zakończyło opór. Niszczyciele weszły do portu i rozpoczęły wysadzanie desantu. Miasto zdołano opanować praktycznie bez oporu.

Po długotrwałym przejściu morzem niemieckie niszczyciele zostały praktycznie bez paliwa, a w charakterze uzupeł-

nienia dysponowały jedynie zbiornikowcem *Jan Wellem* (drugi – *Kattegat*, został zniszczony przez norweski dozowiec). Uzupełnianie paliwa przebiegało bardzo powoli, zbiornikowiec mógł bowiem jednocześnie obsługiwać nie więcej niż 2 okręty, a na każdy potrzeba było 7-8 godzin. Do wieczora paliwo pobrał jedynie *Heidkamp*, a *Zenker* i *Koellner* nadal pozostawały przy burtach zbiornikowca, wobec czego postanowiono o dobę przesunąć wyjście grupy w morze i powrót do Niemiec. To opóźnienie miało swoje tragiczne skutki.

O świcie 10 kwietnia w Ofotfjordzie pojawiła się brytyjska 2 flotylla niszczycieli komandora Warburton-Lee (*Hardy*, *Hunter*, *Havock*, *Hostile* i *Hotspur*). Z powodu bałaganu organizacyjnego, dozoru *Diether von Roeder* powrócił do narwickiego portu, co spowodowało, że brytyjski atak okazał się całkowitym zaskoczeniem. O godz. 05:55 torpeda z *Hardy*'ego trafiła w rufową część *Wilhelma Heidkampa*. Wywołana trafieniem detonacja własny torped zniszczyła okręt aż po przedział maszynowni Nr 1. Zginął komodor Bonte i 82 członków załogi. Uszkodzony niszczyciel przycumowano do burty neutralnego statku, by zapobiec natychmiastowe-

mu zatonięciu, jednak następnego ranka okręt przewrócił się i zatonął. *Anton Schmitt* padł ofiarą 2 torped wystrzelonych przez *Huntera*. Wywołana wybuchem fala wyrzuciła d-cę niszczyciela K-kpt. Böhme'go daleko za burtę. Straty wyniosły 52 ludzi. Na stojącej w odległości niewielu metrów niszczyciel *Künne* wskutek eksplozji spadły z fundamentów obie turbiny. Po otrząśnięciu się z zaskoczenia, artylerzyści *Künne*, *Lüdemanna* i *Roedera* otworzyli ogień, jednak nie uzyskali żadnego trafienia, a odpalone przez *Roedera* torpedy przeszły pod 3 brytyjskimi niszczycielami. W odpowiedzi Brytyjczycy poważnie uszkodzili *Lüdemanna* i *Roedera* oraz zatopili 8 stojących w porcie statków.

Po prawie godzinnej akcji Brytyjczycy rozpoczęli odwrót. Niespodziewanie z prawej burty pojawiły się 3 niemieckie niszczyciele – *Zenker*, *Koellner* i *Giese*, prowadzone przez KptzS E. Beye, które wyszły z Herjangsfjordu. Bitwa rozpoczęła się na nowo. Prawie równocześnie na kursie brytyjskiej flotyli pojawiły się *Arnim* i *Thiele*, które o godz. 06:57 niespodziewanie ostrzelały z niewielkiej odległości *Hardy*'ego, po czym odpaliły nieskuteczną salwę torped w kierunku *Havocka*. Sytuacja zmieniła się

gwałtownie na korzyść Niemców. Celne salwy niemieckich niszczycieli zmieniły *Hardy'ego* w płonący wrak. Kmdr Warburton-Lee został śmiertelnie ranny, a okręt po utracie sterowności wyrzucił się na brzeg. Poważnie uszkodzone zostały *Hotspur* i *Hunter*. *Georg Thiele* został trafiony 7 pociskami, jednak kontynuował walkę i odpalił 3 torpedy, z których jedna trafiła *Huntera*. Następnie *Hotspur*, który utracił sterowność staranował swego „bliźniaka”. Szczepione okręty były bezlitośnie rozstrzeliwane przez *Zenker*a, *Koellner*a i *Giese*go. Po pewnym czasie *Hunter* poszedł na dno, a *Hotspur* zdołał ująć, sterując jedynie pracą turbin.

Starcie mogło zakończyć się przekonującym zwycięstwem Niemców, gdyby nie brak zdecydowania KptzS Beya, który zrezygnował z pościgu za uchodzącymi okrętami Royal Navy. Okazało się to mieć bardzo negatywne skutki, bowiem wychodzące z Ofotfjordu brytyjskie niszczyciele bezkarnie zniszczyły idący do Narviku zaopatrzeniowiec *Rauenfels*. W rezultacie niemieckie niszczyciele, które w walkach zużyły co najmniej połowę zapasu amunicji i większą liczbę torped, tracąc możliwość uzupełnienia zapasów.

Wieczorem *Zenker* (K-kpt G. Pönitz) i *Giese* (K-kpt. K. Schmidt) podjęły próbę

przebiecia się z fiordu, lecz widząc przeważające siły nieprzyjaciela, zawróciły. Zablokowanym w rejonie Narviku niemieckim niszczycielom pozostało jedynie oczekiwanie na dopełnienie się losu.

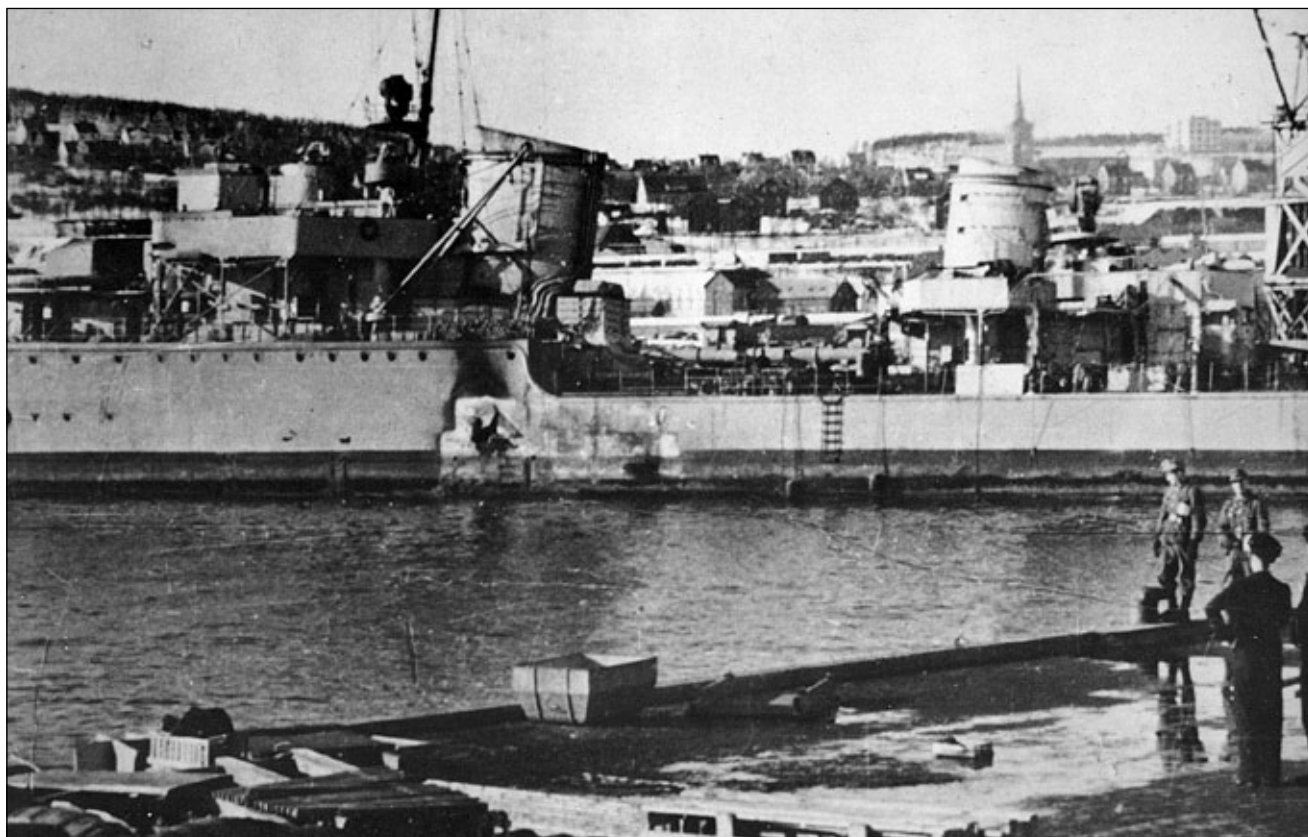
Druga bitwa pod Narvikiem rozpoczęła się 13 kwietnia. Brytyjska eskadra pod dowództwem wiceadm. Whitwortha, składająca się z okrętu liniowego *Warspite* i 9 niszczycieli (*Bedouin*, *Cossack*, *Punjabi*, *Eskimo*, *Kimberley*, *Hero*, *Icarus*, *Forester* i *Foxhound*) weszła do Ofotfjordu wkrótce po południu. Pierwszy bój z Brytyjczykami podjął *Erich Koellner*, który z powodu wcześniejszych uszkodzeń, gdyż po rozdarciu dna na nieznaną podwodną skałę na długości od przedziału IX do XIII i po przekazaniu paliwa oraz torped wysłany został do Djupvik, gdzie miał spełnić rolę „jednostki zaporowej” (nm. Sperrbatterie). Uprzedzone przez samolot niszczyciele *Bedouin*, *Punjabi* i *Eskimo* przygotowały swoje działa i wyrzutnie torpedowe, tak, że położenie *Koellner* stało się beznadziejne. W ciągu 10 minut okręt został trafiony torpedą w część dziobową oraz wieloma pociskami artyleryjskimi. Na rozkaz d-cy F-kpt. Schulze-Hinrichsa, załoga opuściła niszczyciel, jednak obsługa jednego z dział kal. 127 mm kontynuowała walkę. Wówczas *Warspite* użył dział głównego kalibru. Po 6

salwach okrętu liniowego wszystko się zakończyło. Straty załogi *Koellnera* wynosiły 31 zabitych i 31 rannych. Uratowani członkowie załogi trafili na brzegu do norweskiej niewoli, z której uwolniono ich dopiero w czerwcu.

O godz. 13:15 *Zenker*, *Arnim* i *Lüdemann* weszły do Ofotfjordu, gdzie dołączyły do nich *Künne* i *Giese*. Rozpoczęła się bitwa manewrowa. Przeciwnicy skrywali się w śnieżnych tumanach, wymieniając salwami artyleryjskimi i torpedowymi, nieefektywnymi z powodu słabej widoczności. Tylko *Bedouin* uzyskał kilka trafień. W trakcie walki pojawiło się 10 bombowców „Swordfish” z lotniskowca *Furious*. Duża prędkość i nieprzerwane manewrowanie uratowało niemieckie okręty przed trafieniami, 2 maszyny zostały zestrzelone ogniem artylerii plot. Wystrzelone przez *Zenker*a torpedy przeszły w pobliżu *Warspite'a*, jednak nie dosięgły okrętu liniowego. O godz. 14:50 Niemcy po wystrzeleniu niemal całej amunicji odeszli do fiordu Rombaken, przygotowując swe okręty do wysadzenia w powietrze. *Thiele* i *Lüdemann*, które zachowały jeszcze torpedy w wyrzutniach, zajęły wygodną pozycję w rejonie Sildvik, najwęższym miejscu fiordu.

Obserwatorzy z *Hermann*a *Künne* nie zauważyli sygnału z okrętu fla-

Śródokręcie niszczyciela *Diether von Roeder* (Z 17) po walce z eskadrą brytyjskich niszczycieli w dniu 10 kwietnia 1940 roku. Okręt odniósł poważne uszkodzenia siłowni oraz urządzeń pomocniczych. Fot. zbiory Siegfried Breyer





Niezbýt wyraźna lecz ciekawa fotka niszczyciela *Herman Künne* (Z 19) na skałach Fiordu Herjangen.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

gowego o odejściu. Dowódca, K-kpt F Kothe postanowił wycofać się do Herjangsfjordu, aby wyrzucić się na brzeg, ocalić załogę i wysadzić w powietrze nieuszkodzony dotychczas, ale pozbawiony amunicji okręt. Za niszczycielem podążał *Eskimo*, który o godz. 15:13 odpalił torpedę. Silna eksplozja przełamała *Künne* na pół, przy czym nie można powiedzieć czy była ona rezultatem trafienia torpedy czy zadziałania ładunku wybuchowego.

Eskimo zawrócił i skierował się do Rombakenfjordu, gdzie oczekiwały go *Georg Thiele* i *Hans Lüdemann*. Torpeda z *Thielego* zaskoczyła Brytyjczyków całkowicie. Postawiona przez Niemców zasłona dymna jeszcze się nie rozeszła, a szerokość fiordu w tym miejscu niewiele przekraczała kabel, co praktycznie uniemożliwiło wykonanie uniku. Trafienie spowodowało poważne uszkodzenia, które o godz. 15:45 całkowicie wyłączyły *Eskimo* z działań. Eksplozja urwała część dziobową aż do stanowiska działa Nr 2, zginęło 15 ludzi, a 10 zostało ciężko rannych. Brytyjczykom i tak się udało, bowiem druga torpeda *Thielego* nie wyszła z wyrzutni, a salwa *Lüdemanna*, co zdarzało się nader rzadko, była niecelna.

Niszczyciele *Forester*, *Hero* i *Bedouin* po podejściu na miejsce zdarzenia otworzyły huraganowy ogień. *Thiele* odpowiadał z rzadka, jednak wkrótce brak

Wrak *Hans Lüdemann* (Z 18), fiord Rombaken, około roku 1943. Fot. zbiory Siegfried Breyer



Kolejne ujęcie tego co pozostało z niszczyciela *Herman Künne* po trafieniu torpedą z niszczyciela *Eskimo*.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



amunicji i ciężkie uszkodzenia zmusiły jego działą do milczenia. Około godz. 16:00 niszczyciel wyrzucił się na mieliznę i przełamał na dwoje. *Lüdemann* wycofał się w głąb Rombakenfjordu, gdzie dołączył do znajdujących się tam *Zenker* i *Arnim*. Brak amunicji i torped czyniły dalszy opór niemożliwym. Niemieccy marynarze wysadzili w powietrze swoje okręty. Z powodu niedbalstwa przy zakładaniu ładunków wybuchowych *Lüdemann* nadal utrzymywał się na wodzie. Brytyjczycy podnieśli na nim swoją flagę i zamierzali odholować niszczyciel jako zdobycz, jednak ostatecznie okręt został zatopiony torpedą *Hero*.

Poza tym w porcie pozostawały jeszcze *Giese* i *Roeder* przycumowane z powodu wcześniejszych uszkodzeń do pirsu.

Około godz. 15:00 weszły one w pojedynek ogniowy z 2 brytyjskimi niszczycielami. *Punjabi* został trafiony celnymi salwami niemieckich artylerzystów i odniósł uszkodzenia, jednak 2 pociski dosięgły również *Roedera*, nie czyniąc większych szkód. O godz.

15:05 *Erich Giese* wyszedł z portu, jednak od razu trafił pod huraganowy ogień *Warspite'a*. Niszczyciel odpalił jeszcze niecelną salwę torped, po czym po zużyciu całej amunicji został opuszczony przez załogę. Brytyjczycy tymczasem kontynuowali rozstrzelanie dryfującego, płonącego wraku, trafiając go przed zatonięciem wielokrotnie.

Warspite przeniósł ogień na *Roedera*. Pociski okrętu liniowego uszkadzały przystań i urządzenia portowe, jednak żaden z nich nie trafił w całkowicie unieruchomiony niemiecki niszczyciel, wobec czego do portu wszedł *Cossack*, którego przywitały celne salwy. W czasie krótkiego pojedynku ogniowego (Niemcom szybko wyczerpała się amunicja) brytyjski okręt został trafiony czterokrotnie, w wyniku czego uszkodzone zostały urządzenia sterowe i niszczyciel wskutek utraty sterowności wszedł na mieliznę. W *Roedera* trafił tylko 1 pocisk, jednak, gdy jego działą zamilkły, K-kpt. E. Holtorf, rozkazał za-

łodzi zejść na brzeg. *Foxhound* zamierzał zdobyć niemiecką jednostkę abordażem. W tym czasie jeden z oficerów *Roedera* założył ładunki wybuchowe i zapalił lonty z takim wyliczeniem, by eksplozja zniszczyła równocześnie oba niszczyciele. Przypadkowy ogień z broni maszynowej z brzegu pokrzyżował plany Niemców. W odległości zaledwie 50 m od pirsu *Foxhound* zastopował maszynę, po czym dał pełną wstecz. O godz. 16:20 *Diether von Roeder* eksplodował. Wyrwana ze swego stanowiska wyrzutnia torpedowa, upadła w odległości 150 m od okrętu, a odłamki nadbudówki spadły na nabrzeże.

Brytyjczycy odeszli, pozostawiając opalone i w pół zatopione niemieckie okręty, niemych świadków katastrofy. Niektóre z nich pozostają tam po dzień dzisiejszy⁵. Straty niemieckie obejmowały 128 zabitych i 67 rannych (dalszych 163 ludzi zginęło w starciu 10 kwietnia). Ze składu załóg niszczycieli Niemcy sformowali pułk piechoty morskiej, liczący około 2100 ludzi, walczący u boku strzelców górskich gen. Dietela przeciw Aliantom.

Oficjalna propaganda otoczyła bitwę pod Narvikiem aureolą bohaterstwa. Komodor Bonte (pośmiertnie), KptzS Bey, d-ca 1 flotylli F-kpt. Fritz Berger, dowódcy *Georga Thielego* i *Wilhelma Heidkamp* K-kpt Max-Eckart Wolff i Hans Erdmenger zostali odznaczeni Krzyżem Rycerskim. 15 maja Bey został FdZ. Propagandowy szum ukrył całkowicie przyczyny jednej z najdotkliwszych porażek niemieckiej floty, która straciła w Narviku 10 niszczycieli – równo połowę ogólnej liczby jednostek tej klasy, jakimi dysponowały Niemcy. Powstaje pytanie: czy niszczyciele mogły uniknąć zniszczenia po wysadzeniu desantu? Teoretycznie miały one spore szanse opuścić w porę Narvik. Nie doszło do tego, z powodu dwóch niby przypadkowych zdarzeń – obecności w pobliżu brytyjskiej eskadry i zniszczenia drugiego zbiornikowca. Przygotowujący plan operacji w Narviku nie uwzględnili jednak faktu, że niszczyciele nie zdążą szybko uzupełnić paliwa i to w żadnym przypadku! Opóźnienie wyjścia w drogę powrotną przyniosła grupie wyrok śmierci, czemu winne były konstrukcyjne niedostatki niemieckich niszczycieli, pomnożone jeszcze przez czynnik ludzki...

U brzegów Norwegii niemieckie okręty pojawiły się ponownie w czerwcu.



Wrak *Georg Thiele* (Z 2) koło Sildvik we fiordzie Rombaken.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Pozostałości wraku *Georg Thiele* w 1995 roku.

Fot. Nikolaus Sifferlinger



5. w roku 2001 pojawiły się w prasie komunikaty, że „pletwonurkowie” spenetrowali leżący na dnie narwickiego portu wrak *Antona Schmitta*, znajdując na nim ciekawe dokumenty historyczne.



Jeden z niszczycieli z ładunkiem min w Breście jesienią 1940 roku podczas przygotowań do akcji u brytyjskich wybrzeży.

Fot. zbiory Pierre Hervieux

Grupa 4 niszczycieli dowodzona przez KptzS Bey (*Lody*, *Schoemann*, *Steinbrinck* i *Galster*) towarzyszyły okrętom liniowym *Gneisenau* (flagowiec adm. Marschalla), *Scharnhorst* i krążownikowi ciężkiemu *Admiral Hipper* w toku operacji „Juno”. Okręty wyszły z Kilonii 4 czerwca. Już na morzu dotarła do Niemców informacja o rozpoczęciu przez Aliantów ewakuacji swych sił z północnej Norwegii i o świcie 8 czerwca Marschall rozwinął swoje okręty w szerokim pasie, zamierzając atakować nieprzyjacielskie transporty.

Pierwszą ofiarą zespołu padł brytyjski zbiornikowiec *Oil Pioneer* i eskortujący go uzbrojony trawler *Juniper*. Po ostrzale przez ciężki krążownik, oba zostały zatopione torpedami niszczycieli. Później *Karl Galster* wykrył liniowiec *Orama*, jednak nie zaryzykował ataku, sądząc, że może mieć do czynienia z krążownikiem pomocniczym. Ostatecznie jednak transportowiec zatopił *Hipper* swą artylerią.

Wkrótce po południu *Hipper* wraz z niszczycielami odczuwającymi już brak paliwa, wziął kurs na Trondheim, by prowadzić działania u norweskich wybrzeży, przy czym *Hans Lody* przechwycił jednostkę rybacką *Elin*. W tym czasie okręty liniowe zatopiły lotniskowiec *Glorious* wraz z eskortującymi go niszczycielami *Ardent* i *Acasta*. Ten ostatni zdołał jednak storpedować

i ciężko uszkodzić *Scharnhorsta*. Znów dał o sobie znać niedostateczny zasięg niemieckich niszczycieli. Gdyby pozostałe one przy pancernikach, być może zdołano by uniknąć brytyjskiego ataku torpedowego.

W zaistniałej sytuacji, 4 niszczyciele KptzS Beya wraz z 4 torpedowcami musiały jednak eskortować uszkodzony *Scharnhorsta* do Kilonii (20-23 czerwca). 20 czerwca brytyjski okręt podwodny *Clyde* storpedował *Gneisenau*. Operację przeprowadzenia z Trondheim do Kilonii uszkodzonego flagowego okrętu liniowego została zrealizowana w dniach 25-27 lipca z udziałem niszczycieli *Lody*, *Jacobi*, *Ihn*, *Galster* oraz 5 torpedowców. Kosztowała ona Niemców utratę torpedowca *Luchs*, zatopionego 26 lipca przez okręt podwodny *Thames*.

U brzegów Anglii

Po zakończeniu kampanii norweskiej liczba gotowych do akcji niszczycieli dramatycznie spadła. Między 14 sierpnia a 6 września 1940 okręty 5 flotylli KptzS Bergera przeprowadziły 3 wypadki na Morze Północne, eskortując stawiacze min, a następnie otrzymały rozkaz przebazowania do portów francuskich. 9 września *Lody* (pod flagą FdZ KptzS Beya), *Galster*, *Riedel*, *Ihn* i *Eckoldt* wyszły z Wilhelmshaven i po ponad 2 dniach osiągnęły Brest. Później

dołączyły do nich *Jacobi* i *Steinbrinck*. Otrzymały one zadanie atakowania linii żeglugi przybrzeżnej u południowo-zachodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii.

Po zakończonym bez rezultatów rajdzie do przylądka Lizard w nocy 20 września, flotylla przeprowadziła operację minową w rejonie Falmouth. *Lody*, *Jacobi*, *Ihn*, *Steinbrinck* oraz *Galster* z minami na pokładach, eskortowane przez *Eckoldta* i *Riedela*, wyszły z Brestu wieczorem 28 września. Mimo dozorujących jednostek przeciwnika, operacja zakończyła się sukcesem, a ofiarami mim padło 5 statków o tonażu 2037 BRT.

Dla przeciwdziałania akcjom niemieckich niszczycieli Brytyjczycy utworzyli „Zespół F” z krążowników *Newcastle*, *Emerald*, 5 flotylli niszczycieli (cpt. L. Mountbatten), dlatego też w trakcie kolejnego rajdu na wody Zatoki Bristolskiej, przeprowadzonego 17 października, doszło do starcia Niemców z przeważającymi siłami przeciwnika. Brytyjski zespół, który otrzymał informacje o niemieckich niszczycielach od rozpoznania lotniczego, przechwycił je w rejonie wyspy Scillies. Starcie rozpoczęło się około godz. 17:00, gdy *Newcastle* otworzył ogień z maksymalnego dystansu. Widząc przewagę po stronie Brytyjczyków KptzS Bey rozkazał rozproszyć się swoim okrętom i odejść z pełną prędkością z pola walki. Sytuacja stawała się krytyczna, bowiem dystans zmniejszał się

systematycznie, a ogień krążowników korygowany był przez pokładowy wodnosamolot. Niemieckie niszczyciele mogły odpowiedzieć ogniem dopiero po upływie 1,5 godziny. Około godz. 19:00 *Galster* i *Lody* odpaliły po 3 torpedy, mając nadzieję, że zmuszą one przeciwnika do zmiany kursu. Następnie salwę odpalił *Steinbrinck*, którego obserwatorzy wkrótce zauważyli ślup wody i dymu, który wzbił się ponad *Newcastle*, po czym Brytyjczycy przerwali akcję.

Oficerem torpedowym *Steinbrinck* był Olt (por.) Sommer, który wcześniej zajmował to stanowisko na pokładzie *Thiele*. Na jego koncie było już storpedowanie *Huntera* i *Eskimo* w bitwie pod Narvikiem, a teraz jego autorytet wzrósł jeszcze bardziej. Trzeci sukces nie potwierdził się jednak, bowiem *Newcastle* padł ofiarą ataku pojedynczego bombowca Do-17Z. i wybuch bomby w pobliżu krążownika wzięto za trafienie torpedy.

Warto zauważyć, że brytyjskie lotnictwo także przysparzało sporo niepokoju załogom niszczycieli, przeprowadzając systematyczne naloty na francuskie porty. W dniu 10 października „Sword-

fish” z 812 Sqn FAA trafił 2 bombami *Eckoldta*, na którym zginął 1, a rannych został 3 kolejnych marynarzy, zaś sam okręt wymagał 4 dniowego remontu.

W listopadzie 1940 niemiecka flotylla, wzmocniona wyremontowanym *Beitzem*, przeprowadziła 2 wypadki w rejon przyłódka Lizard. W nocy 25 listopada *Galster*, *Beitzen* i *Lody* ostrzelały grupę belgijskich trawlerów rybackich, a następnie bezkarnie zaatakowali niewielki konwój przybrzeżny, topiąc holenderski parowiec *Appolonia* (2156 BRT) i uszkadzając brytyjski statek *Stadion II*.

Po dwóch dniach zespół, w tym samym składzie, przeprowadził kolejny wypad. W rejonie skał Eddystone wykryto 2 holowniki z barkami. Niszczyciele otworzyły ogień artyleryjski z niewielkiej odległości. W czasie kilku minut został zatopiony holownik *Aide* (134 BRT) i lichtuga *BHC-10* (290 BRT), natomiast uszkodzony holownik *Abeille XIV* zdołał uciec. Nie minęło pół godziny, jak wykryto i zatopiono pilotówkę *Pilot Boat 4*.

O godz. 06:30 alarm podniósł *Lody*, który zauważył niezidentyfikowane okręty na lewo przed dziobem. Były to brytyj-

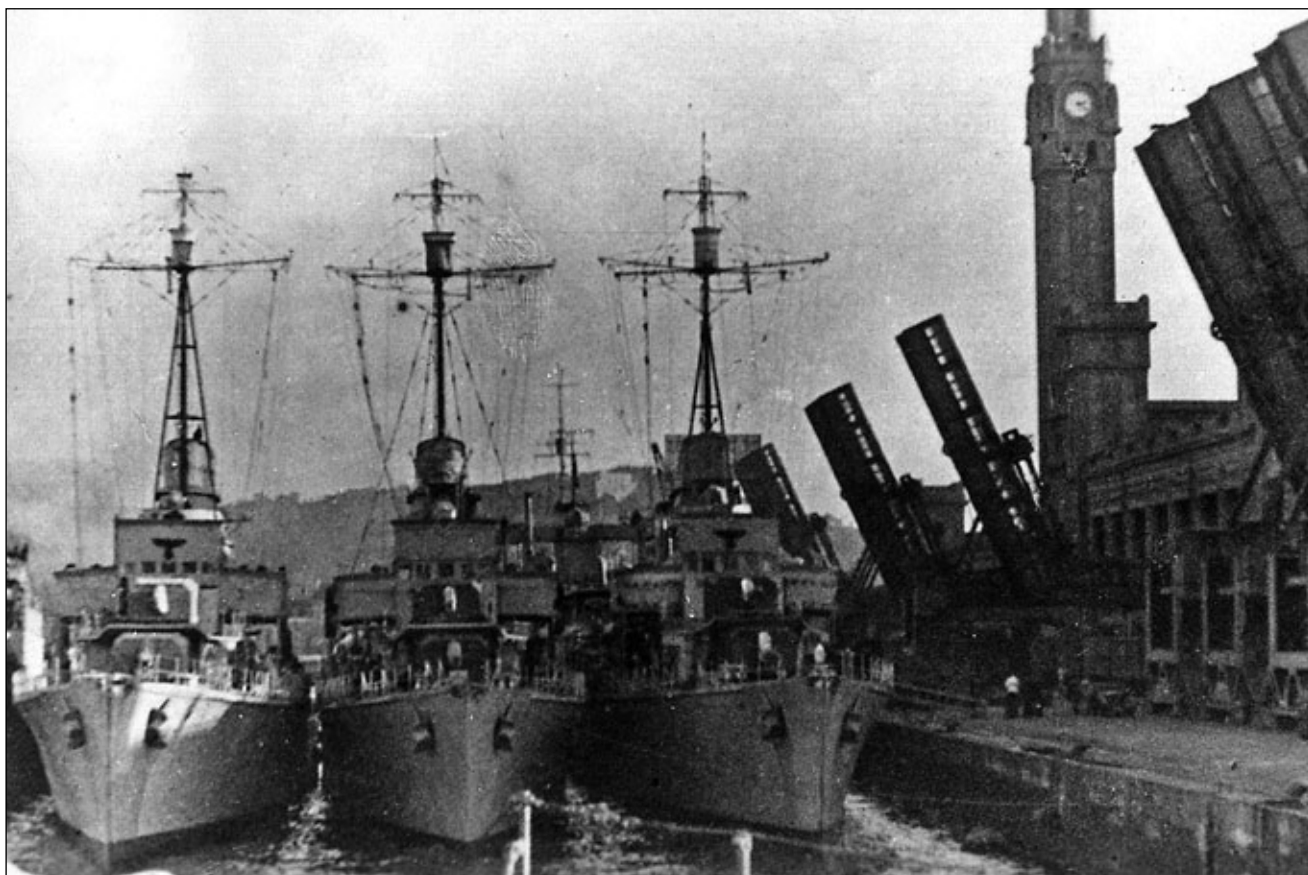
skie niszczyciele *Javelin*, *Jupiter*, *Jackal*, *Jersey* i *Kashmir*. Cpt. (kmdr) Mountbatten usiłował przechwycić Niemców w czasie poprzedniego wypadu, lecz teraz miał wszelkie szanse ku temu, bowiem jego flotylla zajęła pozycję między niemieckim zespołem a francuskim brzegiem. Jednak wykonując nieprze-myślany zwrot, wystawił swoje okręty burtą na nieprzyjacielską salwę torpedową. O godz. 06:44 Niemcy odpalili wachlarzem 12 torped, z dystansu 8 kabli, po czym zawrócili pod przykryciem zasłony dymnej. Dwie torpedy *Hansa Lody* dosięgły *Javelina*, który w wyniku eksplozji utracił dziób i rufę, zginęło 48 członków załogi. Uszkodzone jednostka utrzymała się jednak na wodzie i została odholowana do portu, gdzie ją następnie odbudowano. Brytyjska odpowiedź ogniowa trafiła w „mleko”, choć z powodu zwiększenia prędkości do 35 węzłów, z kominów niemieckich niszczycieli wystrzeliwały ogniste pochodnie. Do rana zdołały się one oderwać od prześladowców.

Dowódca Morskiej Grupy „West” gen. adm. Saalwächter wysoko ocenił sukcesy niszczycieli, szczególnie podkreślając,

Miny kontaktowe na pokładzie jednego z niszczycieli. Fotografia wykonana jesienią 1940 roku w Breście.

Fot. zbiory Pierre Hervieux





Niemieckie niszczyciele w Cherbourgu, widoczne jego charakterystyczne podniesione dźwigi przeładunkowe oraz wieża katedry, wrzesień 1940 roku. Od lewej do prawej *Theodor Riedel* (Z 6), *Friedrich Ihn* (Z 14) i *Friedrich Eckoldt* (Z 16). Fot. zbiory Pierre Hervieux

że uzyskano je bez strat. Ogólnie jednak ich wykorzystanie na tym akwenie było mało efektywne, zniszczono łącznie 9 statków o tonażu poniżej 5000 BRT⁶, co w żaden sposób nie kompensowało ryzyka, z jakim wiązało się każde wyjście niszczycieli. Intensywna eksploatacja zmusiła do stopniowego kierowania okrętów na remont w Niemczech, w związku, z czym na początku 1941 roku jedynym niszczycielem w stanie gotowości bojowej pozostawał *Richard Beitzen*. W dniu 22 stycznia jednostka weszła do Rotterdamu, gdzie pobrała miny i następnego dnia wraz ze stawiaczami min przeprowadziła operację minową u brytyjskich wybrzeży. Następnie szybko powróciła do Brestu by eskortować ciężki krążownik *Admiral Hipper* wychodzący i powracający z atlantyckiego wypadu (1 i 14 luty). Nie minął miesiąc jak i *Beitzen* musiał odejść do Kilonii, gdzie został dokowany.

Do końca marca wszystkie niemieckie niszczyciele znajdowały się w remoncie bądź przechodziły szkolenie bojowe na Bałtyku. Dopiero 5 kwietnia odprawiono do Francji *Steinbrincka*, *Ihna* i *Heinemanna*. Odpierając po drodze 2 naloty bombowców i samolotów torpedowych, okręty osiągnęły La Pallice, w którym pozostały przez następ-

nych 5 miesięcy. Nałożone zadania różniły się zasadniczo od realizowanych wcześniej. Teraz niszczyciele eskortowały wychodzące na ocean duże okręty nawodne, krążowniki pomocnicze (rajderzy) i „łamacze blokady” w czasie pokonywania najbardziej niebezpiecznych wód Biskajów i Kanału La Manche. W dniu 22 kwietnia okręty przyjmowały powracający po 322 dniowym rejsie krążownik pomocniczy *Thor*. W dniach 17-20 maja eskortowały do Hawru zaopatrzeniowiec *Nordmark*, a 2 czerwca wychodziły na spotkanie krążownika *Prinz Eugen*. W końcu lipca dwukrotnie eskortowały *Scharnhorst* w czasie przejścia z La Pallice do Brestu i z powrotem. 27 lipca *Ihn* opuścił Brest kierując się do Niemiec na remont. W rejonie Calais okręt został zaatakowany przez brytyjskie kutry torpedowe, z trudem unikając uszkodzeń. Pozostałe 2 niszczyciele otrzymały rozkaz powrotu do „ojczyzny” 8 sierpnia, musiały jednak nieco poczekać, tak by móc eskortować krążownik pomocniczy *Orion*. Do tego czasu, 15 sierpnia *Steinbrinck* (K-kpt R. Johannesson) wszedł w La Pallice na pozostałości zatopionej jednostki. W rezultacie odniesionych uszkodzeń, jednostka opuściła Francję dopiero 6 września.

Ostatecznie żaden z niszczycieli typ 34 i 36, nie bazował we francuskich portach, jednak czasowo przebywać przyszło im jeszcze nie raz w związku z operacją „Cerberus”. 24 stycznia 1942 *Beitzen*, *Schoemann*, *Jacobi* i *Heinemann* opuściły Kilonię. Pogoda była obrzydliwa: panował sztorm, temperatura spadała poniżej zera, niszczyciele były poważnie oblodzone. Uderzenia fal uszkodziły część dziobową *Jacobiego*, zmuszając okręt do wejścia do Rotterdamu na awaryjny remont. Wieczorem 25 stycznia flotylla weszła w Cieśninę Dover, znajdując się w odległości 18 Mm od belgijskiego brzegu. O godz. 21:13 doszło do silnego wybuchu w rejonie dziobowych komór amunicyjnych *Bruno Heinemanna*. Uszkodzone zostały kotłownia Nr 1 i Nr 2, częściowemu zatopieniu uległy niektóre przedziały. Powstało 1,5 m przegłębienie na dziób. Flagowy *Beitzen* zawrócił, aby udzielić pomocy, jednak sygnał „Miny” zmusił go do zachowania bezpiecznej odległości. KptzS Berger rozkazał d-cy *Heinemanna*, K-kpt Albertsowi opuścić okręt. Wkrótce doszło do drugiej eksplozji, dziobowa część niszczyciela została oderwana, a sam

6. Dla porównania niemieckie kutry torpedowe w ciągu 8 miesięcy 1940 roku zatopiły 22 statki (47 834 BRT), 3 niszczyciele i 4 uzbrojone trawlerzy.

okręt zatonął z przechylem na prawą burtę. Na szczęście nie doszło do eksplozji komór amunicyjnych. *Beitzen* i *Jacobi* podjęły z wody 234 rozbitków (5 z nich wkrótce zmarło), 93 ludzi zginęło wraz z okrętem. Jak później ustalono, *Heinemann* padł ofiarą min dennych, stawianych przez brytyjskie lotnictwo.

Przebiecie się niemieckiej eskadry przez Kanał La Manche rozpoczął się w nocy 21 lutego. Niszczyciele tworzyły wewnętrzny krąg ochrony wokół okrętów liniowych. Na przedzie szedł *Z 29* pod flagą kontradm. *Beya*, *Z 25* i *Jacobi* znajdowały się na prawym, a *Beitzen*, *Ihn* i *Schoemann* na lewym skrzydle szyku eskadry. Dzięki wzmocnionemu uzbrojeniu plot. niszczyciele zdołały zestrzelić co najmniej 3 z 6 maszyn typu „Swordfish”. *Schoemann* odniósł przy tym uszkodzenia od ognia własnych maszyn typu „Messerschmitt” uwikłane w walkę z brytyjskimi samolotami. Rułę niszczyciela trafiło pół setki pocisków kal. 20 mm. Krótco przed wieczorem *Richard Beitzen* został uszkodzony bliskimi eksplozjami bomb lotniczych w czasie nalotów samolotów typu „Blenheim”, z których 1 zdołał zestrzelić jego artylerzyści.

Inne ujęcie fotografii z poprzedniej strony, tym razem wykonane z wieży katedralnej. Do niszczycieli zacumowany jest zbiornikowiec *Brösen*, widoczny po prawej stronie.

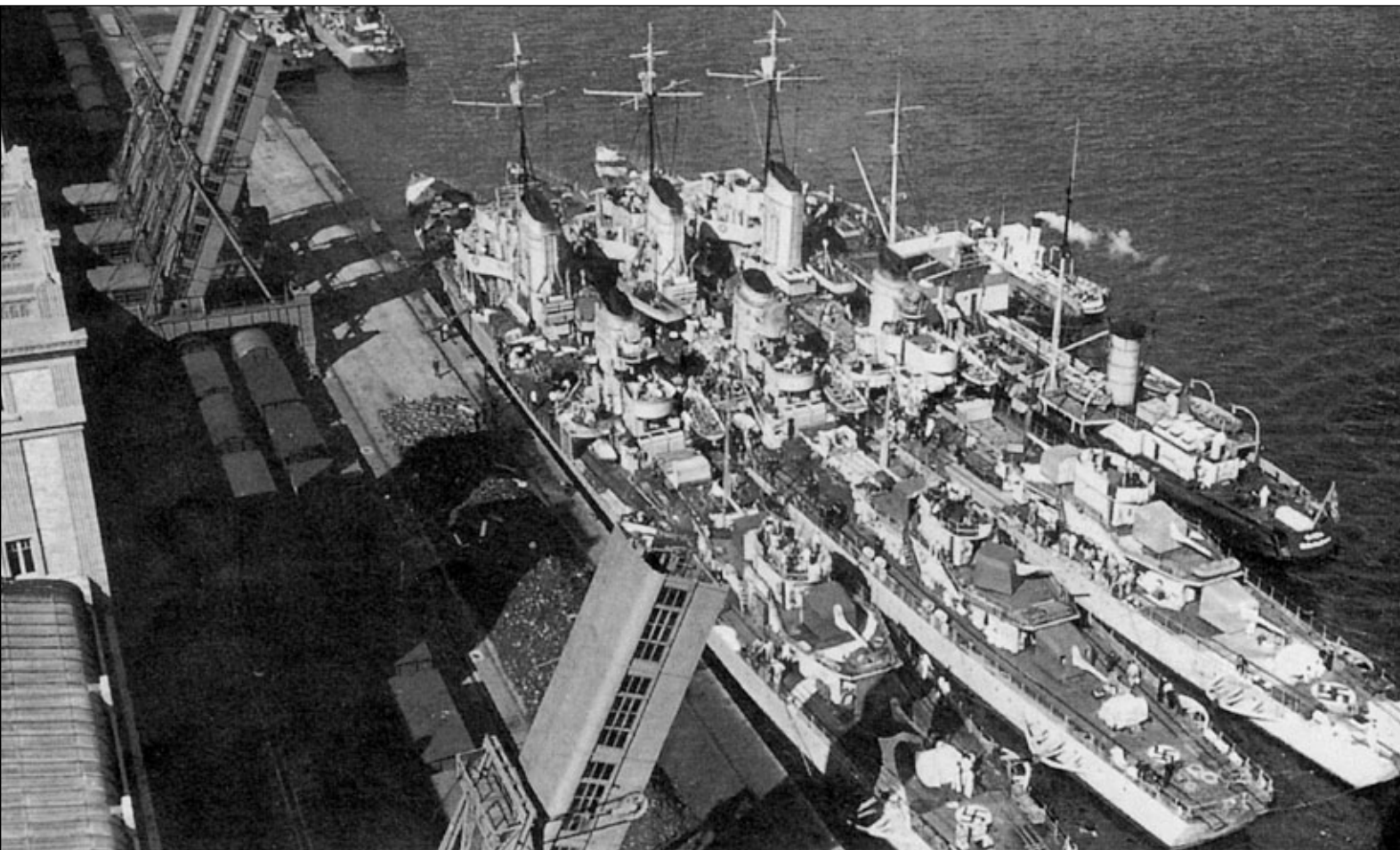
6-flotylla na Północy

W pierwszej połowie roku 1941 w strefie odpowiedzialności Morskiej Grupy „Nord” panował względny spokój. Tylko dwukrotnie niszczyciele uczestniczyły w eskortowaniu dużych okrętów nawodnych, wychodzących na atlantyckie łowy. W dniach 18-22 maja *Hans Lody*, *Friedrich Eckoldt* i *Z 23* wchodziły w skład eskorty okrętu liniowego *Bismarck* i ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* w czasie przejścia z Gdyni do Trondheim. Następne wyjście w morze miało miejsce wieczorem 11 czerwca. Niszczyciele *Lody*, *Eckoldt*, *Galster*, *Z 23* i *Z 24* miały eskortować z Kilonii do Trondheim ciężki krążownik *Lützow*. Operacja zakończyła się klęską. Brytyjskie rozpoznanie lotnicze wykryło ze spół, i we wczesnych godzinach 13 czerwca „pancernik kieszonkowy” został poważnie uszkodzony przez samoloty torpedowe typu „Beaufort”.

Atak Niemiec na Związek Radziecki otworzył nowy teatr wojny morskiej. Do działań przeciwko radzieckiej Flocie Północnej wyznaczono 6-flotyllę niszczycieli pod dowództwem KptzS Alfreda Schulze-Hinrichsa. W jej skład weszły

Hans Lody, *Hermann Schoemann*, *Karl Galster* (1-dywizjon), *Richard Beitzen* i *Friedrich Eckoldt* (2-dywizjon)⁷ W dniu 20 czerwca flotylla wyszła z Kilonii i do 10 lipca została skoncentrowana w Kirkeness. W tym dniu doszło do spotkania sztabu flotylli z dowodzącymi rodzajami sił zbrojnych na Północnym Teatrze Działań Wojennych – tzn. między kontradm. Schenkiem, oraz gen. Dietlem i Stumpffem, na którym nakreślono zakres zadań postawionych niszczycielom. Oczekiwano, że będą one walczyć z radzieckimi jednostkami nawodnymi, ostrzeliwującymi skrzydła niemieckich pozycji i wysadzającymi desanty. Prośbę gen. Dietla o wsparcie artyleryjskie wojsk w rejonie półwyspu Srednij, Schulze-Hinrichs odrzucił, słusznie obawiając się radzieckich baterii nadbrzeżnych i powołując się na brak trałowców i ochrony myśliwców. W zamian zaplanowano serię uderzeń na żeglugę kabotażową u wybrzeża Półwyspu Kolskiego.

7. okrętami dowodzili F-kpt Alfred Schemmel (*Z 16*), K-kpt Hans von Davidson (*Z 4*), Heinrich Wittig (*Z 7*), K-kpt Werner Pfeiffer (*Z 10*), K-kpt baron Theodor von Mauchenheim, zwany von Bechtolsheim (*Z 20*).





Od lewej: *Paul Jacobi*, *Z 29*, *Bruno Heinemann*, *Richard Beitzen*. *Hoplaelven* koło *Trondheimu*, 17 stycznia 1942 roku. Fot. zbiory *Siegfried Breyer*

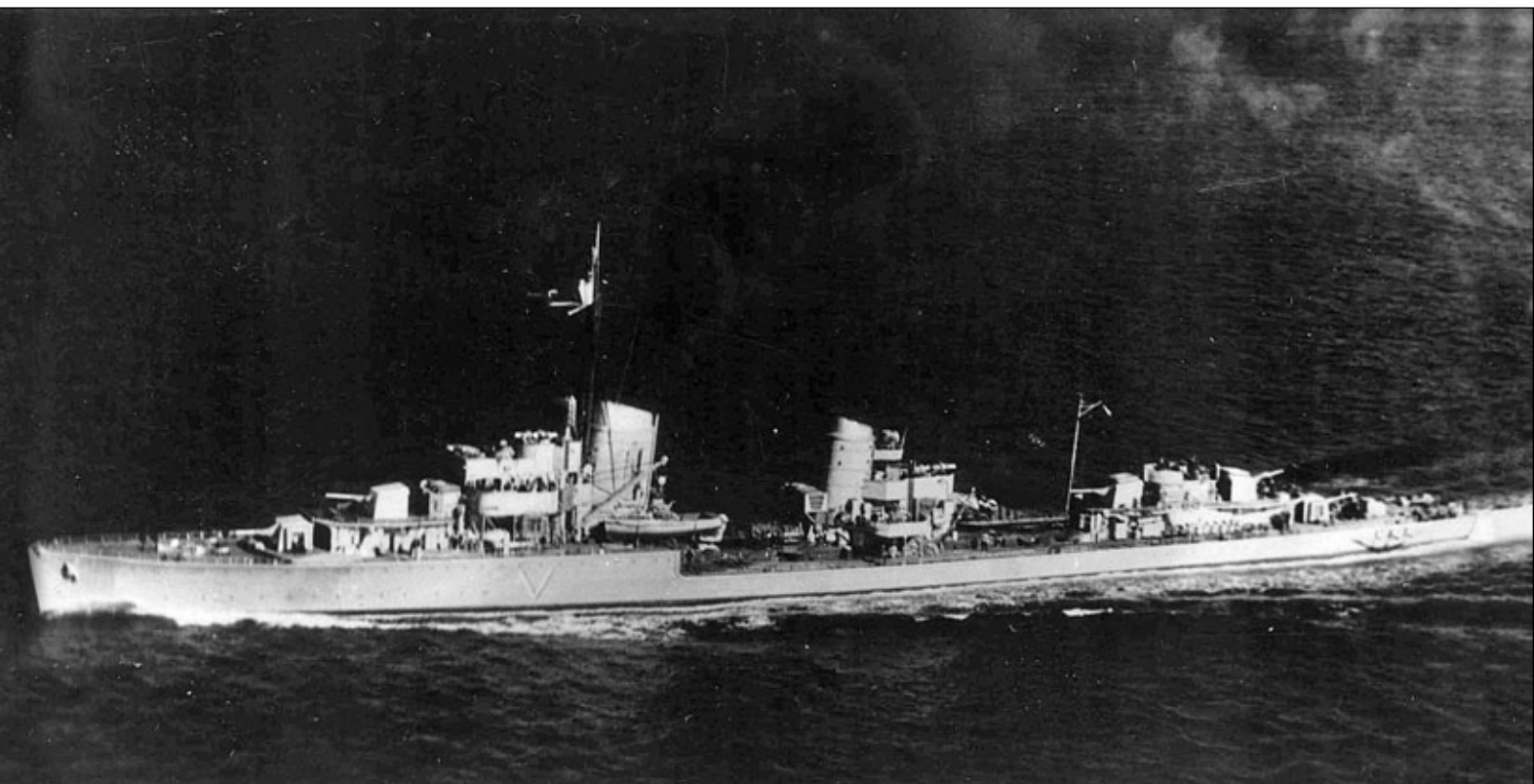
Pierwsze wyjście w morze miało miejsce 12 lipca. Niszczyciele wyszły z *Kirkeness*, kierując się początkowo na północ, a następnie na wschód. W odległości 70 Mm od przylądka *Siet-Nawołów*, *Schulze-Hinrichs* rozdzielił swoje okręty na dwa dywizjony, które miały wyjść na wybrzeże Półwyspu *Kolskiego*, a następnie obrać kurs zbliżeniowy na siebie. Około godz. 02:30 w dniu 13 lipca w rejonie *Teriberki Lody*, *Schoemann* i *Galster* wy-

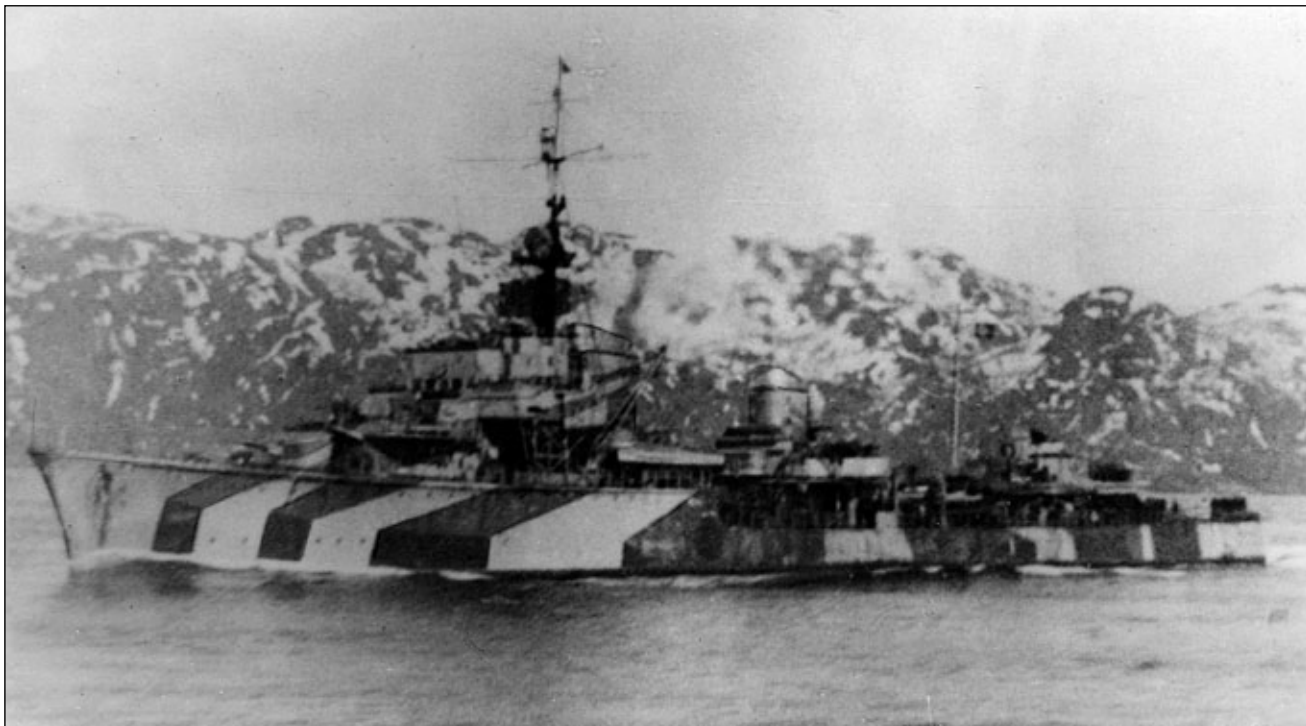
kryły konwój składający się z należących do *EPRON* trawlerów *RT-32* i *RT-67*, holujących pontony, eskortowane przez dozorców *Passat* (zmobilizowany trawler rybacki *W. Czkałow*, d-ca lt *W. L. Okuniewicz*). Już pierwsze salwy uszkodziły *RT-67*. *Passat* śmiało podjął walkę z przeciwnikiem, otwierając ogień z 2 dział kal. 45 mm i zaczął stawiać zasłonę dymną, idąc jednak wkrótce na dno, zatopiony skoncentrowanym ogniem niszczycieli.

Następnie Niemcy zaczęli bezkarnie rozstrzeliwać trawlerzy. *RT-67*, który został zatopiony, a *RT-32* ukrył się w *Zatoce Gawiłowskiej*, gdzie wyrzucił się na brzeg z powodu uszkodzeń. Ze 101 ludzi znajdujących się na pokładach zatopionych jednostek, łódzie latające uratowały 28 osób, przy czym jedna z maszyn *MBR-2* uległa katastrofie.

Z kontynuowania operacji trzeba było zrezygnować z uwagi na to, że stała się

Herman Schoemann (*Z 7*) w bardzo ciekawym ujęciu wykonanym w jednym z norweskich fiordów w 1941 roku. Fot. zbiory *Andrzej Danilewicz*





Karl Galster (Z 20) w jednym z norweskich fiordów. Uwagę zwraca kamuflaż niszczyciela.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

już ona widoczna, o czym świadczyły liczne naloty radzieckiego lotnictwa (wykonano 48 samoloto-wylotów, zrzucając 42 bomby FAB-100). Dwa samoloty MBR-2 zostały uszkodzone przez niemiecką obronę plot. a jeden z nich rozbił się przy lądowaniu. Dowództwo Floty Północnej wysłało niszczyciele *Gremiaszczij*, *Gromkij*, *Stremitelnyj*, *Kujbyszew* i *Uricki* celem przechwycenia nieprzyjaciela, jednak szybko odwołało okręty, obawiając się nowych strat. 13 czerwca o godz. 22:00 niemieckie niszczyciele przybyły do Tanafjordu, po 35 godzinach przebytych w morzu i pokonaniu 710 Mm.

Drugi wypad przeprowadzony w dniach 15-16 lipca, którego celem było przechwycenie radzieckich jednostek rybackich, zakończył się bez

rezultatów, niszczyciele uzyskały jedynie fałszywy kontakt z okrętem podwodnym.

Do następnego ataku doszło w dniach 22-24 lipca, tym razem siłami 4 niszczycieli, bowiem *Hans Lody* musiał pozostać w Kirkeness by naprawić kotły. Już wieczorem 22-go, gdy flotylla znajdowała się 80 Mm od Teriberki, została niespodziewanie zaatakowana przez parę GST (łódzie latające). Wkrótce nadszedł informacja od niemieckiego rozpoznania lotniczego o wykryciu o wykryciu stawiacza min *Kanin* wraz z niszczycielami *Groźnyj* i *Sokruszitielnij*, zmierzających w rejon pół minowych u brzegów wyspy Morżowiec. Schulze-Hinrichs zmienił kurs, tak by przechwycić Rosjan, co jednak nie udało się z powodu mgły.

W dniu 23 lipca niszczyciele zostały ponownie wykryte przez lotnictwo, a następnie atakowane przez wodnosamoloty MBR-2. Później zespół zauważył brzegowy punkt obserwacyjny. Wszystko to jednak nie przeszkodziło Niemcom w odniesieniu kolejnego sukcesu. Po północy w rejonie zatoki Wostocznoj Lica wykryto cel, sklasyfikowany jako zbiornikowiec o wyporności 2000 BRT. W rzeczywistości była to jednostka hydrograficzna *Meridian*, która nie zdążyła skryć się w zatoce po ogłoszenia alarmu. O godz. 01:17 hydrograf został zatopiony ogniem artylerii *Schoemanna*. Gęsty dym wywołany pożarem był widoczny z dystansu 30 mil. Zginęło 46 ludzi, a 17, w tym d-ca kpt-łt W.G. Jegorow zostało uratowanych.

Radzieckie lotnictwo przeprowadziło 28 samoloto-wylotów by zaatakować

W czasie wolnym, kto chciał (taka możliwość też była dana) mógł wykorzystać ścianki boczne półwież armat kal. 127 mm do zaprezentowania swoich lepszych bądź gorszych umiejętności plastycznych. Pomysłów nie brakowało, a ich szeroka paleta sięgała od popularnego i chętnie śpiewanego w czasie wojny przeboju „Lilli Marlen” (motyw po lewej stronie) do psa polarnego. Nie wiadomo jakich niszczycieli to dotyczy.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Friedrich Ihn (Z 14) na tle skalistego wybrzeża Północnej Norwegii w marszu z pełną prędkością, 1942 rok.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

niemieckie niszczyciele, jednak tylko 16 maszynom udało się odnaleźć cel. Przy okazji trafiono 2 MBR-2, z których jeden spadł do morza w drodze powrotnej na lotnisko, zaś *Beitzen* praktycznie rozstrzelał próbującą awaryjnie wodować na morzu łódź latającą GST. Tym nie mniej jednak aktywność radzieckiego lotnictwa zmusiła Niemców do przerwania operacji.

Czwarta akcja flotylli została zaplanowana jako uderzenie na statki korzystające z SMP (pol. Północnej Drogi Wodnej) u południowych krańców Nowej Ziemi. Operacja rozpoczęła się 29 lipca, jednak wysokości wyspy Kołgufew została przerwana, po tym jak dotarła informacja o nalocie brytyjskiego lotnictwa pokładowego na Petsamo i Kirkeness. Niszczyciele zawrócili, poruszając się w niebezpiecznej bliskości za odchodzącymi Brytyjczykami. Z powodu awarii w sieci łączności, okręty zostały zaatakowane przez własne samoloty, zdołały się jednak skryć w pasie mgieł. 31 lipca jednostki weszły do Tanafjordu, skąd przeszły do Kirkeness wraz z kolejnym konwojem.

„Finalnym akordem” ofensywnych działań 6-flotylli była akcja niszczycieli *Hans Lody*, *Richard Beitzen* i *Friedrich Eckoldt* u wylotu Zalewu Kolskiego, przeprowadzona w dniach 9-10 sierpnia, aby „poprawić położenie wojsk lądowych”. 10 sierpnia o godz. 03:22 niszczyciele wykryły pełniący służbę dozorowiec *Tuman* (dawny RT-10 *Lebiedka*, d-ca st. lt L.A. Szestakow) i po 20 minutach otworzyły do niego ogień artyleryjski z dystansu 50 kabli. *Tuman* przekazał drogą radiową informację o pojawieniu się nieprzyjaciela, postawił zasłonę

dymną i zaczął wycofywać się w stronę brzegu, jednak został nakryty drugą salwą i unieruchomiony. O godz. 03:50 dozorowiec zatonął trafiony 11 pociskami. Zginęło 15 ludzi z 52 osobowej załogi.

Znajdująca się w pobliżu radziecka bateria nadbrzeżna No 11 (4 x 180 mm) otworzyła ogień do niszczycieli dopiero o godz. 04:08 z dystansu 115 kabli. Niemieckie okręty natychmiast odeszły na otwarte morze, zwiększyły szybkość do 31 węzłów i zrzuciły pławy dymne. Salwy baterii były niedolotami i o godz. 04:15 przerwała ona ostrzał. Minutę później otworzyła ogień bateria No 7 (4 x 130 mm), wkrótce jednak i jej wystrzały okazały się niedolotami, po czym ostrzał przerwano. Łącznie baterie wystrzeliły odpowiednio 6 i 4 salwy.

Do zwalczania niemieckiego zespołu włączyło się lotnictwo. Choć w nalotach uczestniczyło raptem 7 bombowców Pe-2 i SB ze składu 72 sap, o godz. 06:32 jedna z „Peszek” zdołała ułożyć bomby obok *Beitzena*, co wywołało poważną awarię w siłowni niszczyciela. Uszkodzone jednostka wraz z eskortującym *Eckoldtem*, odeszła do Narviku, a następnie wraz *Schoemannem*, który też posiadał niesprawne maszyny, została skierowana na remont do Niemiec.

Trzy pozostające na Północy niszczyciele, po krótkim remoncie w Narviku, zostały skierowane do służby konwojowej, nie osiągając w niej żadnych sukcesów. W dniu 30 sierpnia w rejonie Altafjordu brytyjski okręt podwodny *Trident* bezkarnie zatopił 2 statki (*Donau II* i *Bahia Laura*) z konwoju eskortowanego przez *Lody*’ego i *Galtera*. Po tym wydarzeniu niszczyciele rozpoczęły transportować na własnych pokła-

dach oddziały wojsk z Tromsø do Kirkeness, pokonując trasę 360 Mm w czasie 15 godzin. W końcu września *Hans Lody*, którego kotły bez przerwy ciekły, został skierowany na remont, a 12 października norweski parowiec staranował w Tromsø *Eckoldt*, w rezultacie czego doszło do zatopienia maszynowni. Kolejny okręt trzeba było odesłać do „kraju”. Przydzielone jako wzmocnienie flotylli *Theodor Riedel* i *Paul Jacobi*, nie przybyły z powodu wejścia na mieliznę i defektów układu napędowego. Na Północy pozostał jedynie *Karl Galster*, jednak do listopada jego log nakręcił już 22 000 Mm i jego również trzeba było skierować do stoczni.

Mimo braku rzeczywistego przeciwdziałania ze strony floty radzieckiej, sukcesy 6-flotylli były nader skromne. Zatopienie 2 zmobilizowanych dozorowców, jednostki hydrograficznej i 2 trawlerów, nie mogło nawet zrekompensować kosztów zużytego paliwa, zaś eksploatacja okrętów w surowych warunkach szybko ujawniła kapryśność ich układu napędowego.

Sukcesy i porażki w Arktyce

W końcu 1941 Hitler ogłosił Norwegię „strefą o życiowym znaczeniu”. Obawiając się hipotetycznego wtargnięcia sojuszników, rozkazał skoncentrować tam główne siły floty nawodnej. W dniach 14-17 stycznia 1942 z Wilhelmshaven do Trondheim przeszedł okręt liniowy *Tirpitz*, eskortowany przez niszczyciele *Beitzen*, *Jacobi*, *Heinemann* i *Z 39*. Drugą operację tego rodzaju przeprowadzono w dniach 21-2 lutego, co po raz kolejny zademonstrowało słabość uzbrojenia przeciwko okrętom podwod-

nych niemieckich niszczycieli. *Beitzen*, *Jacobi*, *Schoemann*, *Ihn*, Z 25 i 3 torpedowce, stanowiące eskortę ciężkich krążowników *Admiral Scheer* i *Prinz Eugen*, nie mogły zapobiec storpedowaniu tego ostatniego przez brytyjski okręt podwodny *Trident*, ten sam, który pół roku wcześniej na oczach niszczycieli zatopił parę transportowców.

Od wiosny 1942 roku podstawowym zadaniem arktycznej grupy bojowej stała się walka z „rosyjskimi” konwojami. Pierwszy atak przeprowadził *Tirpitz* (pod flagą wiceadm. Cilliax) i niszczyciele 5-flotylli *Friedrich Ihn*, *Hermann Schoemann* i Z 25. Próby przechwylenia konwoju „PQ-12” nie dały rezultatów, choć Niemcy minęli się z nim zaledwie o 50 Mm. 7 marca eskadra odkryła radziecki drewnowiec *Iżora* (2815 BRT, kpt W.I. Bielów), który pozostał w tyle za powrotnym konwojem „QP-8”. Statek nie zareagował na polecenie zatrzymania się i przerwania pracy radiostacji, więc wiceadm. Cilliax nie chcąc marnować deficytowych pocisków kal. 380 mm, rozkazał zniszczyć go niszczycielom. *Friedrich Ihn* (K-kpt G. Wachsmuth) prowadził ogień przez pół godziny, zużył 43 pociski kal. 127 mm i 82 kal. 37 mm, jednak drewnowiec nie tonął. Wystrzelona torpeda wykonała cyrkulację i omal nie trafiła w sam niszczyciel, przechodząc raptem 10 m za jego rufą! Torpeda z *Schoemanna* również chybiła celu. Próby dobicia załadowanego drewnem statku z dział nie przyniosły rezultatów. W końcu *Ihn* podszedł bezpośrednio do drewnowca i rzucił bomby głębinowe, w czego rezultacie ciężko uszkodzona *Iżora* poszła na dno o godz. 18:15 wraz z całą załogą.

Po tym jak 30 kwietnia okręt podwodny U 456 storpedował krążownik *Edinburgh* ze składu sił eskortujących konwój „QP-11”, niszczyciele *Hermann Schoemann* (pod flagą KptzS Schulze-Hinrichsa), Z-24 i Z-25 wyszły w morze, otrzymując rozkaz atakowania uszkodzonego krążownika. Pierwszym obiektem ataku stał się jednak konwój.

Do starcia doszło 1 maja. Ochraniające konwój brytyjskie niszczyciele *Bulldog*, *Beagle*, *Amazon* i *Beverley* znacznie ustępowały Niemcom zarówno pod względem liczby jak i kalibru dział (6 x 120 mm + 3 x 102 mm przeciw 8 x 150 mm i 5 x 127 mm), jednak przez prawie 4 godziny z powodzeniem odpierały wszelkie ataki. Jedynie *Amazon* został poważnie uszkodzony. Niemieckie i brytyjskie torpedy nie dosięgły celów, przy czym niektóre z nich eksplodowały napotykając pływający lód, je-

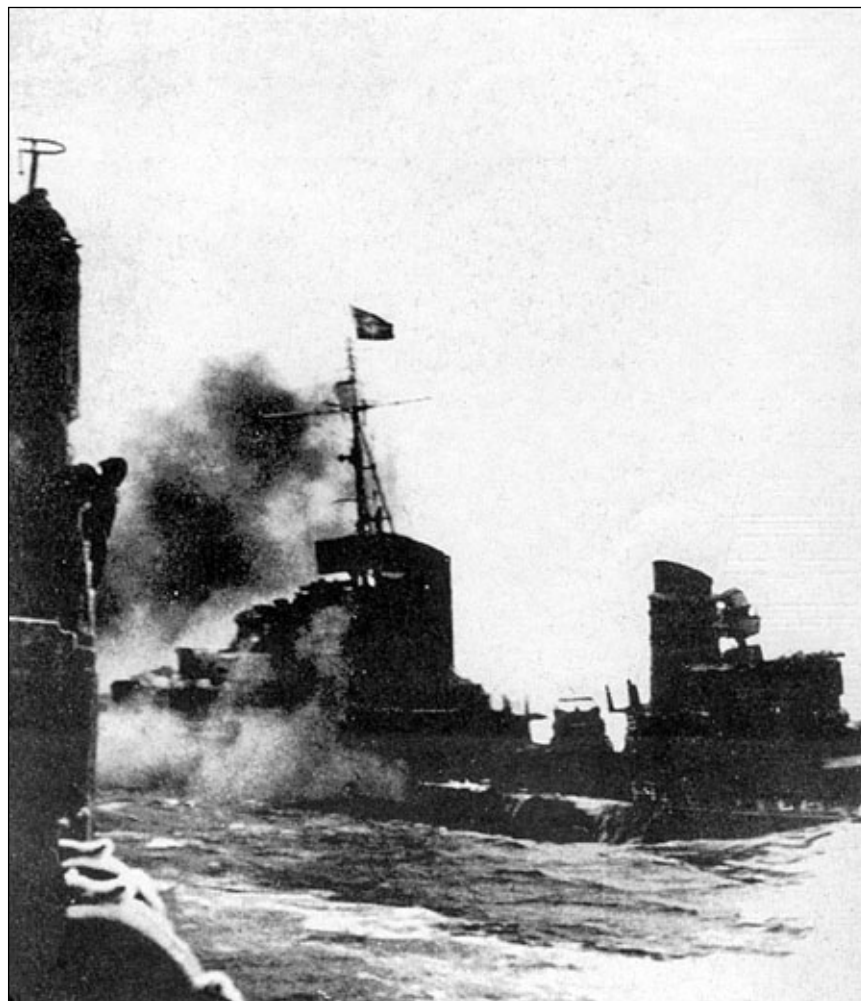
dynie 2 z nich, wystrzelone z Z 24 i Z 25 posłały na dno radziecki parowiec *Ciołkowski* (2847 BRT). Kapitan statku W.G. Lewickij i 32 członków załogi zginęło, 13 ludzi uratowały brytyjskie korwety. Niezadowolony z rezultatów, Schulze-Hinrichs rozkazał swoim okrętom wyjść z walki i kontynuować poszukiwania uszkodzonego krążownika.

Cel odnaleziono rankiem 2 maja. Ochrona *Edinburgha* składała się z niszczycieli *Foresight* i *Forester*, trałowców – *Harrier*, *Niger*, *Gossamer* i *Hussar* oraz radzieckiego dozorców *Rubin*. Jako pierwszy na drodze niemieckiego zespołu stanął trałowiec *Hussar*. Otworzył on ogień o godz. 06:27, wiążąc przeciwnika walką i pozbawiając elementu zaskoczenia. Pozostawiając 2 niszczyciele zajęte ostrzałem trałowca, Schulze-Hinrichs na *Schoemannie* ruszył na krążownik. Ranny zwierz okazał jednak swoje kły. Już pierwsza salwa *Edinburgh* upadła 100 m od niszczyciela. *Schoemann* zwiększył prędkość do 31 węzłów, zaczął stawiać zasłonę dymną i niemal wyszedł już na pozycję do odpale-

nia salwy torped, jednak o 06:37 druga salwa krążownika uzyskała nakrycie celu. Dwa pociski kal. 152 mm zniszczyły siłownię, niszczyciel utracił sterowność i zatrzymał się otoczony kłębam dymu. K-kpt Wittig rozkazał spuszczenie szalup i przygotowanie do opuszczenia okrętu. W tym momencie ogień do *Schoemanna* otworzył brytyjski niszczyciel *Forester*. Nowe trafienia spowodowały zatopienie dziobowych komór amunicyjnych, kotłowni No 2 oraz wywołały pożar, zaś odłamki raniły wielu ze znajdujących się na górnym pokładzie ludzi. Podejście Z 24 i Z 25 ocaliło uszkodzoną jednostkę od dalszych strat. W tym czasie torpedyści *Schoemanna* odpalili w kierunku krążownika 4 torpedy, które jednak chybiły celu. Za to trafienie o godz. 07:10 torpedy z Z 24 okazało się dla krążownika śmiertelne.

Teraz Schulze-Hinrichs był zajęty ratowaniem załogi tonącego niszczyciela. Pierwszą próbę zbliżenia podjął około godz. 07:00 Z 24, jednak po przyjęciu 12 marynarzy zmuszony był ponownie podjąć walkę. Następnie pod osłoną za-

Spowity w dymach, ze znacznym przygłębieniemna dziób *Herman Schoemann* (Z 7) krótko przed zatonięciem. Na maszcie powiewa bandera wojenna III Rzeszy. Fot. zbiory Siegfried Breyer



ślony dymnej okręt przyjął około 250 ludzi i dalszych 10 z tratw ratunkowych. Później Z 24 i Z 25 odeszły pozostawiając 54 członków załogi w szalupach. Uratował ich okręt podwodny U 88. Straty załogi wśród załogi *Hermann Schoemanna* w czasie starcia wyniosły 8 zabitych i 45 rannych. Sam niszczyciel zatonął dopiero o 08:30, w 25 minut po tym jak zadziaływały założone na jego pokładzie ładunki wybuchowe. Biorąc pod uwagę konkretne okoliczności, brak podjęcia prób ratowania okrętu, który zachował pływalność i stateczność, można uznać za błąd. David Brown dał jeszcze bardziej niecenzurálną ocenę działań niemieckich niszczycieli w tym starciu: „Brak zdecydowania pozbawił Niemców wspaniałego zwycięstwa, bowiem mogli oni całkowicie zniszczyć brytyjską eskadrę”. Tym nie mniej jednak w czerwcu 1943 za sukcesy w działaniach w Arktyce KptzS Alfred Schulze-Hinrichs otrzymał Krzyż Rycerski.

Przykładem największej koncentracji niemieckich sił nawodnych w II wojnie światowej była operacja pod kryptonimem „Rösselsprung”. Do przeprowadzenia ataku na pamiętny konwój „PQ-17” wydzielono okręt liniowy, 3 ciężkie krążowniki oraz 12 niszczycieli. Jak wiadomo, operacja nie dała oczekiwanych rezultatów, jednak miała swoje następstwa. W dniu 3 lipca przy pokonywaniu przesmyku Gimsöy 3 niszczyciele, jeden za drugim weszły na nieoznaczone na mapach podwodne skały, znajdujące się na skraju głębokiego toru wodnego. Jako pierwszy

wszedł na skały *Hans Lody*. Doszło do poważnego uszkodzenia obu śrub napędowych i wałów, w kilku miejscach rozdarto podwójne dno. Idący jako drugi *Karl Galster* rozpoczął omijać uszkodzony okręt, jednak także otarł się o skały. Uszkodzony został lewy wał napędowy ze śrubą oraz opływka stacji szumoniarnika. Ostatni w szyku *Theodor Riedel* poniósł najmniejsze szkody, uszkodzając jedynie nieznacznie śruby napędowe. Remont okrętów ciągnął się od 2 miesięcy do pół roku.

W końcu sierpnia 1942 *Eckoldt*, *Beitzen* i *Steinbrinck* eskortowały stawiacz min *Ulm* w początkowej fazie jego marszu ku północnym krańcom Nowej Ziemi, jednak po odejściu eskorty okręt został zatopiony przez brytyjskie niszczyciele. Jesienią niszczyciele 5-flotyli uczestniczyły w dwóch operacjach minowych, przeprowadzonych w strefie operacyjnej radzieckiej floty (*Beitzen* 5-8 września w pobliżu wyspy Kołgufew, *Eckoldt* 13-15 października u przylądka Kanin Nos) oraz w listopadowym wypadzie przeciwko statkom, podejmującym tak zwane „kroplowe” rejsy do radzieckich portów (operacja „Hoffnung”). Do następnej operacji przeciwko konwojom doszło dopiero w grudniu.

W dniu 30 grudnia niemiecki okręt podwodny wykrył konwój „JW-51B”. Do ataku na konwój skierowano siły eskadry wiceadm. O. Kummetza składające się z ciężkich krążowników *Admiral Hipper* i *Lützow* wraz z towarzyszącymi niszczycielami *Friedrich Eckoldt*, *Richard Beitzen*, *Theodor Riedel*, Z 29, Z 30

i Z 31. Na *Eckoldt* podniósł swoją flagę d-ca 5-flotyli KptzS Alfred Schemmel, pełniący równocześnie obowiązki d-cy okrętu., bowiem poprzedni – K-kpt L. Gerstung, zmarł nieoczekiwanie 5 dni wcześniej. Na trasie wiele kłopotów przysparzało niszczycielom oblodzenie, z powodu którego doszło do awarii dziobowego dział *Beitzena*.

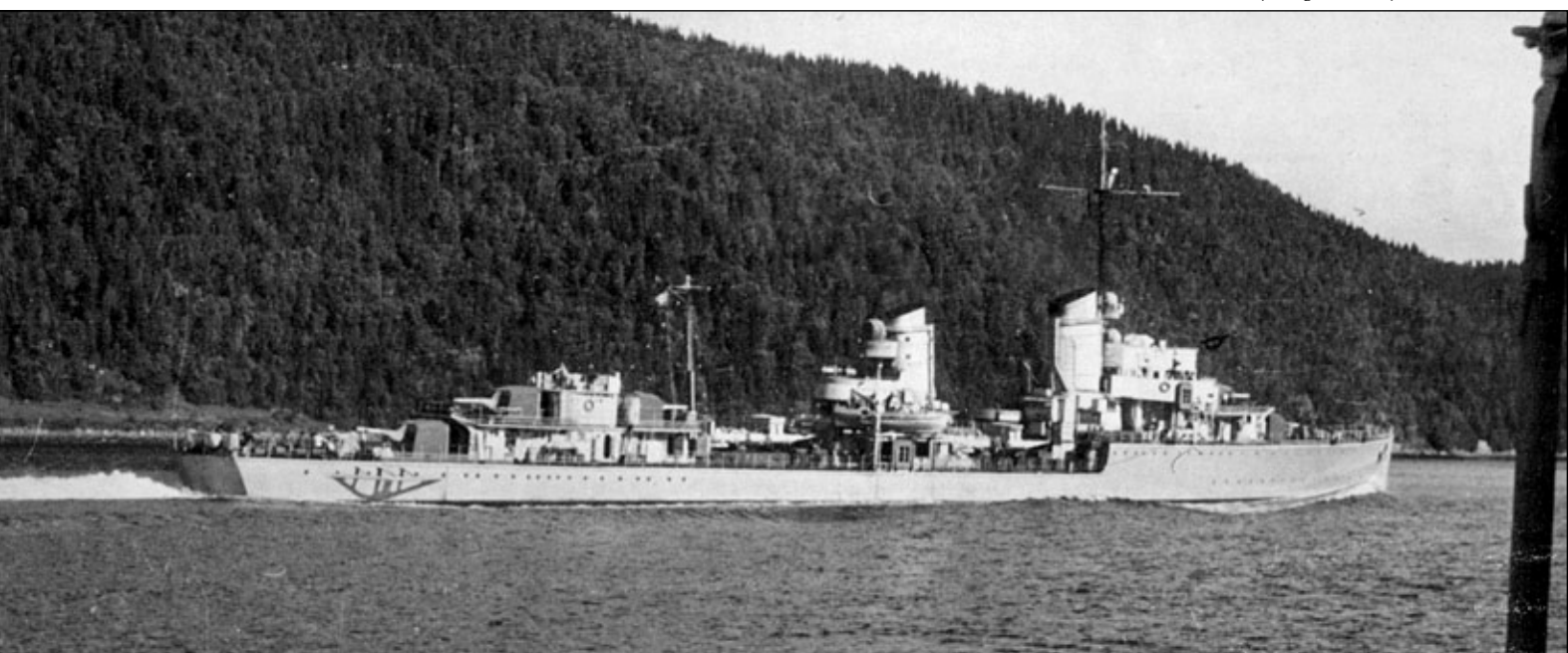
Zgodnie z planem operacji „Regenbogen”, niemiecka eskadra została podzielona na dwie grupy. *Hipper* z niszczycielami *Eckoldt*, *Beitzen* i Z 29 atakowały konwój od zachodu, natomiast grupa *Lützow* podchodziła od południa i w walce praktycznie nie uczestniczyła. Kontakt bojowy nawiązano rankiem 31 grudnia, o godz. 08:20 *Eckoldt* wystrzelił pierwsze pociski w kierunku brytyjskiego niszczyciela *Obdurate*. Przebieg akcji został dostatecznie opisany w literaturze, stąd też poświęcimy uwagę jedynie udziałowi w nim niemieckich niszczycieli.

Około godz. 10:40 Kummetz rozkazał d-cy 4-flotyli dobić trałowiec *Bramble*, uszkodzony przez ogień artyleryjski krążownika. Dwie jednostki (Z 29 pozostawał w tym czasie za innymi okrętami) rozpoczęły wypełniać rozkaz, jednak wkrótce, po oddaniu zaledwie 4 salw, *Beitzen* przerwał akcję. Trałowiec zatonął o godz. 11:21, a lider flotyli ruszył na spotkanie z *Hipperem*, który prowadził już wymianę ognia z krążownikami *Sheffield* i *Jamaica*.

Widząc dwa okręty przed sobą *Eckoldt* zapytał flagowca przez radio o jego pozycję. O godz. 11:45 brytyjskie krążowniki otwały ogień. Już pierw-

Niszczyciel *Friedrich Eckoldt* (Z 16), uczestnik pechowej dla admirała Raedera operacji „Rösselsprung”, na wodach Południowej Norwegii.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Theodor Riedel (Z 6) wraz z pozostałymi niszczycielami w trakcie zgrupowania do operacji „Regenbogen”.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

sza salwa dała nakrycie celu. KptzS Schemmel pogubił się w sytuacji, sądząc, że został omyłkowo ostrzelany przez własny ciężki krążownik, nadał na *Hippa*: „Strzelacie do mnie”. Po kilku sekundach idący z lewej strony *Beitzen* odpowiedział: „Nie, to brytyjski krążownik”, jednak cenny czas utraciono bezpowrotnie. *Sheffield* oddał 7 salw i zamierzał staranować niemiecki niszczyciel, jednak, gdy znalazł się w odległości pół mili, zawrócił. Do ostrzału włączyły się działa kal. 102 mm oraz „pom-pomy” kal. 40 mm prawej burty. Około godz. 11:58 kolejne trafienie w środek kadłuba spowodowało straszną eksplozję i wkrótce niszczyciel poszedł na dno z całą załogą (około 340 ludzi). *Beitzen* natychmiast postawił zapórę dymną i wycofał się spod ostrzału.

W końcowym etapie starcia *Beitzen* i Z 29 zmusiły groźbą ataku torpedowego brytyjskie krążowniki do rezygnacji z kontynuacji akcji przeciwko uchodzącemu z pola walki uszkodzonemu *Hipperowi*. Niszczyciele grupy *Lützow*, zdołały oddać kilka strzałów w kierunku statków konwoju. Dla dział kal. 127 mm *Riedela* dystans był zbyt duży i okręt w ogóle nie otworzył ognia.

Jedną z przyczyn klęski Niemców w „Noworocznym” starciu była skrajna pasywność niemieckich niszczycieli, rzucająca się szczególnie w oczy na tle udanych działań brytyjskich okrętów tej klasy, które przez 3 godziny nie pozwalały, aby *Hipper* zbliżył się do konwoju, pozorując ataki torpedowe. Miał rację

Dudley Pound, stwierdzając w związku ze starciem: „*Niszczyciel jednego państwa nie odpowiada sile identycznego niszczyciela innego państwa, ponieważ mechanizmy nie mogą wojować same*”. Wystarczy tylko powiedzieć, że niemieckie niszczyciele nie odpaliły ani jednej torpedy! Brak inicjatywy ze strony dowódców niszczycieli pozwolił wiceadm. Kummetz przerzucić na nich część winy za utratę szansy zniszczenia konwoju.

Od początku roku 1943 dla arktycznej grupy bojowej nadszedł długi okres braku aktywności. Dla niszczycieli był on przerywany wyjściami w celu eskortowania ciężkich okrętów nawodnych w czasie przejść między punktami bazowania. Dopiero 4-6 lutego *Riedel* i Z 31 eskortowały stawiacz min *Brummer*, w czasie operacji minowej w rejonie półwyspu Rybaczij. W końcu marca *Jacobi*, *Riedel* i *Galster* wyszły rejon wyspy Jan Mayen na spotkanie z „łamaczem blokad” *Regensburg*, a w dniach 6-9 września *Steinbrinck*, *Riedel*, *Lody* i *Galster* uczestniczyły w wypadzie na Szczybergen (operacja „Zitronella”).

Surowe warunki służby i słaba baza remontowa były przyczynami licznych awarii. W kwietniu *Riedel* został uszkodzony w wyniku pożaru, jaki powstał w przedziale kotłowni, a po kilku dniach z powodu przedostania się wody zaburtowej do paliwa, jednostka została unieruchomiona i dryfowała aż do momentu, gdy została odholowana do portu. W dniu 27 października w czasie prze-

ścia na północ *Beitzen* wszedł na kamień w rejonie Karlsund. Uszkodzona została kotłownia, okręt zszedł z mielizny dopiero po tygodniu, zaś remont zajął pół roku. W dniu 21 listopada doszło do kolizji *Lody* z *Steinbrinckiem*, a cztery dni później ten ostatni staranował norweski parowiec *Samev* i na 1,5 miesiąca wyszedł ze służby.

W listopadzie 1943 wszystkie niszczyciele typu 34 zostały ostatecznie przerzucone na południe, bowiem ich promień działania i dzielność morską były niedostateczne do działań w Arktyce. Ich podstawowym teatrem operacyjnym stał się Skagerrak.

W cieśninach bałtyckich

Z chwilą zajęcia Norwegii w roku 1940 strefa cieśnin bałtyckich stała się kluczowym węzłem morskiej komunikacji Trzeciej Rzeszy. W początkach wojny dla jej obrony przed nieprzyjacielskimi jednostkami nawodnymi i okrętami podwodnymi postawiono solidne zapory minowe, pozostałe zaś zadania wykonywały flotyle dozorców i trałowców, a w szczególnych przypadkach niszczyciele, które przechodziły na Północ bądź wracały na remont do Niemiec. Jednak z końcem 1943 aktywność brytyjskiego lotnictwa nasiliła się na tyle, że ruch jednostek w Skagerraku stał się niemożliwy bez odpowiedniej eskorty. Poza tym zapory minowe wymagały dalszego wzmocnienia.

Zdecydowano przydzielić do tych zadań ocalałe okręty typu *Maass*. W tym



Theodor Riedel (Z 6) na początku 1943 roku. Na fotografii tej doskonale widać wiele szczegółów konstrukcji i uzbrojenia po modyfikacji okrętu.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

momencie pozostało jeszcze wraz z *Galsterem*, 7 niszczycieli: *Lody*, *Riedel*, *Beitzen*, *Jacobi*, *Steinbrinck* i *Ihn*, przy czym tylko pierwsze 2 znajdowały się w stanie gotowości bojowej. Ostatni okres bojowej kariery niszczycieli charakteryzował się wysoką intensywnością, jednak nie wyróżniał się szczególnymi epizodami. Jednostki występowały w nietypowej dla siebie roli eskortowców, realizując bardzo potrzebne, jednak mało zaszczytne zadania.

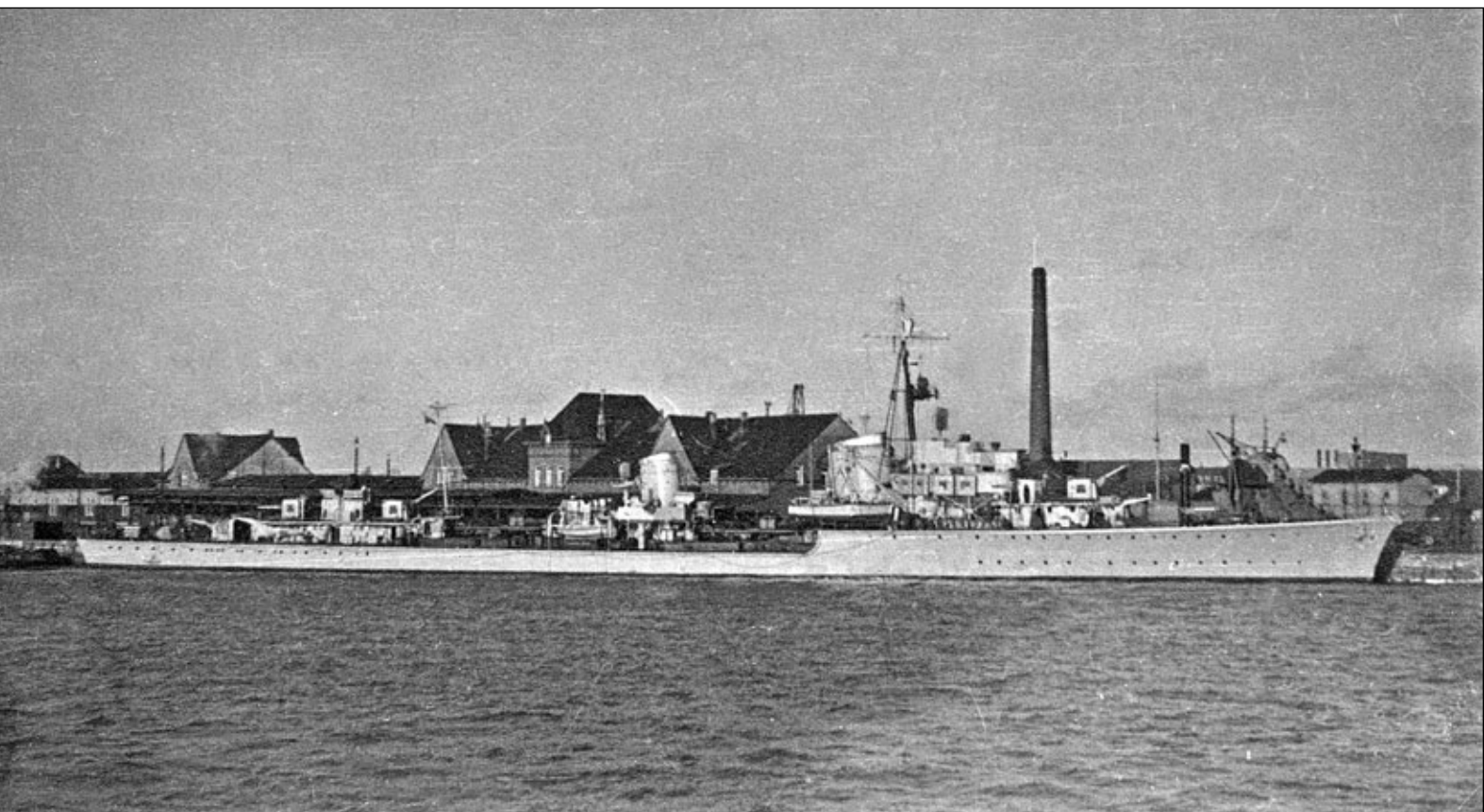
Działalność niszczycieli w cieśninach bałtyckich rozpoczęła się od udziału w operacji przechwytywania szybkich alianckich „łamaczy blokady”, kursujących między Göteborgem a portami angielskimi. W początkach grudnia *Lody* (dwukrotnie), *Riedel* i *Z 31* eskortowały stawiacze min *Ostmark*, *Elsass* i *Brummer* w toku operacji minowej u wybrzeży duńskich (kontynuacja linii „Westwall”). Po krótkiej przerwie *Lody* i *Steinbrinck*, który powrócił z remontu, wzięły jeszcze

udział w podobnych 4 wyjściach w lutym i 3 w kwietniu, przy czym w dwóch z nich *Lody* sam też stawiał miny.

W czerwcu 1944 operacjami niszczycieli w cieśninach kierował KptzS Georg Langheld, dysponujący *Galsterem*, *Ihnem*, *Riedelem* i *Z 30*, a później po powrocie z remontu również *Beitzem*. Bazą okrętów był norweski Horten. W sierpniu z Zatoki Fińskiej przybyły stawiacze min *Ostmark* i *Kaiser*, w związku, z czym wznowiono dalsze

Karl Galster (Z 20) prawdopodobnie w 1943 roku. Uwagę zwraca duża ilość tratw ratunkowych zamontowanych do ścian bocznych wież artyleryjskich 127 mm, okręt w malowaniu jasnoszarym.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



stawianie zapór minowych. Tym razem niszczyciele same zabierały miny na pokład, zaś zapory stawiano w zachodniej części Skagerraku. 2 takie operacje przeprowadzono w sierpniu, 1 we wrześniu, 2 w październiku (w ostatnich trzech uczestniczył lekki krążownik *Emden*), przy czym w dwóch ostatnie odbyły się bez udziału stawiaczy min. W czasie operacji minowej w nocy 2 października zespół został zaatakowany przez brytyjskie samoloty torpedowe, a jedna z torped eksplodowała raptem 4 m od rufy *Karl Galster*.

Niebezpieczeństwo stania się celem ataku lotniczego istniała również w czasie pobytu okrętów w portach. W dniu 13 grudnia 1943 *Jacobi* został poważnie uszkodzony w czasie masowego nalotu amerykańskich bombowców na Kilonię. Pożar wywołany przez trafienie bom-

znów dopisało *Galsterowi*, którego nie dosięgły nawet odłamki, choć znajdujący się w pobliżu krążownik *Köln* został poważnie uszkodzony.

Od jesieni 1944 roku podstawowym zadaniem niszczycieli było przeprowadzanie konwojów i najcenniejszych statków przez Skagerrak i Kattegat. Głównym przeciwnikiem pozostawało lotnictwo. Z początkiem roku działania niszczycieli przeszły na linię Kopenhaga – Gdynia, którą wysyłano na wschód transporty wojsk, a w drodze powrotnej uciekinierów z Prus Wschodnich. W trakcie tych operacji w czasie załadunku w Gdyni okręty wspierały ogniem artyleryjskim działania obronne wojsk lądowych.

W dniu 24 kwietnia *Richard Beitzen* (K-kpt H. Neuss) został w Kattegacie zaatakowany przez bombowiec dalekiego

ła dowódcy żądanie nie podejmowania dalszych ryzykownych wyjść w morze. W tym samym dniu bunt został stłumiony, a 3 inspiratorów trybunał skazał na rozstrzelanie.

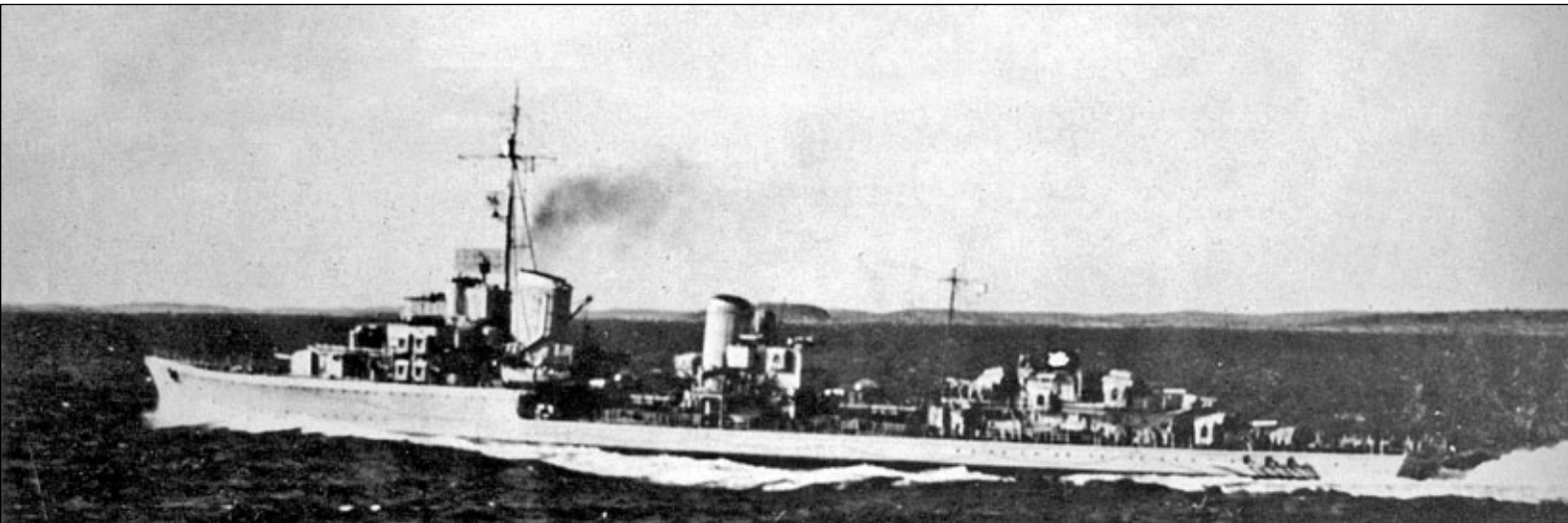
W ostatnich dniach wojny *Galster*, *Lody*, *Riedel*, *Jacobi* i *Ihn* uczestniczyły w ewakuacji z Prus Wschodnich, opuszczanych pod naciskiem armii radzieckiej. Mimo ryzykowości tych operacji, zostały one przeprowadzone z powodzeniem i bez strat. W dniu 9 maja niszczyciele weszły do Kopenhagi po raz ostatni. Następnego dnia opuszczono na nich niemieckie bandery.

Po zakończeniu wojny

W chwili kapitulacji Rzeszy z 22 przedwojennych niemieckich niszczycieli ocalało raptem 7 jednostek, przy tym *Beitzen* remontował uszkodzenia

Tym razem *Richard Beitzen* (Z 4) w 1944 roku, widoczne uzbrojenie i wyposażenie radarowe z tego kresu.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



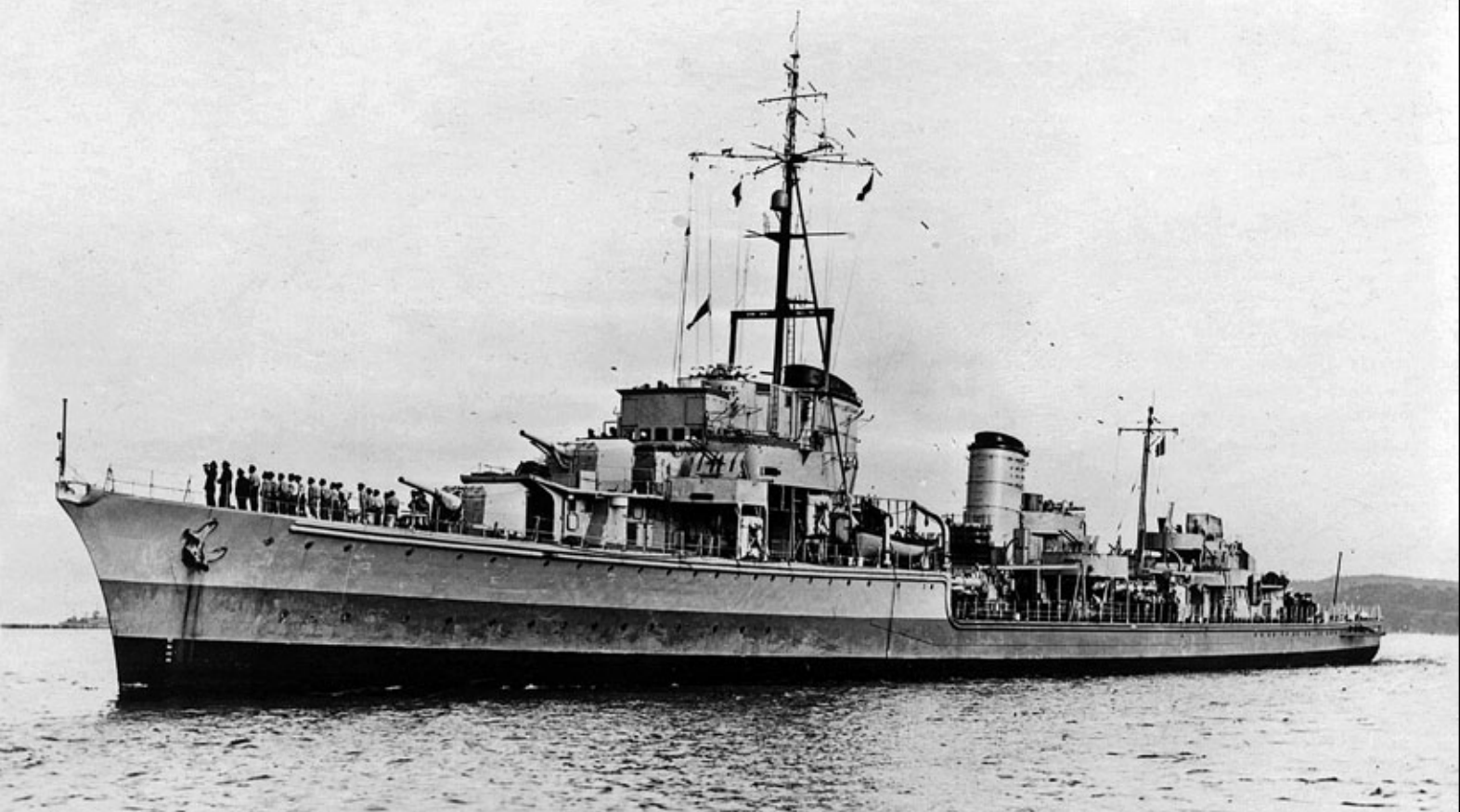
bą zapalającą, udało się ugasić z wielkim trudem, zaś 4 i 5 stycznia niszczycielowi zadano dalsze uszkodzenia, a 18 lipca został uszkodzony bombą, która przebiła kadłub na wylot i eksplodowała na dnie. Usunięcie wszystkich uszkodzeń zajęło prawie rok! Jakby tego było mało, wkrótce po zakończonym remoncie, 4 lutego 1945 niszczyciel zderzył się na redzie Świnoujścia ze statkiem *Helga Schröder* i przez kolejny miesiąc nie nadawał się do działań. *Steinbrinck* został tak poważnie uszkodzony w czasie amerykańskiego bombardowania Hamburga w czerwcu i listopadzie 1944, że nie powrócił do służby do końca wojny. Znajdujący się w Kilonii *Lody* pozostawał nieuszkodzony, jednak z powodu zniszczenia wyposażenia stoczni jego remont udało się zakończyć dopiero w kwietniu 1945. W czasie brytyjskiego nalotu na Horten w nocy 13 grudnia, szczęście

zasiegu „Halifax”, wyposażony w radary pokładowe. W rezultacie bliskich wybuchów bomb lotniczych nastąpiła awaria rufowej kotłowni, rozerwane arkusze poszycia, a w niektórych miejscach pęknięte podwójne dno. Prędkość okrętu spadła do 15 węzłów, tym nie mniej jednak zdołał on dojść do Oslo, gdzie trafił do remontu, którego nie danym mu było zakończyć. Eskortowany przez niszczyciel transportowiec *Isar* został zatopiony. *Beitzen* był ostatnim niemieckim niszczycielem, który został uszkodzony przez nieprzyjaciela w czasie II wojny światowej.

Paul Jacobi (K-kpt. M. Bulter) w końcowej fazie wojny działał w składzie 4 flotylli na wschodnim Bałtyku. W dniu 4 maja na jego pokładzie doszło do rzadkiego w niemieckiej flocie przypadku niesubordynacji. Część załogi uszkodziła żyroskopas i przedstawi-

w Oslofjordzie, a *Steinbrinck* pozostawał niezdolny do akcji w Cuxhaven. Do 15 czerwca 1945 roku wszystkie niszczyciele, nadające się do wyjścia w morze (poza *Beitzenem*) skoncentrowano w Wilhelmshaven pod brytyjskim nadzorem. Niemieckie załogi przeniesiono do obozu jenieckiego, pozostawiając na okrętach jedynie nieliczne grupy, których zadaniem było utrzymywanie podstawowych mechanizmów w stanie gotowości technicznej. Grupami tym kierował kontradm. Kurt Weyher i kontradm. (inż.) Zieb.

O losach ocalałych okrętów niemieckiej floty zadecydowała trójstronna komisja ds. podziału, pracująca od 14 sierpnia do 6 grudnia 1945. Duże jednostki zostały umownie rozdzielone na 3 równe części, po czym przedstawiciele trzech zwycięskich państw losowali swoją grupę. Wśród innych jednostek Zwią-



Paul Jacobi już pod francuską banderą jako *Desaix*, niemieckie radary zdemontowane.

Fot. Marius Bar

zek Radziecki otrzymał także *Ilma*, *Steinbrincka* i *Galstera*, a Wielka Brytania *Beitzena*, *Jacobiego*, *Riedela* i *Lody*'ego.

Z przydzielonych Wielkiej Brytanii niszczycieli, *Lody* był gotów do wyjścia w morze, *Steinbrinck* wymagał 5-miesięcznego remontu, a na *Jacobim* nie działały dieslowskie generatory prądotwórcze i były przecieki w zbiornikach paliwa. Przejście okrętów do Wielkiej Brytanii odbywało się w kilku grupach. *Lody* wraz z *Z 25* oraz torpedowcami *T 23* i *T 108*, wyszedł z Wilhelmshaven do Rosyth 6 stycznia pod eskortą brytyjskich niszczycieli *Myngs*, *Zodiac* i *Obedient*. 16-go podążyła za nimi druga grupa (*Jacobi*, eskortowiec *F 4*, pływająca baza *Walter Holzapfel*) konwojowana przez *Myngsa*, *Zealousa* i *Zodiaca*, zaś *Riedel* na którym pojawiły się niesprawności turbin, przybył kilka dni później pod eskortą *Zambesi*. W końcu 6-7 lutego holowniki przyprowadziły uszkodzone *Beitzen* i *Z 30*.

Żaden z niszczycieli typu 34 nie wszedł w skład Royal Navy. *Lody*, który otrzymał numer burtowy R38 (zmieniony następnie na H40) był wykorzystywany do szkolenia załóg maszynowni w pracy z kotłami wysokiego ciśnienia. Przy tym przez długi czas na okręcie pozostawali niemieccy specjaliści techniczni, ostatni z nich kpt-lt. inż. Eubel, opuścił Wielką Brytanię dopiero w październiku 1946. Wkrótce po tym okręt odstawiono do rezerwy, a następnie przeprowadzono do Southampton,

gdzie przez pewien czas pełnił funkcję hulk mieszkalnego dla firmy Thornycroft. W styczniu 1949 jednostkę sprzedano przedsiębiorstwu „BISCO” (British Iron & Steel Corporation), a 17 lipca *Lody* trafił na złomowanie do firmy „Thomas Young” w Sunderland.

Znajdujący się w złym stanie technicznym *Beitzen* (numer burtowy H97) miał zgodnie z decyzją z dnia marca 1946 zostać okrętem – celem, jednak uwagi na szereg usterek nie był faktycznie wykorzystywany w tym charakterze. W styczniu 1947 wystawiono go na sprzedaż, ale dopiero w roku następnym został nabyty przez przedsiębiorstwo „BISCO”, i 10 stycznia 1949 eks-*Beitzen* przybył na złomowanie do firmy „C.W. Dorkin” w Gateshead.

Zarówno Wielka Brytania jak i Stany Zjednoczone, dysponujące rozbudowanymi flotami, nie były szczególnie zainteresowane niemieckimi niszczycielami. Co innego Francja, dlatego też Wielka Brytania w grudniu 1945 roku odstąpiła swemu sojusznikowi 4 okręty, znajdujące się w najlepszym stanie technicznym – parę „Narwików” i tyle samo „Massów”. W styczniu 1946 *Paul Jacobi*, *Theodor Riedel* i *Z 31* przeszły z portów brytyjskich do Cherbourga. *Z 25* dotarł tam 2 lutego z niemiecką załogą bezpośrednio z Wilhelmshaven. W dniu 4 lutego odbyło się w Cherbourgu uroczyste przekazanie okrętów flocie francuskiej, w którym uczestniczyli Minister Sił Zbrojnych M. Michelet, Minister Uzbro-

jenia M. Tillon oraz wiceadm. Lemmonier. Niszczyciele otrzymały nowe nazwy (*Z 31* – *Marceau*, *Z 25* – *Hoche*, *Riedel* – *Kléber* a *Jacobi* – *Desaix*) i numery burtowe (odpowiednio T01 – T04). W grudniu 1951 numery burtowe niszczycieli, poza wycofanym ze składu floty *Desaix*, zostały zmienione na zgodne z klasyfikacją NATO – D601 – D603.

Desaix od września 1946 operował w składzie I dywizjonu liderów. Od 23 marca do 13 czerwca 1947 wchodził w skład eskorty okrętu liniowego *Richelieu* i uczestniczył w Prezydenckim Rejsie na wody Północnej Afryki i do Dakaru. W drugiej połowie roku ponownie działał u afrykańskich brzegów. W dni 30 maja 1948 uczestniczył w wielkiej paradzie morskiej w Breście, a następnie w uroczystościach na cześć Chateaubrianda w St. Malo by 4 listopada powrócić do Cherbourg. Na tym w zasadzie zakończyła się aktywna służba niszczyciela. W styczniu 1949 *Desaix* został odstawiony do rezerwy, a 16 lutego 1954 skreślony ze stanu floty.

Kariera jego siostrzanej jednostki okazała się dłuższa. 31 października 1946 *Kléber* uratował na wodach Biskajów załogę tonącego węglowca *France-Helene*. W latach 1948-1951 okręt przeszedł remont i modernizację w Cherbourgu. Zamontowano na nim amerykańskie radary, niemieckie automatyczne działa plot. zastąpiono 6 działami kal. 40 mm Bofors, zdemontowano działo głównego kalibru No 3. Od grudnia 1951 *Kléber*

wchodził w skład 3 dywizjonu niszczycieli i operował na Morzu Śródziemnym, wykonując szereg długich rejsów. 20 grudnia 1953 jednostkę odstawiono do rezerwy, a w 1957 skreślono ze stanu floty.

W dniu 5 listopada 1945 roku cztery niszczyciele, otrzymane przez Związek Radziecki w ramach reparacji, zostały włączone w skład marynarki wojennej ZSRR i przeznaczone do pełnienia służby we Flocie Bałtyckiej. Przekazywanie okrętów rozpoczęło się w grudniu. W dniu 2 stycznia 1946 radziecka załoga przejęła *Erich Steinbrinck*, które tego samego dnia wyszedł z Wilhelmshaven w składzie zespołu zdobycznych okrętów dowodzonym przez wiceadm. Ralla (flaga na krążowniku *Nürnberg*), a 5 stycznia osiągnął Libawę (Liepaja). *Karl Galster* i *Friedrich Ihn* zostały przejęte odpowiednio 1 i 5 lutego, a do Libawy dotarły 7-go tego miesiąca.

W dniu 13 lutego wyszedł rozkaz o przemianowaniu *Ihna*, *Steinbrincka* i *Galstera* odpowiednio na *Prytkij*, *Pyłkij* i *Procznyj*. Rozkazem z dnia 15 lutego *Prytkij* i *Pyłkij* zostały przydzielone do składu Floty Północno-Bałtyckiej (8-a), a *Procznyj* do składu Floty Południowo-Bałtyckiej (4-a).

Ogłędziny wykazały, że dla zabezpieczenia eksploatacji i doprowadzenia do stanu odpowiadającego współczesnym wymogom okręty wymagają poważnego remontu i prac modernizacyjnych o znacznym zakresie, przy czym na *Prytkij* i *Pyłkij* układ napędowy wymagał w zasadzie kapitalnego remontu. Nie-

zbędna była przebudowa pomieszczeń służbowych i załogowych, zmiana na radziecki sprzęt łączności i małokalibrowej artylerii plot., instalacja nowych radarów i stacji hydroakustycznych. Zamiany komplikował praktycznie całkowity brak dokumentacji technicznej oraz części zapasowych.

Niszczyciele typu 34 przechodziły remont jedynie w absolutnie minimalnym zakresie. Pozostaje do końca niejasny skład ich uzbrojenia. Można tylko przypuszczać, że działa kal. 37 mm C/30 i część automatów kal. 20 mm zamieniono na krajowe automaty kal. 37 mm W-11 i 70-K, a wyrzutnie torpedowe przystosowanie do strzelania radzieckimi torpedami. Już 16 listopada 1948 r. *Pyłkij* został odstawiony do rezerwy. 30 kwietnia 1949 dawny niszczyciel został przeklasyfikowany na pływające koszary PKZ-2 i włączony w skład środków pływających bazy morskiej w Kronszadzie. Od 24 grudnia 1955 jednostkę przekazano do bazy morskiej w Leningradzie i przebazowano do Priozierska. W dniu 19 lutego 1958 PKZ-2 skreślono z listy floty, a 18 kwietnia przekazano do rozbioru. Siostrzany *Prytkij* pozostawał dłużej w aktywnej służbie, jednak 22 marca 1952 został rozbrojony, skreślony ze stanu marynarki wojennej i oddany do kasacji.

W tym czasie, zgodnie z decyzją władz z 2 sierpnia 1948 roku, CKB-53 opracowało projekt techniczny przebrożenia niszczyciela *Procznyj*, zatwierdzony przez dowódcę marynarki wojennej adm. I. S. Jumaszewa 25 maja 1949.

Niszczyciel zachował artylerię głównego kalibru, poczwórnie sprzężone automatyczne działo plot. kal. 20 mm na rufowej nadbudówce i 2 podwójnie sprzężone na skrzydłach mostka. Niemieckie działo plot. kal. 37 mm zastąpiono 4 podwójnie sprzężonymi automatycznymi działami kal. 37 mm W-11, poza tym okręt miał otrzymać 4 wyrzutnie bomb głębinowych BMB-1 oraz 2 rzutnie z łącznym zapasem 36 dużych bomb głębinowych. Rozpatrywano także możliwość zastąpienia dział kal. 127 mm przez działa kal. 130 mm B-13-2c, jednak planów tych nie zrealizowano.

W rezultacie modernizacji powstało niewielkie przeciążenie (13 t), a wysokość metacentryczna obniżyła się o 4 cm. Negatywnym następstwem modernizacji było poważne pogorszenie warunków bytowych załogi, ponieważ liczebność kadry oficerskiej w porównaniu z etatem niemieckiej floty wzrosła z 12 do 16 osób, na miejscu 9 podoficerów starszych pojawiło się 16 miczmanów.

Procznyj pozostający do 1948 w składzie 4 floty i bazujący w Rostocku, przeszedł remont na „Pietrozawodie” w Leningradzie. 30 listopada 1954 niszczyciel został wycofany ze składu bojowego floty, rozbrojony i przeklasyfikowany na pływające koszary PKZ-99. Stacjonował w Leningradzie przy nabrzeżu zakładów im. A.A. Żdanowa i służył jako hulk mieszkalny dla załóg znajdujących się w budowie niszczycieli proj. 56. W dniu 25 czerwca 1956 dawny *Karl Galster* został skreślony ze spisu jednostek marynarki wojennej ZSRR i oddany na złom.

Niezbýt dobrej jakości lecz interesujące ujęcie radzieckiego niszczyciela *Pyłkij* (eks-*Erich Steinbrinck*) po wycofaniu z aktywnej służby jako PKZ-2 w Leningradzie (?).
Fot. zbiory Borys Lemaczko





Krótką kronika służby

Leberecht Maass (Z 1), Bałtyk 23 marca 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

Leberecht Maass (Z 1) Po wejściu do służby flagowiec FdT. Rejs do Szwecji z wizytą w Göteborgu (kwiecień 1938). Parada morska z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Rejs do wybrzeży Hiszpanii i Maroka (18.04-15.05.1939). Udział w zajęciu Memel (Kłajpedy) maj 1939. Kampania polska (wrzesień 1939). 03.09.1939 uszkodzony w star-

ciu z pol. stawiaczem min *Gryf*, niszczycielem *Wicher* i bateriami nadbrzeżnymi, 4 zabitych, 4 rannych. Remont (grudzień 1939). Operacja „Wikinger” (22.02.1940) 22.02.1940 omyłkowo uszkodzony przez bomb. He-111 z 4/KG.26, w trakcie uniku wszedł na minę, postawioną przez bryt. niszczyciele 20-flotyli, zatonął na północny-zachód od Borkum, straty 282 ludzi.

Georg Thiele (Z 2) Rejs do Norwegii z wizytą w Ulsvik (kwiecień 1938). Parada morska z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy’ego (19.08.1938). Rejs do wybrzeży Hiszpanii i Maroko (18.04-15.05.1939). Udział w zajęciu Memel (Kłajpeda) maj 1939. Kampania polska (wrzesień 1939). Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich (10.1939-02.1940). Kampania

Georg Thiele (Z 2), połowa 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



norweska (kwiecień 1940) – w składzie grupy narwickiej. 10.04.1940 uszkodzony w starciu z bryt. niszczycielami 2 flotylli w Ofotfjordzie – 13 zabitych. 13.04.1940 wyrzucił się na brzeg w Rombaksfjord (68°27'N, 17°35'E), przełamał się 2 części, straty 14 zabitych, 28 rannych.

Max Schulz (Z 3) Rejs do Norwegii z wizytą w Ulsvik (kwiecień 1938). Parada morska z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Rejs do wybrzeży Hiszpanii i Maroko (18.04-15.05.1939). Udział w zajęciu Memel (Kłajpedy) maj 1939. W nocy 27.08.1939 w rejonie Bornholmu staranował i zatopił torpedowiec *Tiger*. Remont (wrzesień 1939). Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich (10-11.1939) 28.11.1939 awaria układu napędowego, 1 zabity. Remont (12.1939-01.1940). Operacja „Wikinger” (22.02.1940). 22.02.1940 zatonał, prawdopodobnie wskutek wejścia na minę postawioną przez bryt. niszczyciele 20-flotylli, na północny zachód od Borkum, straty 308 ludzi (cała załoga).

Richard Beitzen (Z 4) Rejs do Norwegii z wizytą w Ulsvik (kwiecień 1938). Parada morska z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Rejs do wybrzeży Hiszpanii i Maroko (18.04-15.05.1939). Udział w zajęciu Memel (Kłajpedy) maj 1939. Kampania polska (wrzesień 1939). Działania

na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich: operacje minowe u wyb. Wielkiej Brytanii (10.1939-02.1940). Operacja „Wikinger” (22.02.1940). Działania w zach. Francji (10.1940-03.1941). Remont (03-06.1941). Działania w Arktyce (06-08.1941), 10.08.1941 uszk. przez radz. lot. u wyb. półw. Kolskiego. Remont (09-11.1941) Operacja „Cerberus” (luty 1942) uszk. przez bryt. lot. Działania w Arktyce (02.1942-05.1943): operacje minowe w wsch. części Morza Barentsa (wrzesień 1942), operacja „Hoffnung” (listopad 1942), operacja „Regenbogen” (grudzień 1942). Remont (05-09.1943). 27.10.1943 uszk. w wyniku awarii nawig. Karlsund. Remont (11.1943-08.1944). Działania w Skagerraku i Kattegacie (08.1944-02.1945), 05.08.1944 pożar kotłowni i maszynowni, 05.11.1944 uszk. w wyniku awarii nawig. Horten. 24.04.1945 ciężko uszk. przez bryt. lot. w Skagerraku, Kapitulacja w Oslo. Przekazany Wielkiej Brytanii w ramach reparacji. W 1948 sprzedany na złom „BISCO” (British Iron & Steel Corporation), rozebrany w 1949.

Paul Jacobi (Z 5) Rejs u wybrzeży Norwegii (kwiecień 1938). Rejs do Norwegii z wizytą w Sognefjord (lipiec 1938). Parada morska udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Rejs na Morze Śródziemne z *Admiral Scheerem* (30.09-23.10.1938). Działania na Morzu

Północnym i Cieśninach Bałtyckich (10.1939-02.1940). Kampania norweska (kwiecień 1940) – w składzie grupy Trondheim. Działania w zach. Francji (10-12.1940). Remont (01-04.1941) Działania w Skagerrak (11.1941-02.1942). 10.11.1941 uszk. w wyniku wejścia na mieliznę. Operacja „Cerberus” (luty 1942). Działania w Norwegii (02-05.1942). Remont (05-12.1942). We wrześniu 1942 awaria kotłowni, 1 zabity. W październiku 1942 uszk. bryt. lot. w Kilonii. Działania w Norwegii (02-09.1943). Kapitałny remont (10.1943-10.1944). 13.12.1943 uszk. am. lot. w Kilonii, uszk. w czasie nalotu bryt. lot. 04.01.1944 i 18.07.1944 w Kilonii. Działania wsch. Bałtyk (11.1944-05.1945). Uszkodzony 04.02.1945 w wyniku kolizji z *Helga Schröder* w rejonie Świnoujścia. Kapitulacja we Flensburgu. Przekazany Wielkiej Brytanii w ramach reparacji. W 1946 przekazany Francji, wszedł w skład floty jako *Desaix*. 1949 rezerwa, 16.04.1954 rozbrojony i przemianowany na *Q 02* W czerwcu 1954 skreślony ze stanu floty, złomowany w Rouen.

Theodor Riedel (Z 6) Rejs do Norwegii z wizytą w Sognefjord (lipiec 1938). Parada morska z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Rejs na Morze Śródziemne z *Admiral Scheerem* (30.09-23.10.1938). Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałty-

Max Schultz (Z 3), kwiecień 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



ckich (10.1939-02.1940). Operacja „Wikinger” (22.02.1940), uszk. wybuchami własnych bg. Kampania norweska (kwiecień 1940) – w składzie grupy Trondheim. 10.04.1940 uszk. na podw. skałach Trondheimsfjord. 11.04.1940 przechwycił norweskie dozorowce *Fosen* i *Steinkjæer*. Remont (06-07.1940). Działania w zach. Francji (10-11.1940). Remont (11.1940-04.1941. 12.08.1941 wszedł na skały w rejonie Bergen. Remont (09.1941-05.1942). 03.0.1942 wszedł na podw. skały w Westfjord. Remont (07-08.1942). Działania w Arktyce (12.1942-11.1943): operacja „Regenbogen” (grudzień 1942), operacja „Zitronella” (wrzesień 1943), uszk. w wyniku pożaru w kotłowni na Morzu Norweskim. 06.04.1943 unieruchomiony w rejonie Trondheim w wyniku przedostania się wody do paliwa. Remont (12.1943-05.1944). Działania w Cieśninach Bałtyckich (06.1944-05.1945). 18.11.1944 starał się o moło w porcie Friedrichshaven, remont 1,5 m-ca. W końcu wojny wsch. Bałtyk, Kapitulacja w Kilonii. Przekazany Wielkiej Brytanii w ramach reparacji. W 1946 przekazany Francji, wszedł w skład floty jako *Kléber*. 20.12.1955 odstawiony do rezerwy kat. „A”, w sierpniu 1956 do rezerwy kat. „B”. 10.04.1957 rozbrojony i przemianowany na *Q 85*. 03.04.1957

skreślony ze stanu floty, złomowany w Rouen.

Hermann Schoemann (Z 7) Przejście z Kilonii do Eckernförde z Hitlerem, Göringiem i Keitlem na pokładzie (lipiec 1938). Rejs do Norwegii z wizytą w Sognefjord (lipiec 1938). Parada morską z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Rejs na Morze Śródziemne z *Admiral Scheer* (30.09-23.10.1938). Działania na Morzu Północnym i w Cieśninach Bałtyckich (10.1939-02.1940). 23.12.1939 uszk. w wyniku kolizji z *Erich Steinbrinck* w rejonie Wilhelmshaven. Remont (kwiecień 1940). Operacja „Juno” (czerwiec 1940). Kapitałny remont (07.1940-03.1941). Działania w Arktyce (06-08.1941). Remont (09-11.1941). Operacja „Cerberus” (luty 1942), uszk. bryt. lot. Działania w Arktyce (02-05.1942), operacje przeciwko konwojom „PQ-12”/„QP-8” (marzec 1942) i „QP-11” (maj 1942) 02.05.1942 ciężko uszk. w starciu z bryt. krąż. *Edinburgh* i niszczycielem *Forester*, opuszczony przez załogę, wysadzony w powietrze na Morzu Barentsa (73°30'N, 35°10'), straty 8 zabitych, 45 rannych.

Bruno Heinemann (Z 8) Rejs u wybrzeży Norwegii (kwiecień 1938). Parada morską z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Kampania polska (wrzesień 1939).

Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich: operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (10.1939-02.1940). W nocy 13.12.1939 uszk. w wyniku pożaru w maszynowni. Kampania norweska (kwiecień 1940) – w składzie grupy Trondheim. Remont (06-10.1940). Działania w zach. Francji (04-09.1941). Remont (09-11.1941). 22.01.1942 zatonał w wyniku wejścia na 2 miny denne, postawione przez bryt. lot., w odległości 8 Mm na północ od Dunkierki (51°16'N, 02°15'E).

Wolfgang Zenker (Z 9) Parada morską z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Kampania polska (wrzesień 1939). Operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (10.1939-02.1940). Kampania norweska (kwiecień 1940) – w składzie grupy narwickiej. 11.04.1940 uszkodził śruby w wyniku uderzenia o dno w Ballangenfjord, 13.04.1940 wysadzony w powietrze w Rombaksfjord (68°25'N, 17°55'E).

Hans Lody (Z 10) Kampania polska (wrzesień 1939). Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich (09.1939-02.1940). 04.09.1939 lekko uszk. w wyniku wybuchu ochroniacza pola minowego w Zatoce Helgolandskiej, 2 zabitych, 4 rannych. Remont (02-05.1940). Operacja „Juno”

Theodor Riedel (Z 6) w bardzo efektownym ujęciu.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Bruno Heinemann (Z 8) w okresie przebrojenia w działa 150 mm, Alesund 12 kwietnia 1938 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

(czerwiec 1940). Działania w zach. Francji (10-12.1940). 10.10.1940 uszk. bryt. lot. w Brescie: 2 zabitych, 7 rannych. 29.11.1940 w starciu koło przyl. Lizard storpedował bryt. niszczyciel *Javelin*, trafiony 2 pocis. kal. 40 mm. Remont (12.1940-04.1941). Działania

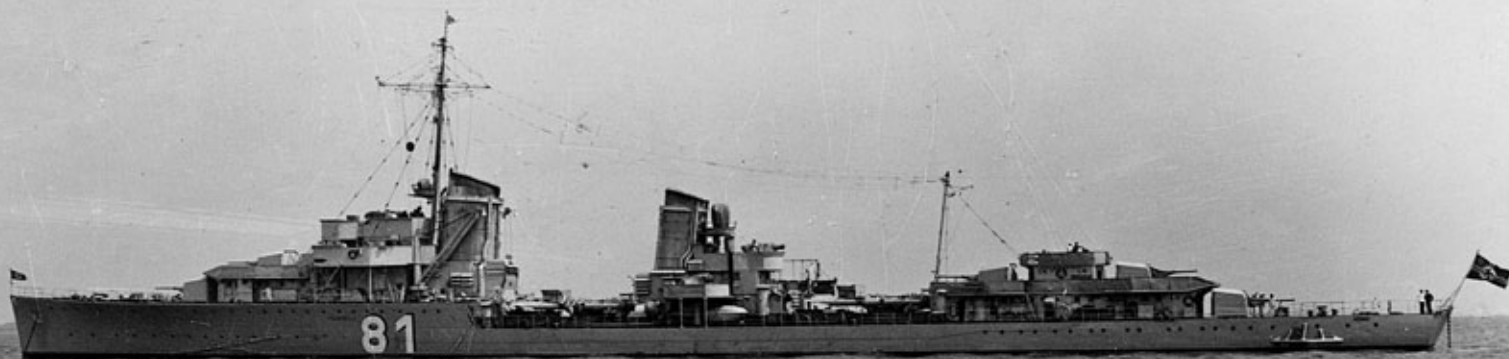
w Norwegii i Arktyce (06-09.1941). Remont (10.1941-03.1942). Działania Arktyce (05-07.1942) 07.06.1942 uszk. w wyniku pożaru maszynowni w Trondheim. 03.07.1942 wszedł na podw. skały w Westfjord. Remont (07.1942-02.1943). Działania w Nor-

wegii i Arktyce (05-11.1943): operacja „Zitronella” (wrzesień 1943). 02.11.1943 kolizja z *Erich Steinbrinck* w przejściu z Altafjord do Narviku. Działania w Cieśninach Bałtyckich (12.1943-04.1944). Kapitałny remont (05.1944-02.1945). W końcu wojny

Wolfgang Zenker (Z 9), czerwiec 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Hans Lody (Z 10), maj 1939 roku.

Bałtyk. Kapitulacja w Kilonii. Przydzielony Wielkiej Brytanii w ramach reparacji. W 1948 sprzedany na złom, rozebrany w 1949.

Bernd von Arnim (Z 11) Kampania polska (wrzesień 1939). Działania na

Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich, operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (10-11.1939). Remont (12.1939-02.1940). Kampania norweska (kwiecień 1940) – w składzie grupy narwickiej. 09.04.1940 na redzie portu Narvik storpedował i zato-

Bernd von Arnim (Z 11) przy burcie pancernika szkolnego Schleswig-Holstein, 5 lipca 1939 roku.

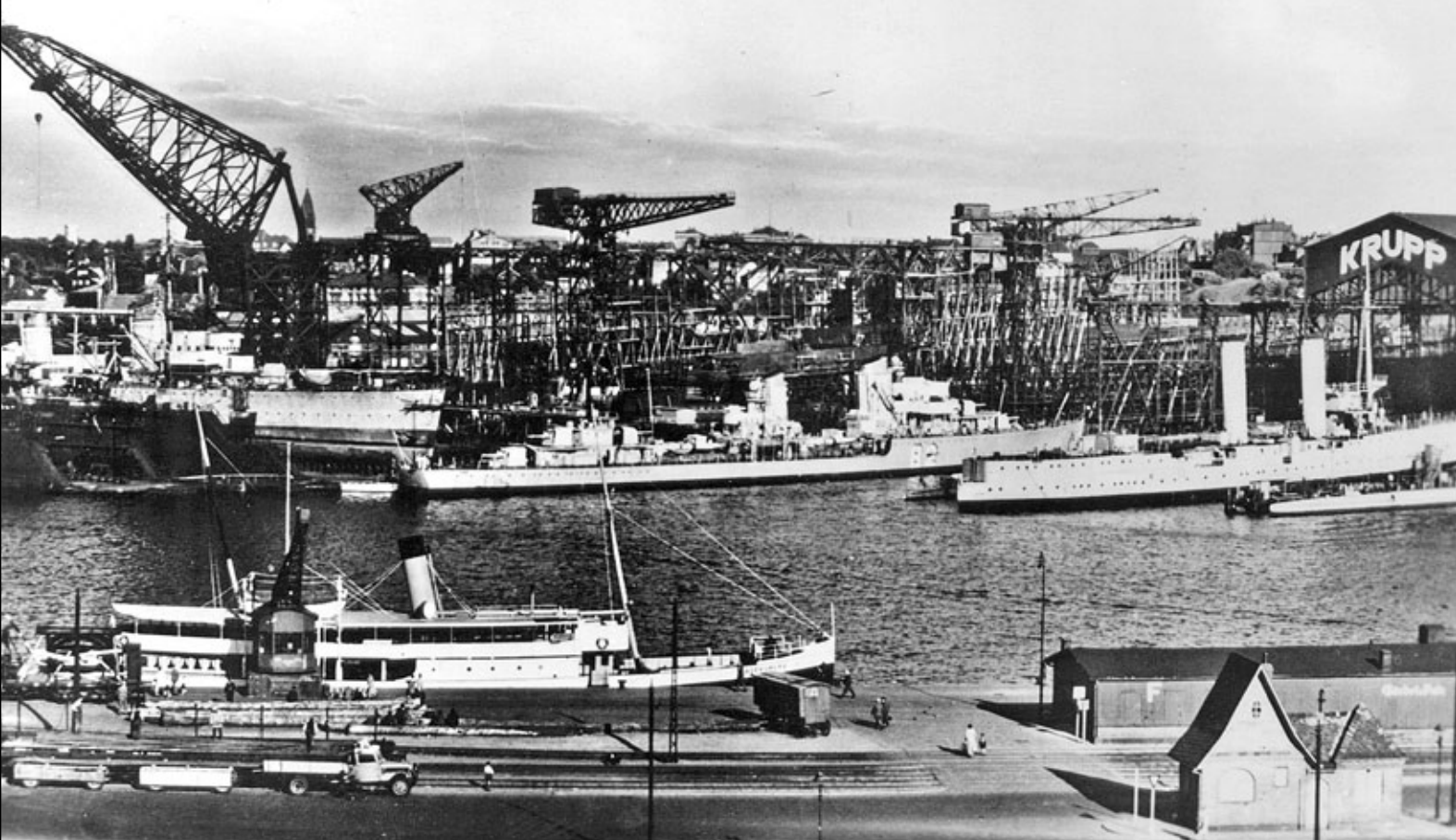
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

pił nor. panc. obrony wybrzeża *Norge*. 13.04.1940 wysadzony w powietrze przez załogę w Rombaksfjord (68°25'N, 17°54'E).

Erich Giese (Z 12) Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bał-

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Stocznia Germania w Kilonii, *Erich Giese* (Z 12) już gotowy, w doku *Erich Koellner* (Z 13). Jednostka o nieco archaicznym wyglądzie to stary lekki krążownik *Arkona*. W tle można (?) zobaczyć budowany kadłub niedoszłego lotniskowca „B”. Fotografię wykonano prawdopodobnie na początku roku 1939.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

tyckich, operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (10-12.1939). 07.12.1939 storpedował bryt. niszczyciel *Jersey*. Remont (12.1939-02.1940). Kampania norweska (kwiecień

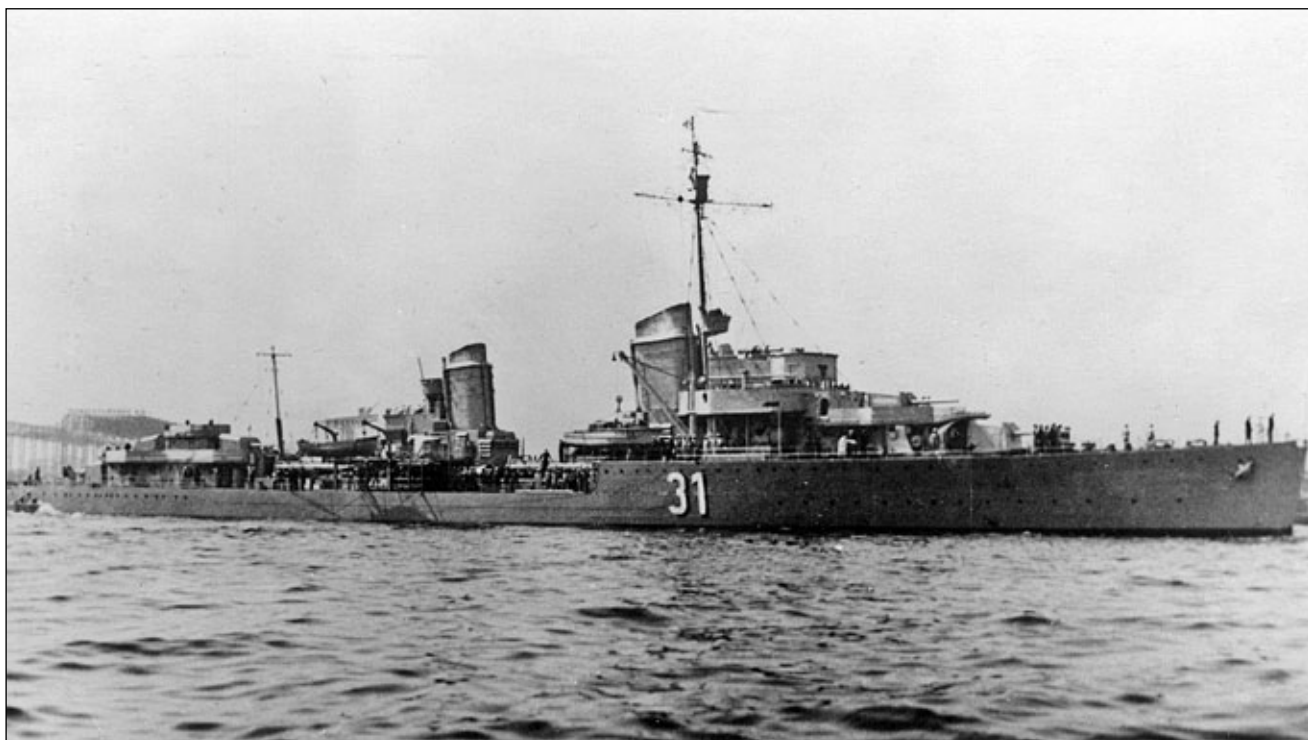
1940) – składzie grupy narwickiej. 13.04.1940 zatopiony art. bryt. okrętu liniowego *Warspite* i niszczyciela *Bedouin* w Ofofjord (68°24'N, 16°48'E), straty: 81 zabitych.

***Erich Koellner* (Z 13)** Szkolenie bojowe Bałtyk (09-12.1939). Operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (01-02.1940). Operacja „Wikinger” (22.02.1940). Kampania norweska (kwie-

Erich Giese (Z 12) krótko przed wybuchem wojny.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Erich Steinbrinck (Z 15) krótko po wcieleniu do służby.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

cień 1940) – w składzie grupy narwickiej. 11.04.1940 poważnie uszk. w wyniku awarii nawig. w Ballangenfjord, całkowicie unieruchomiony, 13.04.1940 zatopiony przez bryt. okręt liniowy *Warspite* i niszczyciele *Bedouin*, *Eskimo*, *Punjabi* Ofotfjord (68°24'N, 16°48'E) straty: 31 zabitych, 39 rannych.

Friedrich Ihn (Z 14) Parada morską z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Rejs do wybrzeży Hiszpanii i Maroka (18.04-15.05.1939). Udział w zajęciu Memel (Kłajpedy) maj 1939. Kampania polska (wrzesień 1939). Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bał-

tyckich: operacje minowe u wsch. wybrzeża Wielkiej Brytanii (09-12.1939). Remont (02-04.1940). Działania u wybrzeży Norwegii (06-07.1940). Działania w zach. Francji (09-11.1940). Remont (11.1940-01.1941). Działania w Zach. Francji (04-07.1941). Remont (08-12.1941). Operacja „Cerber-

Friedrich Ihn (Z 14) w efektownym ujęciu z lotu ptaka w czasie prób odbiorczych.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



rus" (luty 1942). Działania w Norwegii i Arktyce (02-07.1942): operacja przeciw konwojom „PQ-12”/„QP-8” (marzec 1942). Remont (07-12.1942). Działania w Cieśninach Bałtyckich i wybrzeżu norweskim (01-11.1943). Remont (11.1943-04.1944). Działania w Cieśninach Bałtyckich (06.1944-05.1945). Kapitulacja w Kopenhadze. Przydzielony ZSRR w ramach reparacji, wszedł w skład floty jako *Prytkij*. 22.03.1952 skreślony z listy floty i oddany na złom.

Erich Steinbrinck (Z 15) Parada morska z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Rejs do wybrzeży Hiszpanii i Maroka (18.04-15.05.1939). Kampania polska (wrzesień 1939). Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich, operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (10.1939-02.1940). 23.12.1939 lekko uszk. w wyniku kolizji z *Hermannem Schoemannem* w rejonie Wilhelmshaven, remont ok. tygodnia. Remont (01-04.1940). Operacja „Juno” (czerwiec 1940). Remont (07-08.1940). Działania w zach. Francji (09-11.1940). 10.10.1940 lekko uszk. bryt. lot. w Breście – 1 zabity, 3 rannych. Remont (11.1940-01.1941). Działania w Zach. Francji (04-08.1941), 25.08.1941 uszk. w wyniku wejścia na mieliznę koło La Pallice. Remont (09-12.1941). Zadanie niebojowe Bałtyk (01-07.1942).

Friedrich Eckoldt (Z 16) przed wybuchem wojny.

Przejście do Norwegii (08-09.1942). 03.09.1942 wszedł na podw. skałę w rejonie Kirkeness. Remont (09-12.1942). Działania w Norwegii i Arktyce (02-11.1943). W marcu 1943 uszkodzony w wyniku trafienia ćwiczebną torpedą z *U 703*. Operacja „Zitronella” (wrzesień 1943). 08.09.1943 uszkodzenie kadłuba od wstrząsów wskutek ognia własnej art. 21.11.1943 kolizja z *Hans Lody* w czasie przejścia z Altafjord do Narviku. 26.11.1943 staranował nor. statek *Samev* u wybrzeży Norwegii. Remont (12.1943-01.1944). Działania na Skagerraku i Kattegacie (01-04.1944). Remont kapitalny (05.1944-05.1945), dwukrotnie uszk. przez am. lot. w Kilonii (18.06 i 04.11.1944). Kapitulacja w Kilonii. Przydzielony ZSRR w ramach reparacji, wszedł w skład floty jako *Pyłkij*. 30.04.1949 przeklasyfikowany na hulk koszarowy i oznaczony PKZ-2. 19.02.1958 skreślony z listy floty, a 18.04.1958 oddany na złom.

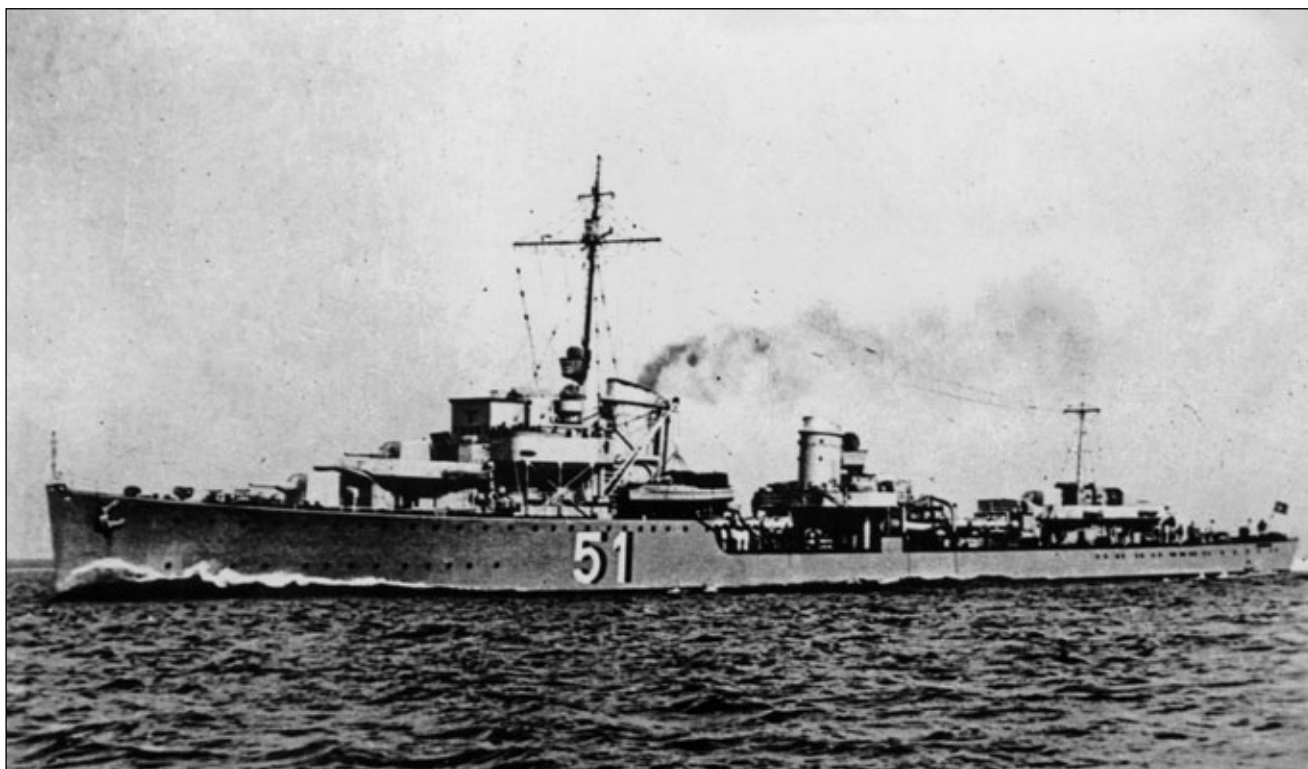
Friedrich Eckoldt (Z 16) Parada morska z udziałem Hitlera i regenta Węgier adm. Horthy (19.08.1938). Rejs do wybrzeży Hiszpanii i Maroka (18.04-15.05.1939). Udział w zajęciu Memel (Kłajpeda) maj 1939. Kampania polska (wrzesień 1939). Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich, operacje minowe wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (10.1939-02.1940). Ope-

racja „Wikinger” (22.02.1940). Kampania norweska – w składzie grupy Trondheim. Remont (05-07.1940). Działania w zach. Francji (09-11.1940). 10.10.1940 uszk. bryt. lot. Breście – 1 zabity, 3 rannych. Remont (11-12.1940), następnie zadania niebojowe Bałtyk. Działania w Arktyce (06-10.1941). 12.10.1941 kolizja z nor. statkiem w porcie Tromsø. Remont (11.1941-03.1942). Działania w Arktyce (07-12.1942): operacja minowa w wsch. części Morza Barentsa, (październik 1942), operacja „Hoffnung” (listopad 1942), operacja „Regenbogen” (grudzień 1942). 31.12.1942 zatopił bryt. trałowiec *Bramble*, a następnie został zatopiony przez bryt. krążownik *Sheffield* na Morzu Barentsa (73°19'N, 30°19'E), straty: około 340 ludzi (cała załoga i sztab flotylli).

Diether von Roeder (Z 17) Rejs do wybrzeży Hiszpanii i Maroka (18.04-15.05.1939). Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich, operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (09-1939-02.1940). 04.09.1939 lekko uszk. bryt. lot. Wilhelmshaven. Kampania norweska (kwiecień 1940) – w składzie grupy narwickiej. 09.04.1940 w Ofotfjord przechwycił nor. dozorcówce *Michael Sars* i *Kelt*. 10.04.1940 poważnie uszk. w starciu z bryt. 20 flotylla niszczycieli

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Dietrich von Roeder (Z 17) w marszu z dużą prędkością.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

w porcie Narvik – 13 zabitych. Całkowicie unieruchomiony. 13.04.1940 wysadzony w powietrze w porcie Narvik (68°25'N, 17°24'E).

Hans Lüdemann (Z 18) Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich, operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (10.1939-02.1940). Kampania norweska (kwiecień 1940) –

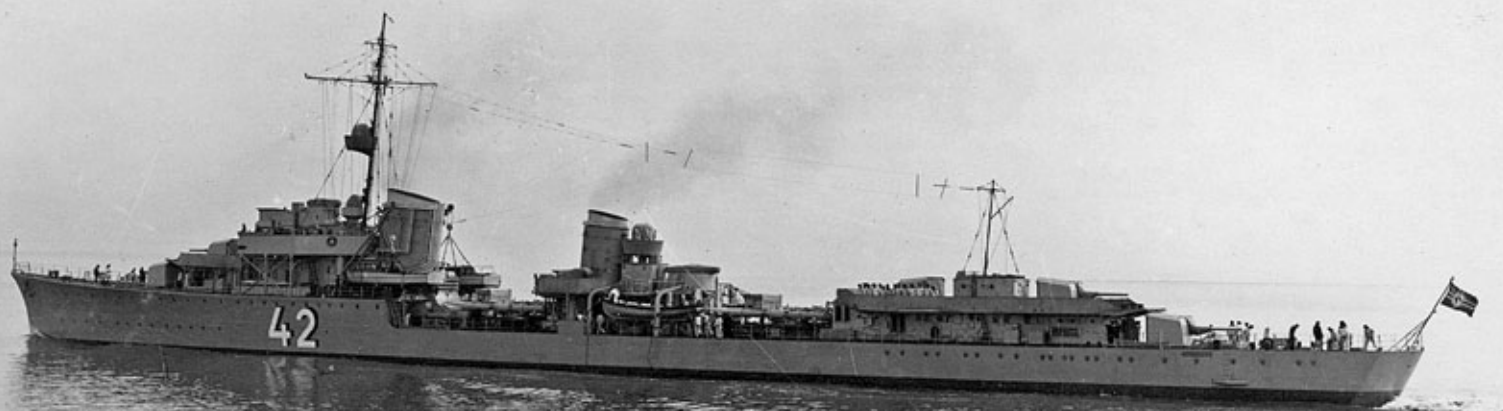
w składzie grupy narwickiej. 10.04.1940 uszk. w starciu z bryt. 20 flotylla niszczycieli w porcie Narvik – 2 zabitych. 13.04.1940 wyrzucił się na brzeg w Rombaksfjord (68°25'N, 17°24'E), dobity przez bryt. niszczyciel *Hero*.

Hermann Künne (Z 19) 24.05.1939 uszk. czasie sztormu na Morzu Północnym. Uczestniczył w zajęciu Memel

(Kłajpedy) maj 1939. Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich, operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (10.1939-02.1940) Kampania norweska (kwiecień 1940) – wschodził w skład grupy narwickiej. 13.04.1940 wyrzucił się na brzeg w Herjengsfjord (68°31'N, 17°35'E) zniszczony ładunkami wybuchowymi i torpedą bryt. niszczyciela *Eskimo*.

Karl Galster (Z 20) w bardzo efektownym ujęciu sierpień 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Wilhelm Heidkamp (Z 21), obok zacumowany bliźniaczy niszczyciel i jeden z barków szkolnych, sierpień 1939 roku. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

Karl Galster (Z 20) Działania na Morzu Północnym i Cieśninach Bałtyckich, operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (10.1939-01.1940). Remont (03-04.1940). Operacja „Juno” (czerwiec 1940) i działania u wybrzeży Norwegii (06-07.1940). Działania w zach. Francji (09-12.1940). Remont (12.1940-04.1941). Działania Arktyce (06-11.1941). Remont

(12.1941-05.1942). Przejście do Norwegii (06-07.1942). 03.07.1942 wejście na podw. skałę w Westfjord. Remont (07-11.1942), Działania w Skagerraku i Kattegacie (12.1942-03.1943). Działania w Norwegii i Arktyce (03-11.1943); operacja „Zitronella” (wrzesień 1943). Remont (11.1943-04.1944). Działania w Cieśninach Bałtyckich (05.1944-05.1945). Kapitulacja w Kopenhadze.

Przydzielony ZSRR w ramach reparacji, wszedł w skład floty jako *Procznyj*. 30.11.1954 przeklasyfikowany na hulk koszarowy i przemianowany na PKZ-89. 25.06.1956 skreślony z listy floty i oddany na złom.

Wilhelm Heidkamp (Z 21) Od 10.09.1939 okręt flagowy FdT, a następnie FdZ. Operacje minowe u wsch.

Anton Schmitt (Z 22) krótko przed wybuchem wojny.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



wybrzeży Wielkiej Brytanii (10.1939-02.1940). Kampania norweska (kwiecień 1940) – w składzie grupy narwickiej. 09.04.1940. Storpedował i zatopił w rejonie Narviku nor. panc. obrony wybrzeża *Eidsvold*. 10.04.1940 storpedowany w porcie Narvik przez bryt. niszczyciel *Hardy*, rankiem 11.04.1940 r. przewrócił się i zatonął, straty 83 ludzi.

Anton Schmitt (Z 22) Do początków 1940 szkolenie bojowe na Bałtyku. Operacje minowe u wsch. wybrzeży Wielkiej Brytanii (1-02.1940). Kampania norweska (kwiecień 1940) – w składzie grupy narwickiej. 09.04.1940 przechwycił w Ofotfjord nor. patrolowiec *Senja*. 10.04.1940 storpedowany i zatopiony przez bryt. niszczyciel *Hunter* w porcie Narvik, straty 52 ludzi.

BIBLIOGRAFIA

1. Biereżnoj SS, *Trofieji i reparaciji WMF SSSR*, Jakuck 1994.
2. *Biuletien wojennego korablestrojenija NK*

WMF (Uprawlenije korablestrojenija WMF) – 1947, No 3 (23).

3. *Chronika Wielikoj Otieczestwiennoj wojny Sowiet-skiego Sojuza na Siewiernom tieatrze*. Wyp. 1-3, Moskwa, Wojenizdat, 1945-1946.
4. *Chronika Wielikoj Otieczestwiennoj wojny Sowiet-skiego Sojuza na Baltijskom morie i Ladožskom ozerie*, Wyp. 6-8, Moskwa, Wojenizdat, 1949-1951.
5. Busch F.-O., *Kampf um Norwegen Fjorde*, Preetz: Ernst Gerdes Verlag, 1964.
6. Campbell J., *Naval Weapons of Word War II*, London: Conway Maritime Press, 1985.
7. Dickens P., *Narvik. Battles In Fjorde*, London: Ian Allan Ltd., 1974.
8. Fock H. Z-Vor! *Internationale Entwicklung der Zerstörer und T-Boote im Zweiten Weltkrieg 1939-1945*, Hamburg Koehlers Verlag, 2001.
9. Friedman N., *Naval Radar*, Annapolis: Naval Institute Press, 1981.
10. Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd 2*, Bonn: Bernard und Graefe Verlag, 1983.
11. Harnack W., *Zerstörer unter deutscher Flagge 1934 bis 1945*, Herford: Koehlers Verlag, 1994.
12. Hildebrand H.H., *Die Deutschen Kriegsschiffe, Bd 1-6*, Herford: Koehlers Verlag, 1979-82.
13. Koop G., Schmolke K.-P., *Vom Orginal zum Mo-*

dell: *Die deutschen Zerstörer 1935-1945*, Bonn: Bernard und Graefe Verlag, 1995.

14. Kuhn V., *Torpedoboote und Zerstörer im Einsatz 1939-1945*, Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1977
15. von Kutzleben K., Schroeder W., Brennecke J., *Minenschiffe 1939-1945*, Herford: Koehlers Verlag, 1974.
16. Meister J., *Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941-1945*, München: J.F. Lehmanns Verlag, 1958.
17. Rohwer J., Hümmelchen G., *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, Annapolis: Naval Institute Press, 1992.
18. Schofield B.B., *The Arctic Convoys*, London: Ian Allen Ltd, 1977.
19. Whitley M.J., *German Destroyers of World War Two*, London: Arms & Armour Press, 1991.
20. Almanachy: „Siwernyje konwoi”, „Tajny podwodnoj wojny”.
21. Czasopisma: „Gangut”, „Sudostrojenije”, „Tajfun”, „Marine Rundschau”, „Warship”.

DOKUMENTY

KTb der SKL, MGK Nord, Admiral Norwegen, Admiral Polarküste, FdM Ost (9 Sicherungsdivision), HaKo Tromsø, HaKo Kirkeness, 6 Zerstörerflottille.

Następcami niszczycieli typu *Leberecht Maass* były jednostki typu 1936A, określane nieoficjalnie jako typ *Narvik*, uzbrojone w działa kal. 150 mm. Na załączonej fotografii prototypowy Z 23 krótko po wcieleniu do służby.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski

