

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Bitevní loď Bismarck
Ladislav Taušner

Plzeň 2020

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

Bitevní loď Bismarck

Ladislav Taušner

Vedoucí práce:

Mgr. Martin Boček, Ph. D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2020

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jsem jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň 2020

Obsah

Úvod	5
1. Německo po Velké válce	7
1.1. Bitevní lodě třídy <i>Bismarck</i>	8
1.2. Plán Z	12
2. Cesta k operaci Rheinübung	14
2.1 Operace Berlín	15
3. Operace Rheinübung	19
3.1 Bitva v Dánském průlivu	25
3.2 Hon na Bismarck	27
3.3 Poslední boj	31
Závěr	33
Resumé	36
Bibliografie	38
Přílohy	40

..

Úvod

Lod' Bismarck představovala důležitý mezník ve stavbě lodí a stala se chloubou německého válečného loďstva. Cílem práce je jednak analýza technických specifikací a charakteristiky této lodi, která se stala fenoménem své doby a jednak popis událostí, které v konečném důsledku vedly k její zkáze. Rovněž jsou v práci zmíněny stěžejní okamžiky, které ovlivnily operaci Rheinübung, jediné a zároveň poslední bojové nasazení tohoto plavidla.

V první kapitole je shrnut vývoj německých hladinových lodí, který stavbě *Bismarcku* předcházel, poté je zde zmíněn samotný vývoj bitevní lodi *Bismarck* a poslední část první kapitoly je věnována plánu Z, neboť tento plán ovlivnil nasazení lodi *Bismarck*. Součástí textu jsou i podrobné technické specifikace plavidla. K této kapitole je možné najít kvalitní literaturu psanou v češtině, neboť se jedná o obecnější pojednání a jednotlivé zdroje se ve svých závěrech víceméně shodují. Nejprínosnějším zdrojem pro tuto kapitolu pro mě byla kniha *Salvy nad vlnami* od Jaroslava Hrbka. V této knize je dobře popsána situace před druhou světovou válkou, námořní zbrojní programy i různé projekty, které zůstaly pouze na papíře či ve stádiu prototypů.

Cestě k osudné operaci Rheinübung, počínaje charakterem německé křižníkové války a jejími dopady na britské konvoje, konče operací Berlín, je věnována druhá kapitola. Na začátku války existoval jediný způsob, jak mohla německá plavidla oslabit Velkou Británii, a to opakovanými útoky na zásobovací konvoje. Admirál, kterému bylo svěřeno velení operace Rheinübung, Günther Lütjens, získal své zkušenosti již při dřívější akci s kódovým označením „Berlín“. Proto se druhá kapitola soustředí na podrobný průběh operace. Byla výjimečná tím, že zde bylo nasazeno více hladinových lodí současně během korzárské akce. V této části práce jsou využity skoro výhradně cizojazyčné zdroje, neboť operace Berlín není příliš v česky psané odborné literatuře zpracována. Nejvíce informací bylo načerpáno z knihy *Bismarck: The Final Days of Germany's Greatest Battleship* od Niklase Zetterlinga a Michaela Tamelander, která byla vytěžena i ve třetí kapitole. Anglicky psaná publikace je obohacena o bohatý fotografický materiál. Velmi cenná byla mapka operace Rheinübung a schémata rozložení sil. Kniha z roku 2009 přinesla nové informace zjištěné studiem v archivech. Zdroj nabízel pohled z obou stran, neboť jsou zde citováni i němečtí autoři.

Ve třetí kapitole je zkoumán průběh samotné operace Rheinübung, osudné

události před akcí, průběh operace a její závěr. Nejpřínosnější literaturou pro tuto část byla kniha od Ludovica Kennedyho *Pronásledování bitevní lodi Bismarck*, další informace byly opět načerpány z knihy *Bismarck: The Final Days of Germany's Greatest Battleship*. Informace v těchto knihách se zásadně nerozcházejí. Tyto zdroje je shodují i v tom, kdo *Bismarck* potopil, oba se domnívají, že to byla torpéda z britského křižníku *Dorsetshire*. Pouze němečtí autoři, jako například Burkard von Mülleinheim-Rechberg, tvrdí, že *Bismarck* poslala ke dnu vlastní osádka, což je dle mého – po prostudování velkého množství informačních zdrojů, pravděpodobnější verze. Spor o to, kdo *Bismarck* potopil, trvá prakticky dodnes, neboť anglické a americké zdroje sice připouštějí, že *Bismarck* byl potopen vlastní posádkou, ale také tvrdí, že pokud by vlastní posádka neuspěla s náložemi, *Bismarck* by se stejně potopil, neboť poškození, které *Bismarck* utrpěl v bitvě, se neslučují s plavbyschopností lodi.

Pro přesnost a konkrétnost v práci jsou použity různé termíny z mořeplavby, které jsou však náležitě vysvětleny v poznámkách pod čarou. Mezi nejčastěji používané jednotky rychlosti námořních lodí patří uzly, což je jedna námořní míle (1852 m) za hodinu. Je třeba zmínit, že válečné lodě se řadí do různých tříd, nejdůležitější budou v následujícím textu ve stručnosti vysvětleny. Menší hladinové lodě vyzbrojené torpédy a rychlopalnými děly se nazývají torpédoborce. Torpédoborce mají za úkol ochranu námořního svazu, jak obchodních, tak jiných válečných lodí, k jejich dalšímu úkolu patří protiponorkový boj. Dalším v této práci často zmiňovaným plavidlem jsou křižníky. Křižníky představují těžší a větší plavidla než torpédoborce, ale menší než bitevní lodě. Jejich úkolem je tvořit doprovod bitevním lodím či torpédoborcům, dále bojovat s nepřátelskými menšími plavidly, včetně torpédoborců, a v neposlední řadě hlídkovat. Nesou těžší výzbroj než torpédoborce a dle výzbroje se dělí na lehké a těžké. Mezník mezi lehkým a těžkým křižníkem představuje ráže děl, od 203 mm se jedná o těžký křižník, pod tuto ráži lehký. Vrchol pomyslné pyramidy poté tvořily bitevní lodě. Plavidla nejvíce vyzbrojená, nejvíce pancéřovaná, jejichž jediný cíl byl vybojování nadvlády na moři.

1. Německo po Velké válce

Versailleská smlouva, kterou Německo podepsalo 28. července 1919, mu přinesla značná zbrojní omezení. Vítězné mocnosti se chtěly pojistit pro případ nové války, proto prakticky eliminovaly sílu německého námořnictva. Německo si smělo ponechat šest predreadnaughtů třídy *Braunschweig* nebo *Deutschland*, další 2 lodě mohly být ponechány v rezervě jako zdroj náhradních dílů, dále šest lehkých křižníků (2 v rezervě), dvanáct torpédoborců a dvanáct torpédovek.¹ Bitevní lodě a křižníky směly být nahrazeny novými po uplynutí dvaceti let od jejich dostavění, u lehčích tříd činila lhůta dokonce patnáct let. Nové bitevní lodě nesměly dosáhnout většího výtlaku než 10 000 t, v případě křižníků 6 000 t, torpédoborců 800 t a torpédovek 200 t. Maximální početní stav *Reichsmarine* byl stanoven na 15 000 mužů. Tato ozbrojená složka nesměla vlastnit ponorky, jejichž stavba byla Německu zapovězena.²

Německo se snažilo tato omezení obejít, a proto již roku 1928 začala výstavba tzv. kapesních lodí třídy *Deutschland*. Ty sice byly stavěny s ohledem na omezení daná Versailleskou smlouvou, avšak některá omezení byla přesto porušena. Výsledné lodě třídy *Deutschland* (*Deutschland*, později *Lützow*, *Admiral Scheer* a *Admiral Graf Spee*) měly udávaný výtlak 12 100 t, ale jejich skutečný výtlak činil 15 500 t. Velká Británie a Francie se tím ale příliš neznepokojovaly, jejich vlády si byly jisty vlastními loďstvy a roli hrál také fakt, že nová třída francouzských lodí *Dunkerque*, stejně jako britské lodě *Hood*, *Repulse* a *Renown*, byly rychlejší a mnohem mohutněji vyzbrojené.³

Proto Spojenci těmto lodím nevěnovali příliš pozornosti a nepovažovali je za hrozbu, posměšně je nazvali kapesními bitevními loděmi. Němci je nazývali *Panzerschiff* čili obrněné lodě, později je během války překlasifikovali na těžké křižníky. Ve skutečnosti se však Německu podařilo postavit přesně ten druh válečného plavidla, kterého se Spojenci obávali nejvíce. Dieselové motory umožňovaly dosáhnout rychlosti 28 uzlů, čímž byly kapesní lodě rychlejší než jakékoliv britské bitevní lodě té doby. S šesti děly ráže 280 mm byly vyzbrojenější než křižníky v Atlantiku. A na co tato děla nestačila, před tím kapesní bitevní lodě třídy *Deutschland* zkrátka uprchly. Ve spojení s velkým akčním rádiem vznikla plavidla ideální na korzářské akce v Atlantiku proti křehkým a životadárným námořním trasám Velké Británie. Rychlejší byla pouze francouzská bitevní

¹ Zde mohlo Německo mít po čtyřech dalších plavidlech v rezervě.

² PEJČOCH, Ivo, NOVÁK, Zdeněk, HÁJEK, Tomáš, *Válečné lodě*, 4. díl, Praha 1993, s. 67.

³ AILSBY, Christopher, *Třetí říše den po dni*, Praha 2005, s. 46.

lod' *Dunkerque* a britské bitevní křižníky *Hood*, *Repulse* a *Renown*.⁴

Dne 18. června 1935 byla podepsána námořní dohoda mezi Velkou Británií a Německem. V této dohodě Velká Británie umožňovala Německu právo mít válečné loďstvo o tonáži nepřekračující 35 % tonáže britské, přičemž u ponorek byla tato kvóta zvýšena na 45 % a za určitých okolností dokonce na 100 %. Tím prakticky došlo k legalizaci Hitlerova roztrhání Versaillské smlouvy. Německo mohlo přistoupit klidně na 35 %, neboť ve chvíli podpisu smlouvy mělo sotva 75 000 t tonáže válečných lodí, tj. necelých 8 % britské. K tomu bylo zapotřebí nejenom obrovských finančních nákladů, ale i materiálu (zejména oceli) a kapacit loděnic. Toho si byli Britové vědomi a neočekávali proto, že Němci budou schopni v krátké době svou kvótu naplnit.⁵

Výsledkem tohoto zbrojení byly bitevní lodě *Gneisenau*⁶ a *Scharnhorst*.⁷ Jejich oficiální výtlak činil 26 000 t, avšak jejich skutečný výtlak byl 32 100 t. Zda byly tyto lodě odpovědí na francouzskou třídu *Dunkerque* není jisté, neboť jejich účelem byla hlavně válka proti námořnímu obchodu, zejména tomu britskému. Tyto lodě byly masivně pancéřovány⁸ a dosahovaly rychlosti až 32 uzlů, toho však bylo dosaženo na úkor výzbroje, která činila 9 děl ráže 280 mm, přičemž se počítalo s jejich přezbrojením na 380 mm děla, k němuž však nikdy nedošlo. Díky svému velkému akčnímu rádiu a vysoké rychlosti byly jako stvořené pro tzv. křižníkovou válku.⁹

1.1. Bitevní lodě třídy *Bismarck*

Po bitevních lodích *Scharnhorst* a *Gneisenau* následoval vrchol německé školy bitevních lodí, lodě třídy *Bismarck*. Stavbou byla pověřena loděnice *Blohn und Voss*, sídlící v Hamburku. Kýly *Bismarcku* a *Tirpitz* byly založeny v roce 1936 a o tři roky později byla plavidla spuštěna na vodu. Lodě třídy *Bismarck* musely dodržet podmínky dané Washingtonskou námořní smlouvou z roku 1923, která omezovala maximální výtlak bitevních lodí na 35 600 t a jejich hlavní děla na 406 mm. Avšak existovala klouzavá doložka londýnské námořní smlouvy z roku 1936, která připouštěla bitevní lodě s maximálním výtlakem 45 720 t, pokud Itálie a Japonsko nepřijmou smlouvu do 1. dubna

⁴ FÉR, Ondřej, *Válečné lodě 20. století. Přehled nejvýznamnějších plavidel*, Brno 2014, s. 53.

⁵ HRBEK, Jaroslav, *Salvy nad vlnami. Od výstřelů na Westerplatte po zkázu Bismarcku*, Praha 1997, s. 17–18.

⁶ Spuštěna na vodu 8. prosince 1936.

⁷ Spuštěn na vodu 3. října 1936.; HRBEK, s. 23.

⁸ Pancéřový pás dosahoval tloušťky 330 mm, paluba byla poté chráněna 110 mm.

⁹ Označení pro námořní akce, jež Kriegsmarine vedla proti britskému námořnímu obchodu v Atlantiku; tamtéž.

1937. Japonsko odmítalo smlouvu podepsat, dokud nebude mít v tonáži bitevních lodí zajištěnou rovnováhu se Spojenými státy americkými. Německu proto bylo dovoleno dokončit bitevní lodě s výtlakem až 45 720 t. Nakonec byl výtlak stanoven na 42 064 t, aby se lodě vešly do německých přístavů Kielského kanálu.¹⁰

Původní projekt „bitevní lodě F a G“ z listopadu 1934 počítal s výtlakem do 35 000 t, s výzbrojí 8 děl ráže 330 mm a pohon měly zajišťovat diesellové motory, které by jí daly akční rádius 16 000 námořních mil při 21 uzlech. Výzbroj byla nejdříve změněna na 356 mm a později na finálních 380 mm, nová loď dostala parní turbíny o výkonu 148 116 koní (110 450 kW), čímž se sice zvýšila rychlost ze 29 na 30 uzlů, ale snížil se její akční rádius na polovinu 8 525 námořních mil, což se později ukázalo jako fatální chyba. Ke klasickému parnímu pohonu se přešlo kvůli nemožnosti německého průmyslu vyrobit takto silný diesellový motor.¹¹

Výsledná třída *Bismarck* byla dlouhá téměř 270 metrů a 36,6 metrů široká. Palubní hangár pojal šest průzkumných letounů Arado Ar 196. Se svým výtlakem překračujícím 50 000 t při plném naložení se jednalo o dosud největší třídu bitevních lodí, jaká kdy byla postavena. Nová třída bitevních lodí byla stavěna jako protiváha francouzské bitevní lodě třídy *Richelieu*. Tyto nové francouzské lodě dosahovaly 32 uzlů, takže aby jim lodě třídy *Bismarck* mohly konkurovat, potřebovaly dosáhnout rychlosti alespoň 30 uzlů. Velký důraz byl u této třídy kladen na pancéřovou ochranu, kdy byl použit nový typ oceli *Wotan*, pojmenovaný dle starogermánského boha války, vyvinutý německou firmou *Krupp*. Ta se dělila podle příměsí na pružnou (*Wotan weich*) a na tvrdou (*Wotan hart*). Tato ocel byla velice drahá, proto byla použita jenom na zvláště citlivé části lodi. Firma *Krupp* ještě vyvinula ocel, která se jmenovala *Krupp cementite*. Na pancéřování bitevních lodí třídy *Bismarck* byly použity tyto druhy oceli KC (*Krupp cementite*). Tvrzená pancéřová ocel, která obsahovala 3,5–3,8 % niklu, 2 % chromu, 0,3 % uhlíku, 0,3 % manganu a 0,2 % molybdenu, byla použita na pancéřování bočního pásu, dělostřeleckých věží, barbety a velitelské věže plavidla. Homogenní tvrzená ocel s pevností v tahu 85-95 kg/mm² *Wh* (*Wotan hart*)¹² byla použita na pancéřování paluby. A nakonec *Ww* (*Wotan weich*),

¹⁰ PORTER, David, *Druhá světová válka v datech. Německé válečné námořnictvo 1935—1945*, Praha 2010, s. 117.

¹¹ MULLIGAN, Timothy P., *Ship-of-the-Line or Atlantic Raider? Battleship "Bismarck" between Design Limitations and Naval Strategy*. In *The Journal of Military History* 69, 4, 2005, s. 1023–1024.

¹² Pevnost v tahu je nejvyšší možné napětí materiálu při natahování, kterému materiál odolává bez deformace. Zde jsou hodnoty udávány kilogramech na milimetr čtvereční, tzn. kolik vydrží jeden milimetr čtvereční kilogramů než se deformuje.

homogenní tvrzená ocel s pevností v tahu 65—75 kg/mm², byla použita na pancéřování protitorpédových přepážek. Jednalo se tedy o velmi pevnou ocel, která byla navržena tak, aby dokázala vydržet granáty i těch největších kalibrů.¹³ Tento typ oceli byl vyvinut na počátku 30. let 20. století a byla mnohem kvalitnější než ocel na ostatních lodích. Pancíř o síle 100 mm odpovídal pancíři o síle 125 mm u lodí ostatních mocností, což dělalo v té době z lodí třídy *Bismarck* nejvíce pancéřované lodě na světě. Vrchní část pancéřovaného pásu měla sílu 145 mm a jeho délka činila 2,2 metrů. Střed pancéřovaného pásu tvořil pancíř o síle 320 mm a šířce asi 1,7 metrů. Pancéřovaný pás tvořil celkem 68 % délky lodi, což bylo mnohem více než na jiných lodích (*Yamato* – 53,5 %, *Iowa* – 53,9 %, *Richelieu* – 54,2 %). Takto dlouhý pancéřovaný pás byl umožněn symetrickým rozložením děl hlavní baterie. Hlavní pancéřování lodi – takzvaná citadela, chránila nejdůležitější části lodi, jako byly například strojovny, muniční sklady, komunikační uzly a jiná důležitá místa na lodi. Zde byl pancíř silný dle potřeby od 130 mm nad strojovnami až do 145 mm nad muničními sklady.¹⁴

Lod' měla však i svoje slabiny, které se projevily při dělostřeleckých zkouškách, kdy se přišlo na to, že dělostřelecké věže netěsní. V hlášení Velitelství dělostřeleckých zkoušek *Kriegsmarine* bylo uvedeno: „*Při stavbě se musí dbát na schopnost veškerých instalací obstát v Atlantiku. Zvláště musí být zaručena vodotěsnost dělostřeleckých věží a zařízení (střílen, zaměřovacích zařízení, pozorovacích teleskopů apod.)*.“¹⁵ Dalším problémem byl špatně pancéřovaný prostor kormidla. Kormidlo bylo automatizováno s možností přejít na manuální kontrolu. Nicméně tento systém nefungoval stoprocentně. Při testech se také ukázalo, že při plné rychlosti se loď v případě vypadnutí kormidla nedá prakticky ovládat a začne se nekontrolovatelně točit. Důvodem bylo, že lodní šrouby byly umístěny moc blízko u sebe, což zapříčinilo, že při plném chodu negenerovaly dostatečný pákový efekt, toto zabraňovalo manévřům pomocí rozdílných otáček na lodních šroubech. Při testech tomu však málokdo přikládal důležitost.¹⁶

Design pancéřování se od let 1914–1918 nezměnil, proto byla loď poněkud hůře odolná proti dalekonosné střelbě. Pouze její velikost a členění pomocí přepážek jí dodala

¹³ RICO, José M., *The Battleship Bismarck. The Complete History of the Ship*, New York 2014, s. 42.

¹⁴ Tamtéž.

¹⁵ PORTER, s. 117.

¹⁶ ZETTERLING, Niklas, TAMELANDER, Michael, *Bismarck: The Final Days of Germany's Greatest Battleship*, Philadelphia 2009, s. 60.

jistou odolnost proti torpédům. Použití dvou dělových věží hlavní baterie by se mohlo zdát zpátečnické, ale mělo svůj důvod. Spočívalo v německé dělostřelecké filosofii. Němečtí dělostřelci byli cvičeni střílet stupňovitě; polovina děl vystřelila na cíl, druhá polovina na jinou vzdálenost. Podle porovnání dopadu střel se mohl náměr lehce upravit a děla poté začala zasahovat cíl. Pro tuto taktiku byly dvoudělové věže nejlepší, neboť byly dokonale vyvážené; čtyři děla vpředu a čtyři vzadu. Nicméně použití dvoudělových věží mělo i svou slabinu, tou byla nutnost použít více věží, konkrétně čtyři, než u běžně používaných moderních věží se třemi bateriemi. Tím se zvýšilo hmotnostní zatížení lodě.

17

Výzbroj tvořilo 8 děl 38 cm SK C/34 (15palcová děla).¹⁸ Byla to největší námořní děla, která kdy byla osazena na německou válečnou loď. Tato děla používala mosazné nábojnice. Každá z těchto nábojnic vážila 70 kg a při výstřelu pomáhala utěsnit závěr děla. Použití mosazných nábojnic umožnilo instalovat na dělo poměrně jednoduchý závěrový mechanismus s horizontálně kluzkým bokem, ale problémem byly jejich rozměry a hmotnost. Naproti tomu děla u amerických či britských lodí byla nabíjena pytlouvanou hnací náplní, což vyžadovalo složitější závěrový mechanismus, ale odstraňovalo problémy při vyhazování mohutné nábojnice po výstřelu. Maximální dostřel děla SK C/34 činil 36 520 m (tedy mnohem vyšší, než dostřel staršího britského děla BL 15 Mk 1 ráže 381 mm), ale výhody z toho plynoucí byly spíše teoretické, neboť největší známé vzdálenosti, na něž bitevní loď zasáhla svůj cíl, jsou tyto: dne 8. června 1940 – *Scharnhorst* zasáhl mateřskou letadlovou loď *Glorious* na vzdálenost přibližně 24 140 m. Dne 9. července 1940 – *Warspite* zasáhla italskou bitevní loď *Guilio Cesare* na vzdálenost 23 770 m.¹⁹

Bismarck stál ve své době neuvěřitelných 198 milionů marek, což dnešním přepočtu dělá 2,6 miliardy amerických dolarů, a na jeho stavbu bylo spotřebováno přes 50 000 tun oceli. Byla spuštěna na vodu v Hamburku 14. února 1939. Spuštění bitevní lodi *Bismarck* bylo v nacistickém Německu velkou událostí. Německá vláda se rozhodla při této příležitosti uspořádat státní oslavu. Mezi přítomnými na tribuně byli i Adolf Hitler a nejvyšší špičky nacistického Německa. Hitler pronesl projev, v němž vyslovil přesvědčení, že budoucí posádka lodi bude nezdolným duchem železného kancléře

¹⁷ PORTER, s. 117–118.

¹⁸ 38 cm – ráže, SK- *Schnelladekanone* (rychle střílející dělo), C/34- *Konstruktionsjahr* 1934 (rok návrhu).

¹⁹ PORTER, s. 134.

Bismarcka. Loď pokřtila přímo vnučka Otty von Bismarcka, Dorothea von Loewenfeld. Bitevní loď symbolizovala nejen nový nástup německého válečného námořnictva, ale také zesílení moci nacistů.²⁰

1.2. Plán Z

Bitevní lodě třídy *Bismarck* byly součástí námořního plánu Z. Na konci května 1938 Hitler poprvé oznámil vrchnímu veliteli *Kriegsmarine* generál-admirálovi Erichu Raedrovi, že je třeba počítat s Velkou Británií jako s protivníkem. Do té doby stále všechny vrchní velitele přesvědčoval o možnosti mírového soužití s Velkou Británií. Nyní však názor změnil a žádal Raedera, aby byla urychlena výstavba hladinového loďstva, připravena stavba dalších plavidel a vyrovnán stav ponorek s Velkou Británií. V srpnu 1938 Raeder pověřil plánovací oddělení *SkI* vypracováním hlavní linie dalšího rozvoje *Kriegsmarine*. Plánovací oddělení po dlouhých diskuzích přišlo se dvěma variantami. První varianta se soustředila na výstavbu ponorek a obrněných lodí a jejím cílem byl jedině boj proti britským obchodním a zásobovacím trasám. Tento program bylo možno uskutečnit poměrně rychle a bez velkých finančních nákladů. Druhá varianta, z níž nakonec vzešel plán Z, dávala přednost vyváženému silnému loďstvu, které v ofenzivní válce na britských námořních trasách mělo současně bojovat i proti britským válečným lodím. Raeder se klonil ke druhé variantě. Hitlerovi však předložil oba návrhy a ten v lednu 1939 potvrdil plán Z. Plán Z byl plánován na šest let a jasně stanovil, že hlavní úloha *Kriegsmarine* bude získání námořní nadvlády v Atlantiku. Hitler prohlásil, že do roku 1945 nebude vůbec silné námořnictvo potřebovat. V roce 1945—1946 mělo mít německé válečné námořnictvo dle plánu Z následující složení: (viz příloha číslo 1)²¹

Tento plán byl velice ambiciózní, ani v nejpříznivějších podmínkách ho nebylo možné splnit. Navíc plán vůbec nepočítal se zdokonalením techniky stavby a vybavení lodí. Přijetí plánu bylo velkou výhrou a štěstím pro Brity. Vypuknutí války prakticky plán Z anulovalo, v platnosti nezůstaly ani programy z let 1937 až 1939. Již rozestavěné lodi H a J byly rozebrány, nedokončeny zůstaly jak tři lehké křižníky (M, N, O), tak dva těžké, z nichž *Lützow* byl prodán Sovětskému svazu a *Seydlitz* měl být přestavěn na letadlovou loď. K 22 torpédoborcům dokončeným před vypuknutím války přibylo později pouze 18 dalších jednotek z programů 1938 a 1939, z nichž některé byly vyzbrojeny 4 až 5 děly

²⁰ KENNEDY, Ludovic, *Pronásledování bitevní lodí Bismarck*, Praha 1987, s. 18.

²¹ HRBEK, s. 32.

150 mm. Kromě toho vstoupilo do služby během války 15 velkých torpédovek třídy T 22 z programu 1939 a také 9 menších torpédovek třídy T 13 z programu 1937. Dále bylo rozestavěno 72 ponorek z programu 1937—1939, jejichž stavba pokračovala dost pomalu vzhledem ke sporům, které typy jsou nejvhodnější. Z výše uvedeného vyplývá, že programy námořního zbrojení v posledních předválečných letech nebyly příliš velké a stěží by pokryly oněch 35 % povolených v britsko-německé námořní dohodě. Do určité míry to bylo způsobeno i nedostatkem financí, neboť většina rozpočtu šla na armádu a letectvo.²² Náklady na stavbu válečných lodí byly totiž vysoké, 2 bitevní lodě třídy *Scharnhorst* stály každá téměř 150 milionů říšských marek a 2 bitevní lodě třídy *Bismarck* stály každá téměř 250 milionů říšských marek. Za tuto částku mohlo Německo postavit přes sto ponorek typu VII.²³ Právě nedostatek hladinových válečných lodí přinutil *Kriegsmarine* k vedení křižníkové války.²⁴

²² Tamtéž, s. 33.

²³ GRÖNER, Erich, *German Warships: 1815–1945: Major Surface Warships*. Annapolis 1980, s. 31–35.

²⁴ WILLIAMSON, Gordon. *German Pocket Battleships 1939–1945*. Oxford 2003, s. 15.

2. Cesta k operaci Rheinübung

Po vypuknutí druhé světové války nesly hlavní tíhu bojů proti britskému námořnímu obchodu ponorky. Po zisku francouzských a norských základen se jim zkrátila cestovní vzdálenost k operační oblasti o 450 námořních mil.²⁵ To výrazně zlepšilo jejich situaci a mohly také těžit z toho, že na začátku války byla britská protiponorková obrana slabá. Nicméně Němci této výhody pro nedostatek ponorek nedokázali využít. Mezi 1. červencem 1940 a 1. březnem 1941 vstoupilo do služby 72 ponorek, přičemž bylo ztraceno pouze 13. I přesto mezi listopadem 1940 a únorem 1941 bylo operativních pouze 24 ponorek a z toho se v operačním prostoru nacházelo pouze 10. A na konci února 1940 se počet operativních ponorek ještě snížil, a to na 22. Ačkoli německých ubootů nebylo mnoho, byly velice úspěšné. Od června 1940 do března 1941 potopily 381 lodí o celkové tonáži přes 2 000 000 brutto registrovaných tun (BRT).²⁶

V březnu 1940 začali Němci vysílat pomocné křižníky do vzdálených oblastí oceánu. Na konci března 1941 7 pomocných křižníků potopilo či zajalo 80 lodí o celkové tonáži přes 494 000 BRT. Celková potopená tonáž se ale jeví jako druhořadá, neboť cílem těchto lodí bylo vázat nepřátelské síly v Atlantiku. Úspěšné akce však přesvědčily Raedera, že bude možné vyslat silnější uskupení hladinových lodí do Atlantiku. Raederovo uvažování bylo v tomto silně ovlivněno jeho zkušenostmi z první světové války. Po první světové válce byli velitelé Kaiserliche Marine²⁷ silně kritizováni za to, že nevyužili potenciál hladinového loďstva a drželi ho (mimo bitvu u Jutska) v domácích přístavech. Raeder byl odhodlán zabránit podobné situaci za jakýchkoliv okolností. Základním cílem německého námořnictva v nasazení hladinových lodí proti nepřátelskému námořnímu obchodu bylo potápění obchodních lodí. K tomu bylo nutné, aby hladinové lodě zůstaly co nejdéle nepoškozené. Byl vydán rozkaz, aby se vyhýbaly střetnutím s podobně silnými či silnějšími loděmi nepřítele.²⁸ Zkouškou, zda se německé lodě dokáží nepozorovaně dostat do Atlantiku a zde udeřit na námořní obchod nepřítele a následně uniknout bez újmy, byla operace Berlín.

²⁵ 833 kilometrů.

²⁶ VEGO, Milan. *Operation Rhine Exercise May 18–27, 1941*. In: *Naval War College Review* 72, 1, 2019, s. 92.

²⁷ Označení pro německé námořnictvo během 1. světové války.

²⁸ ASSMANN, Kurt, *Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen* Heidelberg 1957, s. 136–137.

2.1 Operace Berlín

Na tuto operaci byly vyčleněny dvě bitevní lodě *Scharnhorst* a *Gneisenau* pod velením admirála Günthera Lütjense. Obě plavidla se na začátku prosince 1940 přesunula do Kielu, aby se odtud pokusila o proniknutí do severního Atlantiku. Vyplutí bylo naplánováno na 28. prosince 1940. Kvůli silné bouři se však lodě musely vrátit do Německa a operace byla odložena na leden následujícího roku. *Gneisenau* se vrátila do Kielu a *Scharnhorst* do Gdyně, kde zůstal až do 19. ledna. Následně 22. ledna 1941 *Scharnhorst* a *Gneisenau* vypluly z Kielu úspěšně znovu. Operace Berlín byla zahájena. I když bylo vyvinuto veškeré úsilí, aby vyplutí lodí zůstalo tajné, byly obě lodě zpozorovány britským agentem, když si razily cestu Velkým Beltem,²⁹ jenž odděluje Zeeland od pevniny Dánska. Hlášení bylo odvsíláno admiralitě v Londýně. Admirál John Tovey, jenž velel Home Fleet,³⁰ proto vyslal na moře dvě bitevní lodě *Nelson*, *Rodney* a jeden bitevní křižník *Repulse*, 8 křižníků a 11 torpédoborců v naději, že se setká s *Gneisenau* a *Scharnhorstem* někde na jihu od Islandu. Zde Tovey předpokládal, že se Lütjens pokusí o proniknutí do vod Atlantiku. Lütjens toto měl původně v plánu, ale nakonec se rozhodl pro jinou trasu. Poté, co Lütjens zpozoroval dva britské křižníky, svůj úmysl změnil a učinil rozhodnutí proplout do Atlantiku Dánskou úžinou, severně od Islandu. A díky tomuto rozhodnutí se jeho uskupení s britskou eskadrou minula. Jeden z britských křižníků, *Naiad*, sice spatřil obrysy německých lodí, ale nevyvinul žádné úsilí k jejich sledování s tím, že si britští námořníci nebyli jisti svým úsudkem. Admirál Tovey poté dospěl k přesvědčení, že se jednalo o iluzi, a rozhodl se vrátit zpět na svou domovskou základnu ve Scapa Flow.³¹

Následně 30. ledna 1941 se německé lodě setkaly s tankerem *Adria* a doplnily si zásoby paliva, což kvůli nepřízni počasí bylo dokončeno až 2. února. Hned po dočerpání zásob se vydaly na svou cestu skrze Dánskou úžinu, přičemž se stala tragická událost. Námořník jménem Liske sloužící na *Gneisenau* spadl přes palubu a již nikdy nebyl nalezen. Za úsvitu 4. února *Scharnhorst* a *Gneisenau* propluly do Atlantiku. A 5. a 6. února 1941 načerpaly pohonné hmoty z tankeru *Schlettstadt*.³²

Lütjens uvažoval o dvou operačních oblastech. První se nacházela na severu, kudy

²⁹ Prostřední z Dánských úžin, spojující Baltské moře a průliv Kattegat. Nachází se mezi ostrovy Lolland a Sjælland na východě a Langelland a Fyn na západě.

³⁰ Tradiční označení pro britské loďstvo, chránící domovské vody.

³¹ ZETTERLING, s. 67.

³² Tamtéž, s. 71.

konvoje (označené SL a HX) křižovaly Atlantik mezi Kanadou a Velkou Británií. Druhá se rozkládala mezi Velkou Británií, Gibraltarem a Freetownem³³ na západním pobřeží Afriky. Admirál Lütjens se rozhodl pro první variantu.³⁴

Německá zpravodajská služba hlásila, že konvoj HX-106 opustil 31. ledna Halifax a nyní se nacházel na severo-východním kurzu. Spojenecký konvoj HX-106, skládající se z 41 lodí, byl na cestě do Liverpoolu, když byl 9. února 1941 v 8:30 detekován *Scharnhorstem* a *Gneisenau*. Kontakt byl navázán, když od sebe byla obě uskupení vzdálena 28 kilometrů. Němci zjistili, že konvoj doprovází alespoň jedna bitevní loď. O 11 minut později byla identifikována jako *Ramillies*. Kapitán *Scharnhorstu* Otto Ciliax se nabídl, že využitím své vyšší rychlosti odláká britskou bitevní loď a tím umožní *Gneisenau* zaútočit na oslabený konvoj. Lütjens však toto odmítl, neboť měl přímé rozkazy od Hitlera vyhnout se jakémukoliv střetnutí s velkými válečnými loďmi nepřítele. V důsledku tohoto nařízení se Lütjens rozhodl útok přerušit, avšak projevil znepokojení nad současnou situací, neboť se domníval, že britské lodě jeho uskupení spatřily. Naštěstí pro něj Britové zpozorovali pouze jednu loď, již nesprávně identifikovali jako *Admiral Hipper*. Kvůli této chybě nebyl Tovey informován o aktuální poloze stíhaných lodí, a proto se domníval, že *Scharnhorst* a *Gneisenau* jsou stále v domovském přístavu.³⁵

Dne 15. února 1941 se německé lodě setkaly s tankery *Esso Hamburg* a *Schlettstadt* a doplnily si zásoby pohonných hmot. O 2 dny později se poté vydaly znovu pátrat po spojeneckých konvojích. Admirál Lütjens doufal, že se setká s konvojem HX-111, který se nacházel jižně od jeho pozice. Po dvou dnech marného hledání to však musel vzdát a zamířil na západ.³⁶

Dne 22. února 1941 pozorovatelé na *Gneisenau* hlásili nadějně vypadající oblaky kouře na obzoru. Okamžitě byl vydán rozkaz k bojové pohotovosti a eskadra zvýšila rychlost, aby tato oblaka pronásledovala. Jak se německé lodě blížily k cíli, nadšení vystřídalo zklamání. Neboť plavidla nebyla naložena proviantem a válečným materiálem, byla na cestě zpět do Spojených států amerických. Nestálo by za to na ně zaútočit. Lütjens

³³ Hlavní město Sierra Leone.

³⁴ SCHMALENBACH, Paul, *Profile Warship 33 German Battlecruisers Scharnhorst and Gneisenau*, London 1973, s. 22.

³⁵ Tamtéž.

³⁶ GARZKE, William, DULIN, Robert, *Battleships: Axis and Neutral Battleships in World War II*, Annapolis 1985, s. 158.

si však rychle uvědomil, že nemá na výběr. Jakmile totiž konvoj spatřil elegantní šedé přídě bitevních lodí s rýsujícími se superstrukturami, lodě konvoje se rozptýlily a začaly hlásit polohu německého uskupení. Byly vystřeleny první varovné výstřely, ale kapitáni konvoje na ně nijak nereagovali. Drželi svůj kurz a frekvence vysílaných zpráv se ještě zvýšila. Kolem 11:00 se Lütjens rozhodl zahájit ostrou palbu. V 10:55 potopily *Scharnhorst* a *Gneisenau* společně přepravní a nákladní loď *Kantara*. Ve 13:12 následovala přepravní a nákladní loď *Trelawny*, kterou potopila *Gneisenau*. *Scharnhorst* zadržel tanker *Lustrous*. A v 16:23 byla potopena nákladní loď *A. D. Huff*. Pouze jednomu tankeru se podařilo uniknout. Podobný osud potkal i nákladní loď *Harlesden*, ta byla vzdálena 50 mil od místa útoku. Byla pronásledována a ve 23:08 se potopila. Celkem bylo potopeno 5 lodí o celkové tonáži přes 25 000 BRT.³⁷

Po tomto úspěchu a po doplnění zásob se německá eskadra vydala na jih od Azor. Zde narazila na nepřátelský konvoj, ale kvůli přítomnosti bitevní lodě *Malaya* na něj nezaútočila. Místo toho se Lütjens rozhodl konvoj sledovat a nalákat na něj ponorky. Ponorka U-124 zachytila konvoj 8. března ve 1:42, následována U-105 o hodinu později. Během následujících 15 minut potopila U-124 pět plavidel, U-104 si připsala jedno.³⁸

Poté, co byl konvoj zničen, se Lütjens s eskadrou vydal do vod západního Atlantiku. Patnáctého března dostala eskadra hlášení z přátelské zásobovací lodí *Uckermark*, to udávalo polohu nechráněného konvoje.³⁹

Akce byla rychlá a obešla se bez krveprolití. V 10:20 *Gneisenau* zajala norský tanker *Bianca*, v 13:40 následoval britský tanker *San Casimiro* a ve 17:50 norský tanker *Polykarb*. Zajaté lodě byly osazeny německou posádkou a dostaly rozkaz doplout do Bordeaux v okupované Francii. Do Bordeaux se dostal pouze *Polykarb*, zbytek lodí narazil na britský bitevní křižník *Renown*, němečtí námořníci padli do zajetí, ale ještě předtím se jim povedlo vlastní plavidla potopit. Po těchto třech kořistech byly potopeny britské tankery *Simnia*, *Athelfoam*, *Strenght*. Následujícího dne se situace opakovala. Během jednoho a půl dne německá eskadra zajala či potopila 15 lodí, ale Lütjensovi docházel čas a bylo nutné nastavit kurz do Brestu a vrátit se zpět. Poděkoval posádce *Uckermarku* za její úsilí při hledání nepřátelských plavidel a zavelel k odplutí. Najednou se na obzoru objevila neznámá obchodní loď. Lütjens se rozhodl přidat další úspěch a

³⁷ GARZKE, s. 159.

³⁸ BACKER, Steve, *Scharnhorst and Gneisenau*, Bamsley 2012, s. 10.

³⁹ ZETTERLING, s. 85.

nařídil eskadře, aby plula k ní. *Gneisenau* rychle zkrátila vzdálenost a vystřelila varovný výstřel. Obchodní loď, jež se ukázala být *Chilean Reefer*, palbu opětovala, položila kouřovou clonu a snažila se uniknout. Němci odpověděli silnou dělostřeleckou palbou a brzy obchodní loď skončila v plamenech. Zjevně se jednalo o ozbrojenou obchodní loď, chránící konvoj. Posádka *Chilean Reefer* opustila svou loď a námořníci z *Gneisenau* začali vylovovat trosečníky, přičemž začala *Gneisenau* zachytávat radiové odrazy z lodí, vzdálených přibližně 11 mil. Během několika minut se na obzoru objevily vrcholy stěžňů. Jeden z nich nápadně připomínal stěžň velké bitevní lodi, pravděpodobně třídy *Nelson*. Vzdálenost se zkrátila na 5 mil a britská loď žádala identifikaci. Lütjens zkusil trik a identifikoval se jako křižník *Emerald*, otočil se a nařídil plout maximální rychlostí zpět ke zbytku eskadry, aby ji varoval. Vzdálenost se rychle zvětšovala a ve 21:00 hodin siluety nepřátelských plavidel zmizely.⁴⁰

Pro Brity se stala nastalá situace nepřehledná. Až do 15. března večer jim nebylo jasné, že se v oblasti nachází aspoň jedna německá loď. Až když *Rodney*⁴¹ vylovila zbylé trosečníky z *Chilean Reefer*, došlo Britům, že německé uskupení není daleko. Britové avšak nadále tápali a neměli až do 20. března žádné zprávy o pohybu německého uskupení. Dne 20. března bylo uskupení spatřeno letadly z britské letadlové lodi *Ark Royal*. Lütjens změnil kurz na sever a již bez větších komplikací doplul 22. března 1941 do Brestu. Operace Berlín skončila, trvala přesně dva měsíce a během ní lodě urazily 17 800 mil a potopily či zajaly 22 lodí o celkové tonáži přes 115 000 BRT.⁴²

Tato akce ukázala, že německé námořnictvo je schopné úspěšně vyslat větší lodní uskupení do Atlantiku. Vyplývalo z ní, že britskému námořnictvu lze uniknout a že německé lodě jsou schopné způsobit britskému námořnímu obchodu nezanedbatelné škody. Lütjens si nadále ověřil, že jím zvolená námořní cesta byla správná a představuje jednu z možností, jak proniknout do Atlantiku. Tato zkušenost ovlivnila jeho rozhodování při operaci Rheinübung, kdy zvolil stejnou cestu. Dále byl Lütjens po těchto úspěších pověřen velením bitevní lodi *Bismarck* a těžkého křižníku *Prinz Eugen*. Příprava na operaci Rheinübung byla již v plném proudu.

⁴⁰ ZETTERLING, s. 85.

⁴¹ Třída *Nelson* obsahovala 2 lodě *Nelson* a *Rodney*, jedná se tedy o sesterskou loď.

⁴² VEGO, s. 93.

3. Operace Rheinübung

Po návratu lodí *Scharnhorst* a *Gneisenau* plánovalo velení německé *Kriegsmarine* ještě destruktivnější akci. Mimo zmíněných lodí se operace měla účastnit bitevní loď *Bismarck* a těžký křižník *Prinz Eugen*. Tento mohutný svaz se měl vydat do Atlantiku a zde zcela přerušit námořní obchod mezi Spojenými státy americkými a Velkou Británií. Britové by nedokázali proti takové koncentraci sil postavit nic rovnocenného, neboť *Home Fleet* disponovala pouze dvěma moderními bitevními loděmi třídy King George V – King *George V*, *Prince of Wales*, bitevními křižníky *Hood*, *Repulse* a letadlovou lodí *Victorious* a také dvěma eskadrami křižníků a několika flotilami torpédoborců. Přestože by se mohlo zdát, že toto uskupení představovalo impozantní sílu, je nutné ho zasadit do velikosti Atlantského oceánu a zohlednit fakt, že *Home Fleet* musela vyčlenit dost z těchto lodí na ochranu konvojů. Pokud by to podcenili, hrozilo nebezpečí útoku vlčí smečky⁴³ na konvoje, které by ztratily svou ochranu.⁴⁴

Otevřela se otázka, jaký bude mít dopad zahrnutí bitevní lodi *Bismarck* do připravované operace. Její velikost a síla zvýšily plánovačům operační možnosti. Dne 2. dubna 1941 vydalo velitelství námořnictva nařízení, které zvažovalo možné úvahy týkající se budoucích operací. Když by byly obě lodě *Bismarck* i *Tirpitz* již zařazeny do služby, bylo by proveditelné, aby obě lodě zaútočily na eskortu konvoje, potopily ji a poté se vypořádaly se zbytkem konvoje.⁴⁵ Při čekání, než budou obě lodě plně bojeschopné, musely být nakonec ambice sníženy. Alternativa počítala, že *Bismarck* zaměstná eskortu konvoje, zatímco lehčí lodě zaútočí na obchodní lodě v konvoji. V této fázi bylo jasné, že *Bismarck* bude doprovázet těžký křižník *Prinz Eugen*, operace se bude rovněž účastnit *Gneisenau*. Počítalo se s tím, že vypluje z Brestu a s ostatními loděmi se setká v Atlantiku. *Scharnhorst* se této akce účastnit neměl, neboť práce na jeho pohonných strojích nebyla včas hotova. Datum operace bylo stanoveno na 26. dubna 1941, v času novu.^{46 47}

⁴³ Označení pro taktiku boje podmořského loďstva *Kriegsmarine*. Spočívala v co největší koncentraci ponorek kolem konvoje, pokud možno z obou stran. Pokud se počet ponorek vyrovnal eskortě, měli povoleno zaútočit.

⁴⁴ HRBEK, s. 275.

⁴⁵ BRENNECKE, Jochen, *Schlachtschiff Bismarck*, Berlin 1967, s. 126–127.

⁴⁶ Tamtéž, s. 137–143.

⁴⁷ Tak aby byly šance na nepozorované proplutí co největší, bylo schválně vybráno datum, připadající na nov, neboť se Němci obávali, že by jinak mohlo být uskupení spatřeno příslušníky odboje z okupovaného území Norska či neutrálního Švédska.

Po příplutí do Brestu procházely *Scharnhorst* a *Gneisenau* nutnými opravami. Ukázalo se, že opravy na *Scharnhorstu* nebudou hotové dříve než za několik měsíců. Oprava *Gneisenau* se blížila začátkem dubna ke konci, ale 4. dubna přišel rozkaz zlepšit protitorpédovou ochranu lodí proti britským náletům. Aby toho bylo docíleno, byly na vodu umístěny tři bitevní lodě a další dvě zůstaly v doku, neboť bylo potřeba kolem lodí umístit protitorpédové sítě. Od června pak mohla být protitorpédovou sítí vybavena další loď.⁴⁸ Opatření byla považována za adekvátní britské hrozbě, ale během noci 4. dubna vyslalo velení *Royal Air Force* (RAF) bombardovací letku proti německým plavidlům v Brestu. Nálet nezpůsobil vážnější škody, ale jedna z nevybuchlých bomb dopadla do doku, kde kotvila *Gneisenau*. Aby byla bomba odstraněna, musela být *Gneisenau* přesunuta do otevřených vod, což zmařilo pokus umístit kolem ní protitorpédové sítě. RAF situace plně využila a za rozbřesku 6. dubna spustila překvapivý útok. Bylo to riskantní, ale Britům přálo počasí, neboť nad Brestem se utvořila mlha, která ukryla útočící letouny a rovněž ztížila palbu obsluhám německých flaků,⁴⁹ protože vojáci nedokázali včas zpozorovat přilétající letadla. Během této akce se vyznamenal *Flying Officer*⁵⁰ Kenneth Campbell. Tento Skot prokázal mimořádnou osobní statečnost. Německá palba byla velice intenzivní a mnoho střel explodovalo blízko jeho letounu *Beaufort*,⁵¹ přesto držel kurz 15 metrů nad hladinou moře. Přiblížil se ke *Gneisenau*, a když se mu zdálo, že je dostatečně blízko, odhodil torpédo. Prakticky ihned po odhození bylo letadlo zasaženo a i s pilotem spadlo do moře. Torpédo zasáhlo *Gneisenau* na zádi. Campebellovi byl posmrtně udělen Viktoriin kříž za statečnost, která ho stála život.⁵²

Poškození na *Gneisenau* nebylo v žádném případě kritické, ale bylo dostatečné na to, aby loď zůstala mimo operační službu nejméně 10 týdnů. Kvůli protáhnutí oprav na *Gneisenau* se musela operace přehodnotit a místo *Gneisenau* a *Scharnhorstu* byl zvolen *Tirpitz*. *Tirpitz* se spolu s *Bismarckem* zúčastnil cvičení v Baltu. *Bismarck* cvičení absolvoval úspěšně, ale na *Tirpitz* se cvičení protáhlo. Proto byl jako alternativa zvolen těžký křižník *Prinz Eugen*, třídy *Admiral Hipper*. Toto plavidlo bylo stavěno tak, aby vypadalo z dálky stejně jako bitevní loď *Bismarck*. Hlavní výzbroj těžkého křižníku tvořilo 8 děl SK C/34 ráže 203 mm s dostřelem 33,5 km a vedlejší poté 12 děl SK C/33

⁴⁸ BRENNECKE, s. 150.

⁴⁹ Německá zkratka *Flugzeugabwehrkanone*, čili protiletadlový kanón.

⁵⁰ Hodnost RAF, první hodnost nad pilotem.

⁵¹ Bristol Beaufort byl britský dvoumístný torpédový letoun, používaný za druhé světové války.

⁵² ZETTERLING, s. 87–88.

ráže 105 mm. *Prinzi Eugenu* velel kapitán Helmuth Brinkmann. Velení na *Bismarcku* se ujal kapitán Ernst Lindemann a celé skupině velel admirál Günther Lütjens. Těsně před vyplutím *Bismarcku* došlo při čerpání pohonných hmot k nehodě, při které se přiotrávili polští dělníci. Nehoda zapříčinila vyplutí *Bismarcku* s nedočerpanými nádržemi.⁵³

Prinz Eugen vyplul 18. května 1941 z Gdyně, následován *Bismarckem* o den později. Obě lodě pluly odděleně a setkaly se u mysu Arkona nedaleko ostrova Rujána, kde se k nim připojily doprovodné torpédoborce. Akce byla prozrazena již 20. 5. 1941, kdy britští agenti z norského hnutí odporu odvysílali zprávu o příplutí *Bismarcku* do Grimstadfjordu.⁵⁴ Britové také zachytili zprávu švédského křižníku *Gotland*, který *Bismarck* spatřil. Britové se tohoto obávali, protože věděli, že *Bismarck* byl uveden do aktivní služby, a bylo otázkou času, kdy tam bude uveden také *Tirpitz*. Kdyby se *Bismarck* s *Prinzem Eugenem* dostal do Atlantiku, znamenalo by to pro Brity katastrofu, neboť by zde mohl nerušeně napadat životně důležité atlantické konvoje plující na východ. A proto byl okamžitě dán pokyn k nalezení *Bismarcku*. Ještě toho dne vzlétly průzkumné Spitfiry. Přes úsilí německé protivzdušné obrany byl *Bismarck* 21. května vyfotografován v Bergenu.⁵⁵ Zde si *Prinz Eugen* doplnil palivo, *Bismarck* tak neučinil, neboť Lütjens nebyl informován o nehodě při čerpání paliva, domníval se tedy, že má plné nádrže. Admirál John Tovey, velitel britské Home Fleet, vydal okamžitě rozkaz k posílení hlídkování na přístupech v Atlantiku. Britové byli také varováni zintenzivněním německých průzkumných letů nad jejich domovskou základnou ve Scapa Flow, směrem k Dánskému průlivu a do průlivu mezi Islandem a Faerskými ostrovy. Hlavní flotila britských lodí byla rozdělena na dva operační svazy. První tvořil bitevní křižník *Hood* pod velením kapitána *Ralph Kerra* a bitevní loď *Prince of Wales* pod velením kapitána Johna Leache, této skupině velel viceadmirál Lancelot Ernst Holland. Druhý operační svaz tvořily bitevní loď *King George V* a britský křižník *Repulse*, kterého admirálita vyslala z Clyde.⁵⁶ Tomuto operačnímu svazu velel sám admirál lord John Cronyn Tovey.⁵⁷

Mezitím se zhoršilo v *Norsku* počasí a *Bismarck*, spolu s *Prinzem Eugenem* a doprovodnými torpédoborci, vyplul. V 5:00 byly doprovodné torpédoborce vyslány k Trondheimu. *Bismarck* a *Prinz Eugen* pluly samy dále na sever. Admirál Tovey netrpělivě

⁵³ KONSTAM, Angus, *The Bismarck Hunting Germany's greatest battleship*, Oxford 2011, s. 14.

⁵⁴ Malý fjord poblíž přístavu Bergen v Norsku.

⁵⁵ Druhé největší přístavní město v norském kraji Vestland.

⁵⁶ Základna Britského královského námořnictva ve Skotsku poblíž britského města Helensburgh.

⁵⁷ KENNEDY, s. 34.

čekal na další hlášení, ale když se zhoršilo počasí, rozhodl se ve 21:00 vydat rozkaz viceadmirálovi Ernstu Hollandovi, aby s *Hoodem* a *Prince of Wales* a s torpédoborci *Electra*, *Enthony*, *Echo*, *Icarus*, *Achates* a *Antelope* vyplul k Islandu, tam aby doplnil zásoby a zaujal postavení jihozápadně od ostrova, tak aby kryl jak úžinu mezi Islandem a Grónskem, tak mezi Islandem a Faerskými ostrovy. Také nechal vyslat další průzkumná letadla, ale ta už našla v Bergenu jenom prázdné kotviště. Lütjens měl v plánu proplout Dánskou úžinou, kterou pronikl při operaci Berlin s *Scharnhorstem* a *Gneisenau*. Prostor na proplutí byl zúžen jak britskými minovými poli, tak od Grónska plovoucím ledem. Lütjens se otočil na jihozápad, aby zahájil první část průniku Dánským průlivem. V této oblasti hlídkovaly křižníky *Norfolk* a *Suffolk*. Byly vybaveny výkonnými radiolokátory, které měly v případě *Suffolku* pokrytí skoro 360°, jediné slepé místo bylo vzadu přímo za lodí. V 18:15, když *Suffolk* plul jihozápadním směrem, námořník I. třídy Newell spatřil *Bismarck*. Okamžitě vykřikl: „*Lod' ve směru zelená 1 4 0!*“⁵⁸ V tom okamžiku se za *Bismarckem* vynořil i Prinz Eugen. „*Dvě lodi směr zelená 1 4 0!*“⁵⁹

Na *Suffolku* byl okamžitě vydán rozkaz „*docela vlevo a plnou parou vpřed!*“⁶⁰ Za několik minut se *Suffolk* dostal do mlhové clony a začal vysílat nepřetržitý sled informací o poloze a směru německé eskadry. *Norfolk* vzdálený 15 mil plul v pásu mlhy, když zachytil hlášení ze *Suffolku*. Kapitán Philips dal okamžitě zvýšit rychlost a plul do otevřených vod. Ale poněkud to přehnal, takže když se *Norfolk* vynořil z mlhy, uviděl před sebou *Bismarck* vzdálený 6 mil, plující přímo proti němu. *Norfolk* se stočil doprava. Děla *Bismarcku* se poprvé ozvala. Celkem bylo vystřeleno 5 salv, než se *Norfolk* dostal do mlhy. Některé salvy *Norfolk* zarámovaly, ale loď samotná zasažená nebyla a nikdo nebyl zraněn. *Suffolk* nepřetržitě vysílal zprávy o pohybu německé eskadry, ale kvůli námraze na radiové anténě první informace o poloze a směru německé eskadry dostalo atlantské velení až z optického signálu z *Norfolku*. Ve stejnou dobu plul admirál Tovey na své vlajkové lodi *King George V* zhruba 600 mil na jihovýchodě. Informace obdržela i bitevní loď *Rodney*, která plula se čtyřmi torpédoborci a s lodí *Britanic* do Bostonu. Informovány byly rovněž lodě z konvoje WS8B, jež vypluly den předtím z Clyde. Informaci obdržel i viceadmirál sir James Sommerville, velící svazu H,⁶¹ kotvícímu v

⁵⁸ KENNEDY, s. 52.

⁵⁹ Tamtéž

⁶⁰ Tamtéž

⁶¹ Britský námořní operační svaz, skládající se z letadlové lodi *Ark Royal*, bitevního křižníku *Renown* a lehkého křižníku *Sheffield*.

Gibraltaru. Zprávu zachytili také na *Bismarcku* a *Prinzi Eugenu*, ale chybně se domnívali, že ji vyslal *King George V*. Tuto důležitou informaci zachytil rovněž admirál Holland na *Hoodu*, plující s bitevní lodí *Prince of Wales* a s šesti torpédoborci pouhých 300 mil od *Bismarcku*. Admirál Holland dal zvýšit rychlost na 27 uzlů a eskadra plula směrem 295 stupňů. Torpédoborce, které této rychlosti nestačily, měly následovat obě lodi jak nejrychleji to šlo.⁶²

Vinou tlakové vlny z vlastních předních děl si *Bismarck* vyřadil přední radiolokátor. Admirál Lütjens chtěl vědět, co ho čeká. Proto nařídil Brinkmannovi na *Prinzi Eugenu*, aby plul v čele formace. *Bismarck* snížil rychlost o několik uzlů, aby tak umožnil *Prinzi Eugenu* zaujmout místo v čele. Toto se stalo v době, kdy britské křižníky ztratily na chvíli dotyk. Britové tak netušili, že v čele formace nepluje *Bismarck*, ale *Prinz Eugen*. Teď plul v čele *Prinz Eugen*, za ním *Bismarck* a ve vzdálenosti 14 mil za nimi *Suffolk*, následovaný *Norfolkem*. Všechny lodě pluly rychlostí 30 uzlů. Hodiny ubíhaly a lodě se draly směrem na jih. Svaz H, kotvicí v Gibraltaru, dostal rozkaz vyplout a chránit konvoj WS8B, neboť se admirálita obávala průniku *Bismarcku* směrem na jih. V 10:00 23. května 1941 se *Prince of Wales* a *Hood* začaly připravovat k boji, lodě přešly na plnou bojovou pohotovost. Na všech dělových věžích *Prince of Wales* byli připraveni pohotovostní technici ze zbrojovky *Vickers Armstrong*, které by ani ve snu nenapadlo, že se budou účastnit bitvy.⁶³

Hood byl nejmodernější bitevní křižník v britském Královském námořnictvu. Byl pojmenován podle slavného rodu, z něhož vzešli čtyři slavní admirálové. Lord Hood pomáhal Rodneyemu v 18. stol porazit Francouze v Západní Indii. Jeho bratr lord Bridport se zúčastnil slavného 1. června, kdy admirál Richard Howe zvítězil nad Francouzi u ostrova Ushant v roce 1794. Sam Hood zahynul u Jutska, když jeho vlajková loď *Invincible* explodovala.⁶⁴ *Hood* byl spuštěn na vodu v srpnu 1918, byla to největší loď, jež byla do té doby postavena. Byl delší než *Bismarck* přibližně o 10 metrů, ale byl o něco užší, což mu nezajišťovalo takovou stabilitu u střelby jako *Bismarcku*. Svou maximální rychlostí 32 uzlů byl nejrychlejší lodí této velikosti na světě. Disponoval stejnou palebnou silou jako *Bismarck* - 8 děl BL MkI. ráže 381 mm.⁶⁵ Jeho jedinou slabinou byla špatně

⁶² BARNETT, Correlli, *Bojujte s nepřítelem zblízka*, Praha 2006, s. 155.

⁶³ KENNEDY, s. 66–67.

⁶⁴ FÉR, s. 26.

⁶⁵ BL= *breech loading*, česky: „nabíjené zezadu.“

pancěrovaná horní paluba, kde síla pancíře dosahovala pouze od 19 do 76 mm. Hood byl proto zranitelný vůči projektilům padajícím pod ostrým úhlem.⁶⁶

Prince of Wales byla zbrusu nová bitevní loď třídy *King George V*. Spuštěná na vodu březnu 1939 a zařazena do služby v lednu 1941. Loď byla stavěná v souladu s Washingtonskou námořní smlouvou. Loď proto také dostala 10 děl v BL Mk VII. ráže 360 mm ve dvou čtyřdělových věžích a v jedné dvoudělové věži na přídi s maximálním dostřelem 35,3 km místo obvyklých BL Mk I. ráže 381 mm. Nakonec si britské Královské námořnictvo uvědomilo, že Washingtonskou námořní smlouvu nikdo nedodržuje, ale bylo pozdě měnit výzbroj. Výsledná tonáž překročila 35 000 tun a při plném zatížení měla výtlač 44 000 tun. Loď byla mohutně pancěrovaná stejně tak jako *Bismarck*, dokonce byla na některých místech pancěrována lépe než *Bismarck*.⁶⁷ Dosahovala maximální rychlosti 28 uzlů, byla tedy o něco pomalejší než *Bismarck*. Loď trpěla dětskými nemocemi, proto byli na palubě pomocní dělníci ze zbrojovky *Vickers Armstrong*.⁶⁸

Ve 12 minut 24. května 1941 po půlnoci nařídil Holland eskadře, aby se otočila o 45 stupňů napravo a snížila rychlost na 25 uzlů, o 15 minut později změnil Holland směr o dalších 15 stupňů. Holland vyslal rozkaz pro celou eskadru, aby vztyčila bojové vlajky. První signál ze Suffolku byl vyslán v 00:28 hod a asi v téže době Holland oznamoval, že bude-li nepřítel spatřen do 2:10, obrátí se na jih. Tím chtěl dosáhnout toho, aby zůstal před *Bismarckem*, i když ten bude udržovat jižní kurz. Hodiny však mýjely a ze Suffolku nepřicházelo žádné hlášení. Holland tedy nabral stálý kurz 200 stupňů a plul k místu, kde byl *Bismarck* naposledy spatřen. Německá eskadra unikla Hollandovi jen o vlásek, britské lodě pluly po stejné trase a byly vzdáleny pouze 20 mil, když Lütjens nabral jiný směr, na západ podél grónského celistvého ledu. Torpédoborce admirála Hollanda minuly *Bismarcka* a *Prinze Eugena* jenom o pouhých 10 mil na jihozápadě, kdyby viditelnost nebyla snížena na 3–5 mil, byly by určitě spatřeny.⁶⁹

Těsně před 3:00 signalizoval *Suffolk*, že je opět v dotyku s nepřítelem. *Bismarck* se nyní nacházel asi 35 mil na severozápadě. Britské lodě byly tudíž před *Bismarckem*. Asi hodinu pluly britské lodě v odchylném kurzu – ta německá 220 stupňů a ta britská 200 stupňů, vzdálenost mezi oběma eskadrami se proto zvětšila. Holland vydal pokyn

⁶⁶ PEJČOCH, s. 12.

⁶⁷ KONSTAM, Angus, *British Battleships 1939—1945 2 díl*, Oxford 2009, s. 22.

⁶⁸ KENNEDY, s. 34.

⁶⁹ Tamtéž, s. 68–69.

eskadře, aby zabočila poněkud dovnitř tak, aby překřížila *Bismarcku* a *Prinzi Eugenu* cestu. Ale jelikož *Suffolk* ztratil na více než hodinu dotyk a *Bismarck* s *Prinzem Eugenem* pluly na západ, tak se situace pro Brity zhoršila. Hollandův plán rychlého čelního přiblížení nebylo možno provést, neboť se lodě k sobě přibližovaly v širokém úhlu a tím pádem i pomaleji. Situace se ještě zhoršila, když *Suffolk* hlásil, že *Bismarck* provedl lehkou změnu kurzu směrem na západ. Eskadry tak pluly rovnoběžně. „*Hood ted' může být dlouhou dobu zranitelný německými granáty padajícími pod ostrým úhlem. Ve 4:00 byla nepřátelská eskadra vzdálena pouze 20 mil, o hodinu později už jen 15 mil. V 5:10 nařídil admirál Holland okamžitou přípravu k akci. Když byly nepřátelské lodě spatřeny, byly vzdáleny 17 mil. Hood signalizoval na Prince of Wales, aby změnila směr o 40 stupňů doprava. Takto velká změna zapříčinila, že Hood a Prince of Wales se budou přibližovat v tak ostrém úhlu, že jejich zadní věže nebudou moci pálit, ale znamenalo to i to, že zranitelná paluba Hoodu bude vydána na pospas nepřátelské palbě minimální dobu.*“⁷⁰ Kvůli stejným siluetám *Bismarcka* a *Prinze Eugena* Britové nevěděli, která loď je *Bismarck*. Admirál Holland se domníval, že loď plující vepředu je *Bismarck*. Proto dal signalizovat na *Prince of Wales* „*Připravit k zahájení palby! Cíl loď vlevo!*“⁷¹

3.1 Bitva v Dánském průlivu

V 5.55 24. května 1941 *Hood* vypálil svou první salvu. A poté bylo slyšet, jak čtyři granáty, každý vážící tunu, letí vzduchem rychlostí 2 575 km/h (715 m/s). V tu chvíli si Němci uvědomili, že to nejsou děla křižníku, ale bitevní lodi. Německý dělostřelecký důstojník, korvetní kapitán sloužící na *Bismarcku* Adalbert Schneider, v tu chvíli vykřikl: „*HOOD! To je přece Hood!*“⁷² Teď se ozval i *Prince of Wales*. Němci si uvědomili, že proti nim stojí 2 bitevní lodi. Ovšem mylně se domnívali, že druhá loď, která proti nim stojí, je *King George V*. Nevěděli totiž, že *Prince of Wales* už byl zařazen do služby. Střely z *Hoodu* dopadaly těsně vedle *Prinze Eugena*, ale střely z *Prince of Wales* vinou nezkušených dělostřelců 1 000 m před *Bismarck*. „*Britské dálkoměry byly koincidenční, to znamená, že se v nich objevovaly lodě ve dvou obrazech, které se musely překrýt. Zatímco německé dálkoměry byly stereoskopické, to znamenalo, že na základnu nástavby*

⁷⁰ KENNEDY, s. 73.

⁷¹ SKWIOT, Mirosław Zbigniew, PRUSINOWSKA, Elzbieta Teresa, *Hunting the Bismarck*, Gdańsk 2004, s. 98.

⁷² MÜLLEINHEM-RECHBERG, Burkard von, *Battleship Bismarck A Survivor's Story*, Hersching am Ammersee 1979, s. 60.

*nepřátelské lodi se fixovala žlutá značka „wandermark.“*⁷³ Tyto dálkoměry byly velice přesné, ale vyžadovaly naprostou chladnokrevnost, proto nebyly v britském Královském námořnictvu zavedeny. Britské námořnictvo se domnívalo, že v zápalu boje nemůže být zajištěna.⁷⁴

Lütjens stále odkládal zahájení palby, stále doufal, že se střetnutí bude moci vyhnout, ale teď když měl na západě celistvý led, na severu dva křižníky a na východě Hollandovu skupinu, nic jiného mu nezbývalo. Rozkázal tedy boj na život a na smrt. A teď už na palbu britských lodí odpovídaly i *Bismarck* a *Prinz Eugen*. Všechny karty teď hrály proti Britům, jejich původní převaha v těžkých dělech 18:8 byla zredukována na 10:8 a později 9:8, když se jedno z děl *Prince of Wales* zaseklo. „*Boj pokračoval a Hood byl zasažen na střední palubě, kde se vznítil plamen, a bylo zasaženo skladiště protiletectvé munice. Pak byl Hood zasažen znovu další střelou a bylo zabito mnoho členů posádky, kteří byli schováni v hangáru. Holland se teď rozhodl něco podniknout, i když to bude pro Hooda riskantní, jen aby polovina jeho palebné síly nezůstávala mimo akci. Malý obrat směrem doleva už provedl a teď, aby mohl zasáhnout zadní věže obou lodí, vztyčil signál pro další obrat.*“⁷⁵ Na *Prince of Wales* zachytili signál z Hooda „*Modrá dvě, společný obrat o 20° doleva.*“⁷⁶ Teď bude moci *Hood* a *Prince of Wales* využít svou veškerou palebnou sílu. Stalo se však něco nečekaného. Korvetní kapitán Schneider, když viděl, že *Hood* byl zasažen a hoří, nařídil okamžitě další salvu. A znovu byl *Hood* obestřen gejzíry vody, ale minimálně jedna střela gejzír nezpůsobila, místo toho dopadla shora přesně mezi přídi a zádi, prorazila si cestu chabým pancéřováním, pak pronikla do nitra lodi, kde způsobila výbuch ve skladišti 100milimetrových granátů. Řetězová vlna způsobila přenesení výbuchu do skladiště 381mm granátů na zádi. V 6:01 vyrazil středem lodi obrovský ohnivý paprsek a loď se rozlomila vedví. Nejpodivnější na celé explozi bylo to, že byla nehlučná. Když se *Hood* potápěl, vypálil svojí poslední salvu. Z 90 důstojníků, 1400 mužů přežili pouze 3. Mezi těmito třemi nebyl admirál Holland ani kapitán lodi Ralph Kerr.⁷⁷

Prince of Wales musel provést prudký obrat doprava, aby se vyhnul vraku *Hooda*. Nyní obě německé lodi zaměřily svá děla právě na něj, ale Britům se podařila šestá salva,

⁷³ KENNEDY, s. 79.

⁷⁴ Tamtéž, s. 81.

⁷⁵ SCHOFIELD, B. B., *Zánik Bismarcku: Odvážná operace, triumf a tragédie*, Praha 1987, s. 65.

⁷⁶ SKWIOT, s. 99.

⁷⁷ KENNEDY, s. 84.

kteřá *Bismarck* zarámovala. Potom ale dopadla salva z *Bismarcku* a na lodi nastal chaos. Střely z *Bismarcku* trefily můstek a zabily všechny důstojníky kromě kapitána Leacha a spojovacího důstojníka. *Prince of Wales* byl teď v dosahu torpéd z *Prinze Eugena*, ale ve chvíli, kdy se je chystal kapitán Brinkmann na *Prinzi Eugenu* vypustit, *Prince of Wales* položil kouřovou clonu a plul pryč, neboť během 12 minut dostal zásah čtyřmi granáty z *Bismarcku* a třemi z *Prinze Eugena*. Jeden granát ráže 380 mm a dva granáty ráže 203 mm trefily loď pod vodoryskou a způsobily, že se do lodi dostalo 400 tun mořské vody. Další 203 mm granát pronikl do přípravný střeliva, kde však nezpůsobil žádné škody, ale jeho odstranění dalo dvěma námořníkům zabrat. Při 9. a 13. salvě byl *Bismarck* zarámován, ale u nově instalovaných děl se objevovaly závady. Technici z Vickers Armstrong dělali pravé zázraky, ale ve chvíli, kdy vyřešili jednu poruchu, se objevila další. Kapitán Leach se uvědomil, že bude-li v boji pokračovat, připraví námořnictvo o další cennou bojovou jednotku. Věděl, že jeho vrchní velitel admirál Tovey se nachází jen 300 mil jihovýchodně od jeho pozice. Rozhodl se tedy po vystřelení 18. salvy z boje stáhnout, připojit se ke křižníkům a spolu se silami admirála Toveyeho *Bismarck* znovu později napadnout.⁷⁸

3.2 Hon na Bismarck

Admirál Frederic Wake-Walker, velící *Suffolku* a *Norfolku*, odvysílal zprávu o potopení *Hooda*. Nikdo tomu nemohl uvěřit. Celá Británie ztichla a ponořila se do smutku. Admirál Tovey teď litoval, že nenařídil Hollandovi, aby *Prince of Wales* plul v čele, aby na sebe vázal palbu nepřítel. Na německých lodích se slavilo velké vítězství nad britskou eskadrou. Lütjens nařídil, aby kapitáni lodí hlásili škody. Brinkmann na *Prinzi Eugenu* hrdě hlásil „*Žádné!*“ *Bismarck* však takové štěstí neměl, dostal celkem 3 zásahy. První granát smetl do vody kapitánův člun a poškodil katapult na vypouštění letadla. Druhý granát zasáhl střed lodi, pronikl do lodi, rozbil dynamo, vyřadil z činnosti kotelnu č. 2 a dva kotle, zranil pět mužů, způsobil částečné zaplavení této sekce. Třetí granát napáchal největší škody, zasáhl levobok *Bismarcku* na přídi, kde byly umístěny palivové nádrže, prorazil druhou nádrž na naftu a do té se nahnula mořská voda, která způsobila její znehodnocení. Navíc poškodil sací ventily, čímž *Bismarck* přišel o velké množství pohonných hmot. Částečné zaplavení způsobilo náklon lodi o 2–3 stupně dopředu a 9 stupňů doleva. To znamenalo, že se pravý lodní šroub ocitl nad hladinou. Proto bylo

⁷⁸ KENNEDY, s. 88.

nařízeno částečné zatopení zádi, aby se vyrovnal náklon a do zaplavených prostorů byli vysláni potápěči. Maximální rychlost byla snížena na 28 uzlů. Teď bylo více než jasné, že nedoplnění pohonných hmot v Bergenu byla osudová chyba. *Bismarck* již nebyl schopen plnit původní plán a musel si co nejdříve doplnit pohonné hmoty.⁷⁹

Lütjens měl 3 možnosti. První: mohl se vrátit severní cestou do Norska nebo Německa. Druhá: pokračovat v plavbě do Atlantiku a doplnit si pohonné hmoty z jedné ze zásobovacích lodí a pokračovat v úkolu. Třetí: plout do některého z francouzských přístavů, tam provést nutné opravy a pokračovat v napadání atlantických konvojů. Lütjens se rozhodl pro třetí možnost. A tak odvysílal severní skupině svoje záměry,⁸⁰ oznámil jí také, že nařídí, aby *Prinz Eugen* plnil svůj úkol samostatně a plul do St. Nazaire.⁸¹ Po prvním otřesu ze ztráty *Hooda* se Británie vzpamatovala a nyní žádala pomstu. A tak britské Královské námořnictvo skoro naposledy rozjelo obrovskou operaci s cílem vypátrat a potopit *Bismarck*. Z Halifaxu v Novém Skotsku vyplula stará bitevní loď *Revenge*, od východního pobřeží New Foundlandu plula bitevní loď *Ramilles*, od Azorských ostrovů těžké křižníky *London* a *Edinburg*, od Clyde bitevní loď *Rodney* s torpédoborci. Jejich cíl byl jediný – potopit *Bismarck*. Pouhých 360 mil na jihovýchod se nacházela flotila admirála Toveye s bitevní lodí *King George V*, bitevním křižníkem *Repulse*, letadlovou lodí *Victorious* a křižníky.⁸²

V průběhu dopoledne snížil *Bismarck* rychlost na 26 uzlů a následně na 24 uzlů, aby umožnil opravy na přídi. Pro zhoršení viditelnosti ztratil *Suffolk* na chvíli dotyk. Wake-Walker měl najednou dojem, že *Bismarck* změnil kurz nalevo napříč trasy *Norfolku*. Proto nařídil kapitánu Philipsovi, aby se otočil doleva o 360 stupňů, to znamená, aby opsal celý kruh a poté pokračoval původním směrem. O 40 minut později, když se mlha rozplynula, objevil se *Bismarck* 8 mil vpředu. *Bismarck* skutečně změnil kurz o 30 stupňů doleva. Kdyby *Norfolk* nezměnil kurz, byl by se objevil sotva míli nebo dvě od *Bismarcku* a *Prinze Eugena*, které by určitě nepropásly šanci poslat *Norfolk* do hlubin. Viditelnost byla po celý den proměnlivá, *Suffolk* ztrácel dotyk, ale vždy se mu povedlo ho znovu navázat. Mezi 18:00 a 19:00 hodinou 25. května *Bismarck* prudce změnil kurz vstříc britským lodím a zahájil na ně palbu, aby tak umožnil *Prinzi Eugenu*

⁷⁹ Tamtéž, s. 95–96.

⁸⁰ Velitelství *Kriegsmarine* Sever, sídlilo ve Sengwardenu v Německu. Spadalo přímo pod OKM (*Oberkommando der Marine*) - nejvyšší velení *Kriegsmarine*.

⁸¹ Důležité přístavní místo v západní Francii. Nacházelo se zde jedno z velitelství *Kriegsmarine*.

⁸² SCHMALENBACH, s. 140.

uniknout směrem na jihovýchod. Na *Bismarck* poté zaútočilo 8 torpédonosných bombardérů *Swordfish* z letadlové lodě *Victorious*. Jako zázrakem nebyl žádný letoun sestřelen. Jednomu ze *Swordfishů* se povedlo *Bismarck* zasáhnout. Torpédo však zasáhlo pancéřový pás a nezpůsobilo žádné škody, ale zběsilým manévrováním *Bismarcku* byla zaplavena kotelna č. 2 a rychlost byla snížena na 16 uzlů. Krátce po 3:00 ztratil *Suffolk* s *Bismarckem* dotyk, avšak teď se mu jej nepodařilo obnovit. *Bismarck* unikl. Stalo se to ve chvíli, kdy se *Suffolk* od *Bismarcku* vzdaloval. *Suffolk* plul „klikatým kurzem“,⁸³ neboť se dostal do oblasti, kde byly hlášeny německé ponorky. *Bismarck* opsal velký kruh a poté zamířil do Biskajského zálivu. Tovey ve snaze *Bismarck* co nejrychleji vypátrat své síly rozdělil, aby pokryl všechny možné trasy *Bismarcku*. Skupina Wake-Walkera změnila kurz na západ. *Suffolk* s *Norfolkem* se rozdělily. *Prince of Wales* plul ke svazu admirála Toveyeho. Sám admirál Tovey změnil kurz na jihozápad, tak aby kryl západní křídlo. Druhá křižníková eskadra spolu s letadlovou lodí *Victorious* přehradila *Bismarcku* cestu potenciálního úniku na sever. Zhruba v tuto dobu byl admirál Tovey nucen odeslat na New Foundland bitevní křižník *Repulse*, aby si zde doplnil palivo. Do oblasti honu se blížila i bitevní loď *Rodney* i s torpédoorbci.⁸⁴

V době, kdy *Suffolk* ztratil radiový kontakt, se bitevní loď *Ramillies* nacházela asi 400 mil jižněji od jeho poslední známé polohy. Kapitán Read proto změnil kurz tak, aby byl v co nejlepším postavení, kdyby *Bismarck* plul na jih do Atlantiku. Lütjens však nevěděl, že *Suffolk* dotyk ztratil. Kdyby to byl věděl, prudce by změnil kurz. Místo toho Lütjens odvysílal zprávu určenou generáladmirálovi Alfredovi Saalwächterovi, veliteli námořní skupiny Západ, sídlícímu v Paříži. Zpráva obsahovala hlášení o průběhu boje v Dánském průlivu a o účinnosti britského radaru. Tuto zprávu zachytili Britové, bohužel pro ně ne na Islandu nebo Gibraltar, ale na Britských ostrovech. To znamenalo, že výsledné čáry byly rovnoběžné a protínaly se pouze ve dvou místech. První ohnisko bylo na jih od poslední známé pozice *Bismarcku*, druhé větší se nacházelo severně. Tovey a jeho štáb předpokládali, že severní průsečík 57° s.š., 33° z.d. je správný. Z toho usoudil, že *Bismarck* pluje na sever. Tovey opět přeskupil loďstvo, tak aby zatarasil cesty do Severního moře. *Suffolk* zamířil zpět k Islandu. *Prince of Wales* plul k Dánskému průlivu. Druhá křižníková eskadra a *Victorious* dostaly za úkol zajistit oblast mezi Islandem a Faerskými ostrovy. K severu vyplul i *King George V*. Navigační důstojník na *King*

⁸³ Manévr používaný pro ztížení zaměření torpédem, spočívá v neustálém měnění kurzu pravobok, levobok.

⁸⁴ SKWIOT, Mirosław, JARSKI, Adam, *Bismarck*, Gdańsk 2001, s. 14.

George V zanesl souřadnice na mapu, provedl výpočty a zjistil, že předem určená poloha byla chybná. *Bismarck* plul nikoliv na sever, ale na jih. Po sedmi hodinách (18:10) plavby na sever zamířilo loďstvo směrem na jih. Teď potřebovaly doplnit palivo další lodě. Suffolk spolu s druhou křižníkovou eskadrou viceadmirála Curtise odpluly k Islandu, a protože letadlová loď *Victorious* nemohla zůstat bez ochrany, plula s nimi. Několik hodin před nimi zamířil do přístavu i *Prince of Wales*. Tovey tedy přišel o jednu bitevní loď, jednu letadlovou loď a pět křižníků. Tovey nutně potřeboval ochranu torpédoborců před nepřátelskými ponorkami, proto byla odvelena 4. flotila torpédoborců, jež doprovázela konvoj WS8B. Této flotile velel kapitán Philip Vian a tvořily jej torpédoborce *Cossack*, *Maori*, *Zulu*, *Sikhu* a polský *Piorun*. Tyto torpédoborce ve 2:00 26. května 1941 opustily konvoj WS8B a zamířily k *Bismarcku*.⁸⁵

Mezitím na Lütjens na *Bismarcku* obdržel depeši, jež ho informovala o tom, že ho ochrání letectvo, jakmile se dostane do jejich doletu. Dále mu budou na pomoc vyslány torpédoborce a formuje se linie německých ponorek 300 mil západně od Brestu. Zároveň mu velkoadmirál Raeder blahopřál k potopení *Hooda* a popřál mu k jeho narozeninám, které měl Lütjens 26. května. Dopoledne byl *Bismarck* spatřen catalinou s pilotem Leonardem Smithem.⁸⁶ Následně ho objevilo průzkumné letadlo z *Ark Royal*. Tovey potřeboval *Bismarck* zpomalit, aby ho mohl dostihnout a potopit. A to mohli provést pouze torpédoborci a letci z letadlové lodi *Ark Royal*. V 14:30 odstartovalo 15 torpédonosných bombardérů *Swordfish* z letadlové lodi *Ark Royal*, ale ve 13:30 odplul lehký křižník *Sheffield* směrem k *Bismarcku*. Piloti letadel toto však nevěděli, takže když se dostali do oblasti, kde se měl *Bismarck* nacházet, zaútočili na první cíl, který uviděli. A tím byl *Sheffield*. *Sheffield* se všem torpédům vyhnul a nálet ukázal, že použité magnetické detonátory nefungují, a tak byly nahrazeny kontaktními.⁸⁷

V 19:19 začaly startovat *Swordfish* ke druhému útoku. Dostaly se nad *Bismarck* a zaútočily. I přes hustou protiletectvou obranu nebyl žádný *Swordfish* sestřelen. Navíc se jednomu *Swordfish* povedlo zasáhnout *Bismarck* torpédem do jeho nejzranitelnější části, totiž do kormidla. Kormidlo se zaseklo ve směru 15 stupňů doleva a *Bismarck* nyní mohl plout pouze v kruzích. Teď přišly na řadu Vianovy torpédoborce. Zaútočily v noci,

⁸⁵ KENNEDY, s. 143.

⁸⁶ USA dodalo do Velké Británie létající čluny PBY Catalina v rámci Zákona o půjčce a pronájmu. Součástí těchto dodávek byli i piloti, což bylo přísně utajováno. Spojené státy americké nebyly ještě ve válce v té době.

⁸⁷ KENNEDY, s. 164.

Bismarck po nich zběsile pálil, ale žádný nezasáhl. Torpédoborce vystřelily na *Bismarck* torpéda, avšak nejspíše ho žádné nezasáhlo. Lütjens věděl, že je konec, a pokusil se zachránit lodní deník. Bylo připraveno ke startu *Arado*, ale když byl vydán povel ke vzletu, nic se nestalo. Mechanismus katapultu byl poškozen výstřelem z *Prince of Wales*. Lodní deník byl proto odnesen zpět. Admirál Lütjens odvysílal krátkou depeši Vůdci: „*Budeme bojovat do posledního muže, heil Hitler.*“ A naposledy promluvil k posádce a sdělil jim, že si z lodního skladiště mohou vzít, co chtějí. Posádka se začala připravovat na svůj poslední zoufalý boj.⁸⁸

3.3 Poslední boj

V 8:47 27. května 1941 zazněly první výstřely z *Rodney* a o minutu později začal pálit i *King George V*. *Bismarck* začal pálit dvě minuty poté, zaměřil se na *Rodney*⁸⁹, protože jeho děla představovala největší riziko pro *Bismarck*. První dvě jeho salvy byly nepřesné, ale třetí už loď zarámovala a poškodila stěnu protiletadlového zaměřovače, rozbila zvon ohlašující zastavení palby, prorazila přílbu visící na háku a rozdrtila dalekohled odměrového mířiče. *King George V* využil zaměření palby na *Rodney*, aby se přiblížil na 16 000 yardů.⁹⁰ V 8:59 byl *Bismarck* poprvé zasažen a poté byl zasažen v 9:05, následně 9:09. Od severu se blížil *Norfolk* a zahájil palbu. Palba *Bismarcku* začala být nepřesná, protože jeden z prvních zásahů vyřadil koordinační věž dělových věží. Pak *Bismarck* dostal zásah do můstku, který zabil všechny na můstku včetně admirála Lütjense. Od jihu připlul křižník *Dorsetshire* a také začal pálit na německou loď. *Rodney* vypálil šest torpéd, ze kterých však ani jedno *Bismarck* nezasáhlo. To už ale byl z *Bismarcka* plovoucí vrak. Loď se stále nechtěla potopit a nebyl vydán rozkaz k opuštění lodi. „*Celkem bylo na Bismarck vypáleno 380 granátů ráže 406 mm z Rodney a 660 granátů ráže 360 mm z King George V, 527 granátů ráže 203 mm z Norfolk, 254 granátů ráže 203 mm z Dorsetshire, 716 granátů ráže 152 mm z Rodney, 660 granátů ráže 133 mm z King George V.*“⁹¹ K *Bismarcku* se přiblížil křižník *Dorsetshire*, vypálil na něj dvě torpéda do pravoboku a jedno do levoboku. Všechna torpéda zasáhla svůj cíl. Teprve teď byl dán rozkaz k opuštění lodi. V 10:36 se *Bismarck* převrátil na pravou stranu a poté se během 10 minut potopil. Z posádky 2 400 mužů bylo zachráněno pouze 117, přičemž britský křižník *Dorsetshire* a torpédoborec *Maori* jich zachránili 111. Kapitán Ernst Lindemann

⁸⁸ ZETTERLING, s. 264.

⁸⁹ Tamtéž, s. 298.

⁹⁰ 14,6 km.

⁹¹ ZETTERLING, s. 309.

klesl ke dnu se svou lodí. Kvůli nebezpečí přítomnosti německých ponorek byly záchranné práce přerušeny a většina posádky *Bismarcku* se utopila ve studených vodách Atlantiku. Nicméně německé ponorce *U-74* se následující den podařilo zachránit další 3 námořníky a německá meteorologická loď *Sachsenwald* zachránila ještě 2.⁹² *Bismarck* se potopil do hloubky zhruba 4,8 km a po nárazu na mořské dno loď sjela z útesu ještě zhruba 1 km. Vrak byl objeven v roce 1989 americkým oceánografem Robertem Duanem Ballardem, nachází se přibližně 650 km západně od Brestu, na souřadnicích 48°9'0" s. š., 16°7'0" z. d.⁹³

Dlouho se vedly spory o to, kdo *Bismarck* potopil, jestli to byla torpéda z *Dorsetshiru* či *Bismarck* potopila vlastní posádka. Expedice vedená Jamesem Cameronem, která vrak zkoumala roku 2002, potvrdila, že *Bismarck* potopila vlastní posádka. Torpéda z *Dorsetshiru* loď sice zasáhla, ale loď nepotopila. Torpéda nedokázala překonat protitorpédové přepážky. Díky tomu, že se Britové přiblížili, aby stříleli z blízkosti, byla jejich palba neefektivní, neboť granáty dopadaly téměř v rovině. Proto byly v lodi nalezeny pouze 3 průrazy na levoboku způsobené granáty ráže 406 mm z bitevní lodi *Rodney*.⁹⁴

⁹² KENNEDY, s. 225.

⁹³ BALLARD, Robert Duane, ARCHBOLD, Rick, *The Discovery of the Bismarck: Germany's Greatest Battleship Surrenders Her Secrets*, Manchester 1990, s. 221.

⁹⁴ BROAD, William J., *Visiting Bismarck, Explorers Revise Its Story*, 3. prosince 2002, New York Times [9.04. 2020].

Závěr

Německo v 2. světové válce nikdy nedisponovalo takovou námořní silou jako Velká Británie i přes fakt, že britské válečné loďstvo bylo ve 2. světové válce poloviční oproti první světové válce. Kvůli tomu se britské námořnictvo soustředilo na obranu domovských ostrovů. Z majestátní *Grand Fleet* se po vyřazení poloviny plavidel stala *Home Fleet*. Válečné Německo hledalo způsob, jak tohoto oslabení využít a jak co nejvíce zasáhnout Velkou Británií, a našlo ho kromě jiného i v tom, že plavidla s německou osádkou napadala britské zásobovací konvoje. Nejlépe se osvědčily ponorky a pomocné křižníky. Ponorky byly efektivní a účinné, měly ale nevýhodu, která pramenila z přesvědčení velitele německého válečného námořnictva *Raedera*, že důležitější budou hladinové lodě nikoliv podvodní plavidla. A proto byly stavěny křižníky a bitevní lodě či menší válečná plavidla. Stavba ponorek zaostávala a na začátku války jich měli Němci zoufale málo. I přes tento fakt byly o mnoho úspěšnější než velká válečná plavidla. Od června do března 1941 potopily německé uboody lodě o celkové tonáži přes 2 000 000 BRT. Nicméně Hitlerova a Raederova posedlost velkými plavidly dala vzniknout bitevní lodi *Bismarck*. Ten měl ničit konvoje a jejich eskortu, které se jevily na své trase jako zranitelné. Při její stavbě Německo porušilo několik částí Versailleské smlouvy a vybavilo ji tím nejmodernějším a nejsilnějším, co mělo v té době k dispozici. Od kvality oceli přes pancéřování a počet děl neměla v soudobém lodním vojenském vybavení konkurenci. Čas ukázal, že to byla zbytečná investice. *Bismarck* stál ve své době nesmírně drahý a na jeho výrobu bylo spotřebováno několik desítek tisíc tun oceli.

Bismarck ztělesňoval vrchol německé školy velkých válečných plavidel. V době svého zavedení do služby představoval *Bismarck* největší bitevní loď na světě. Mezi ostatními bitevními loděmi vynikal hlavně svým pancéřováním, kvůli použití oceli značky *Krupp* se jednalo o nejvíce pancéřovanou loď na zemi. Už jenom samotná existence *Bismarcku* představovala pro Brity hrozbu, proto vynaložili obrovské úsilí, aby ho potopili. *Bismarck* měl totiž jediný cíl – srazit Brity na kolena tím, že naruší zásobovací trasy konvojů plujících do Velké Británie. Stavba lodi trvala necelé 3 roky. Loď konstruovaly jedny z největších loděnic v Hamburku.

Bismarck čekal na své bojové nasazení až do května 1941. Operace *Rheinübung* se stala první a zároveň poslední operací, které se *Bismarck* účastnil. Akce probíhala od 18. května až do 27. května 1941 a spolu s *Bismarckem* se této operace ještě účastnil těžký křižník *Prinz Eugen*. Ve své první bitvě, které se *Bismarck* účastnil, v bitvě v Dánském

průlivu, se mu povedl nevídaný tah, když potopil chloubu britského Královského námořnictva, bitevní křižník *Hood*, jehož ztráta představovala britskou národní tragédii. Potopení *Hooda* přežili pouze tři lidé. Nicméně právě tento německý úspěch nakonec osud bitevní lodi *Bismarck* zpečetil. Po době truchlení totiž přišel čas pomsty a Britové vyhlásili hon na bitevní loď *Bismarck*. Bylo to naposledy v historii britského Královského námořnictva, kdy byly mobilizovány veškeré dostupné síly. Osudný zásah *Bismarck* však neutržil od válečného plavidla nepřítele, ale od zastaralého torpédonosného bombardéru startujícího z letadlové lodi. Rozhodující zásah do kormidla způsobil, že loď mohla plout pouze v kruzích a Britové kolem ní začali postupně stahovat smyčku, která se utáhla 27. května 1941, kdy *Bismarck* svedl svůj poslední nerovný souboj. I přes statečný odpor nakonec přesile podlehl. Klesl ke dnu i se svým admirálem, kapitánem a většinou posádky.

Také spojenecké válečné loďstvo zmobilizovalo své síly. Jako by zkáza *Bismarcku* v hlavách spojeneckých námořníků sepnula spojení, že nepřítel je porazitelný. Potopení bitevní lodi *Bismarck* znamenalo zlom v nasazení velkých hladinových lodí *Kriegsmarine*. Hitler již nikdy nesvolil k nasazení velkých hladinových lodí. Německé zásobovací lodě a tankery operující v Atlantiku byly nedlouho po potopení *Bismarcku* lokalizovány a jedna po druhé potopeny. Sesterská loď *Bismarcku Tirpitz* byla po zkáze *Bismarcku* přesunuta do chráněných norských fjordů. Zde kotvila bez užitku několik let. Ani to však *Tirpitz* nezachránilo, po několika náletech byla nakonec potopena bombardéry RAF 12. listopadu 1944. Pouze *Prinz Eugen* válku přečkal. Po válce padl do rukou Spojenců a osud lodi zpečetil test jaderné zbraně u atolu Bikini v prosinci 1946. Loď se potopila po těžkém poškození 22. prosince 1946. A tím vlastně skončila éra velkých bitevních lodí. Válečné události ukázaly, že toto není cesta, kterou se válečné loďstvo dále ubíralo. Úspěch britských torpédových bombardérů potvrdil, že budoucnost patří letadlům startujícím z palub letadlových lodí. Bitevní lodě se staly symbolem minulosti a jejich éra definitivně skončila koncem 2. světové války.

Vrak *Bismarcku* leží v hloubce zhruba 4,8 km, přibližně 650 km západně od Brestu. Nedošlo u něj k postupné rzi, proto je lépe zachovaný než například vrak *Titanicu*. Loď byla vládou Spolkové republiky Německo prohlášena za válečný hřbitov a z tohoto důvodu se vraku nikdo nesmí dotknout. *Bismarck* byl objeven v roce 1989 americkým oceánografem Robertem Duanem Ballardem. Od té doby k němu bylo podniknuto několik expedic. Při ohledání vraku se zjistilo, že škody na trupu jsou minimální, byly

nalezeny pouze tři průstřely na levoboku od bitevní lodi *Rodney*, nicméně nelze s jistotou určit, kdo *Bismarck* potopil.

Bismarck se po svém potopení stal legendou. Vedle bitevní lodě *Jamato* se stal nejznámější bitevní lodí. Osud bitevní lodi *Bismarck* dodnes názorově rozděluje řadu historiků, což také přispívalo k zájmu o jeho osudy. Existoval i záznam přímého svědectví přeživšího důstojníka z bitevní lodi, tento záznam je však ojedinělý.

Resumé

This Bachelor Thesis describes fates of battleship *Bismarck*, from her launch to her last final battle. In thesis are written down technical specifications and characteristics of this battleship. They are mentioned key moments, that have impact on operation Rheinübung, her first and also last action. Goal of the thesis is to summarize events, which led in the final consequence to her doom.

First chapter summarizes development of german warships, which preceded *Bismarck* construction. After that is there mention development itself of the battleship *Bismarck* and in the end of chapter one I am dealing with Plan Z. Because this plan had impact on combat use of battleship *Bismarck*. Text of the thesis includes detailed technical specifications of vessel. I have no difficulties finding relevant and quality sources written in my natural language, because in this chapter I needed only general informations. I didn't come across any contradictory informations. The most relevant source of this chapter was the book *Salvy nad vlnami* from czech author Jaroslav Hrbek. There is perfectly written down situation before World War II, naval arms race and also projects which stayed only on paper or in phase of prototypes.

Second chapter contains journey to the fatal operation Rheinübung, starting with characteristics of german cruiser war and its impact on british convoys and ending with operation Berlin. Here I was fully depended to foreign sources, because operation Berlin isn't widely recognized in our literature. In last chapter I examine the course of the operation Rheinübung, fatal events before the action, the course of the operation and its ending. The most relevant source of this chapter was the book *Pursuit: The Chase and Sinking of the Battleship Bismarck* from british author Ludovic Kennedy. I also often used the book *Bismarck: The Final Days of Germany's Greatest Battleship* from german authors Niklas Zetterling and Michael Tamelander. Informations from these books aren't fundamentally in differ. Both sources claimed that *Bismarck* was sunk by british torpedoes launched by british cruiser *Dorsetshire*. Only some german authors don't agree with that and one of them Burkard von Müllenheim-Rechberg wrote in his book that it was Germans themselves, whose sunk the *Bismarck*. He claimed that the crew blow up the ship with explosive charges, which caused her flooding and eventually sinking. Conflict who sank the *Bismarck* last to these days. Because american and british sources admit that *Bismarck* was sunk by her own crew but also claim that if own crew didn't succeed with explosive charges *Bismarck* would have sunk anyway. Damages which

caused the last battle were too critical, *Bismarck* wouldn't be able to stay afloat for long time and eventually she would have sunk.

Bibliografie

Literatura

- AILSBY, Christopher, *Třetí říše den po dni*, Praha 2005.
- ASSMANN, Kurt, *Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen* Heidelberg 1957.
- BACKER, Steve, *Scharnhorst and Gneisenau*, Bamsley 2012.
- BALLARD, Robert Duane, ARCHBOLD, Rick, *The Discovery of the Bismarck: Germany's Greatest Battleship Surrenders Her Secrets*, Manchester 1990.
- BARNETT, Correlli, *Bojujte s nepřítelem zblízka*, Praha 2006.
- BRENNECKE, Jochen, *Schlachtschiff Bismarck*, Berlin 1967.
- FÉR, Ondřej, *Válečné lodě 20. století. Přehled nejvýznamnějších plavidel*, Brno 2014.
- GARZKE, William, DULIN, Robert, *Battleships: Axis and Neutral Battleships in World War II*, Annapolis 1985.
- HRBEK, Jaroslav, *Salvy nad vlnami. Od výstřelů na Westerplatte po zkázu Bismarcku*, Praha 1997.
- KENNEDY, Ludovic, *Pronásledování bitevní lodi Bismarck*, Praha 1987.
- KONSTAM, Angus, *British Battleships 1939—1945 2 díl*, Oxford 2009.
- KONSTAM, Angus, *The Bismarck Hunting Germany's greatest battleship*, Oxford 2011.
- MULLIGAN, Timothy P., *Ship-of-the-Line or Atlantic Raider? Battleship "Bismarck" between Design Limitations and Naval Strategy*. In *The Journal of Military History* 69, 4, 2009, s. 1013–1044.
- MÜLLEINHEM-RECHBERG, Burkard von, *Battleship Bismarck A Survivor's Story*, Hersching am Ammersee 1979.
- PEJČOCH, Ivo, NOVÁK, Zdeněk, HÁJEK, Tomáš, *Válečné lodě*, 4. díl, Praha 1993.
- PORTER, David, *Druhá světová válka v datech. Německé válečné námořnictvo 1935—1945*, Praha 2010.
- RICO, José M., *The Battleship Bismarck. The Complete History of the Ship*, New York 2014.

SCHMALENBACH, Paul, *Profile Warship 33 German Battlecruisers Scharnhorst and Gneisenau*, London 1973.

SCHOFIELD, B. B., *Zánik Bismarcku: Odvážná operace, triumf a tragédie*, Praha 1987.

SKWIOT, Mirosław, JARSKI, Adam, *Bismarck*, Gdańsk 2001.

SKWIOT, Mirosław Zbigniew, PRUSINOWSKA, Elzbieta Teresa, *Hunting the Bismarck*, Gdańsk 2004.

VEGO, Milan. *Operation Rhine Exercise May 18–27, 1941*. In: *Naval War College Review* 72, 1, 2019, s. 89–145.

ZETTERLING, Niklas, TAMELANDER, Michael, *Bismarck: The Final Days of Germany's Greatest Battleship*, Philadelphia 2009.

Online zdroje

BROAD, William J., *Visiting Bismarck, Explorers Revise Its Story*, 3. prosince 2002, *New York Times* [9.04. 2020].

Dostupné z <https://www.nytimes.com/2002/12/03/science/visiting-bismarck-explorers-revise-its-story.html>.

Příloha č. 1

Plán Z

10 bitevních lodí (*Gneisenau, Scharnhorst, Bismarck, Tirpitz* a 6 dalších (H-N) o 56 000 tunách, s dieselovými motory a děly ráže 406 mm),

12 obrněných lodí o 20 000 tunách (později místo nich 3 bitevní křižníky o 29 000 tunách, děly ráže 380 mm a rychlostí 34 uzlů – lodě O, P, Q,

3 již hotové obrněné lodě (*Deutschland, Admiral Scheer, Admiral Graf Spee*),

4 letadlové lodě (*Graf Zeppelin*, lodě B, C, D),

5 těžkých křižníků (*Admiral Hipper, Blücher, Prinz Eugen, Seydlitz, Lützow*),

16 lehkých křižníků po 8 000 tunách (L ad.),

6 již hotových lehkých křižníků po 6 000 tunách (*Emden, 3 K. Leipzig, Nürnberg*),

22 výzvědných křižníků (*Spähkreuzer*) po 5 000 tunách,

68 torpédoborců,

90 torpédovek,

27 oceánských ponorek (typy X, XI, XII),

62 ponorek po 750 tunách (typy I, IX),

100 ponorek po 500 tunách (typ VII),

60 ponorek po 250 tunách (typ II),

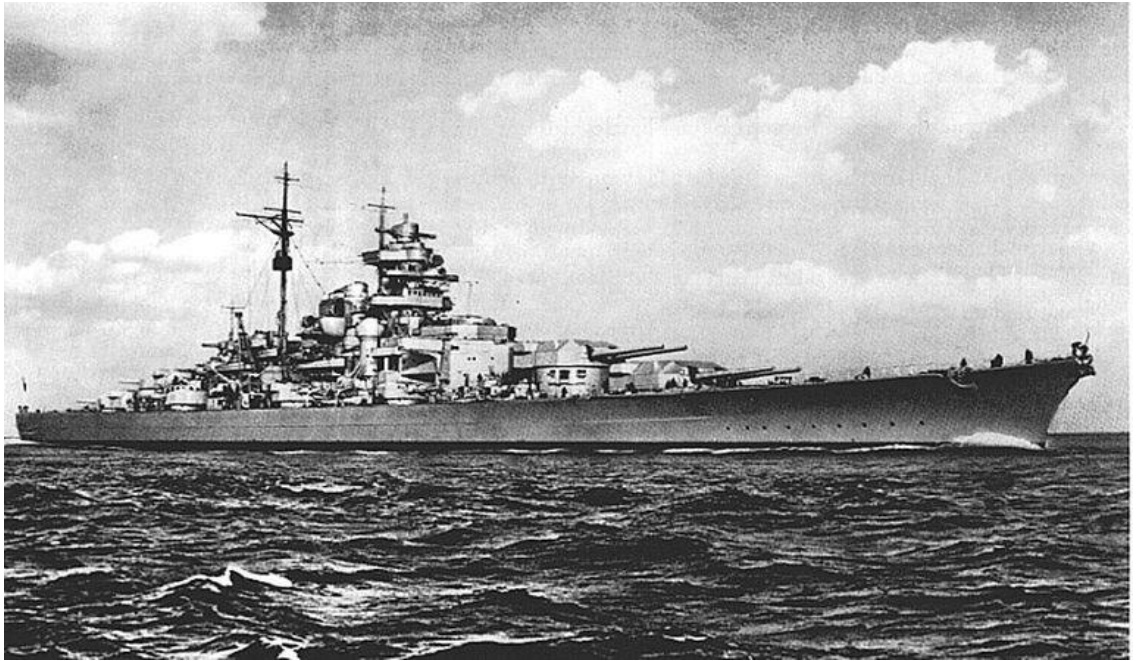
10 minonosek a 227 plavidel menších kategorií

Příloha č. 2

Bitevní loď *Bismarck* plující Atlantikem

Dostupné z [https:// www.panzernet.net/php/index.php?topic=133.0](https://www.panzernet.net/php/index.php?topic=133.0)

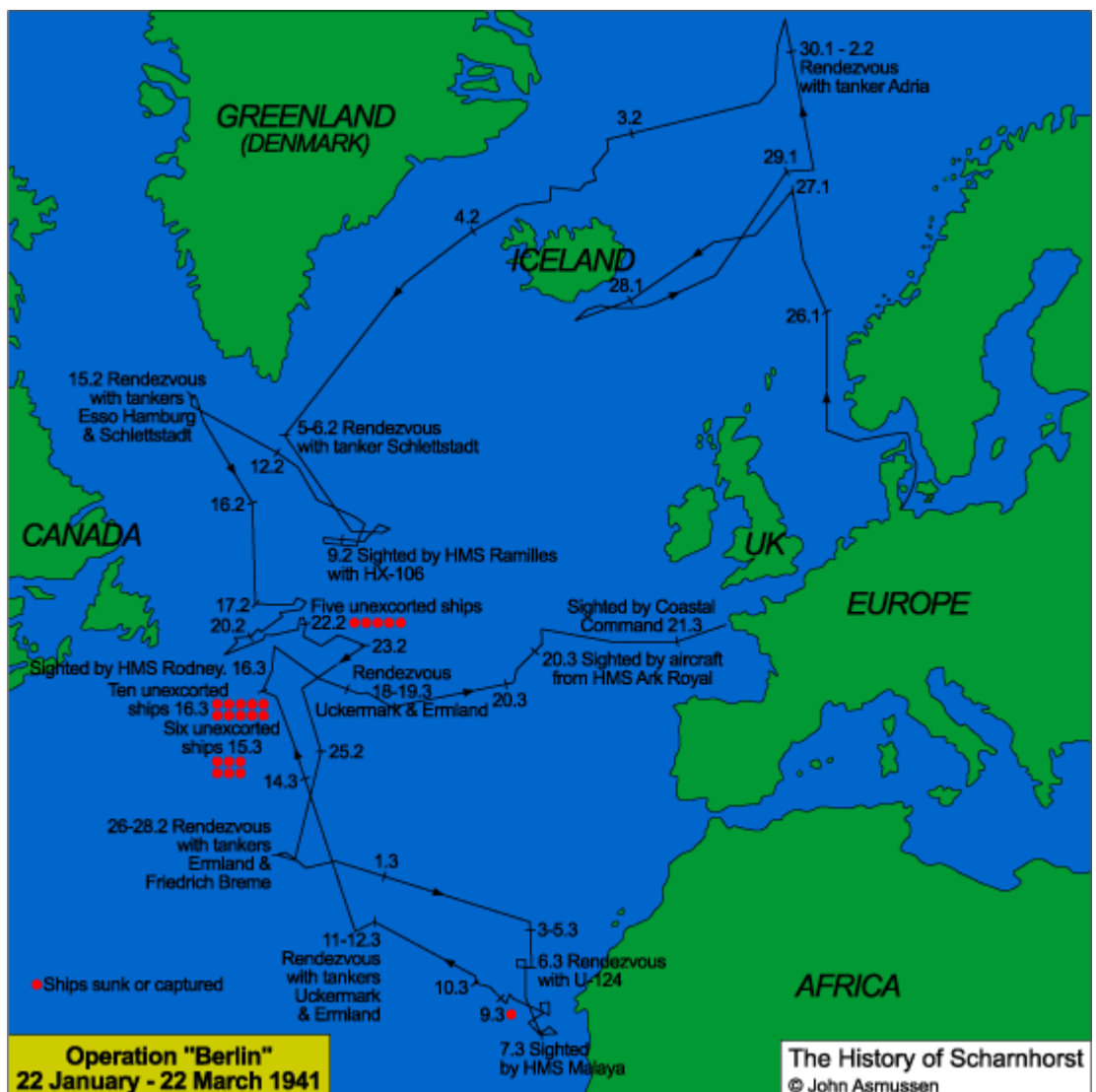
[9.04. 2020].



Příloha č. 3

Mapa operace Berlín

Dostupnéz <https://www.scharnhorstclass.dk/scharnhorst/history/schamberlin.html>
[9.04. 2020].

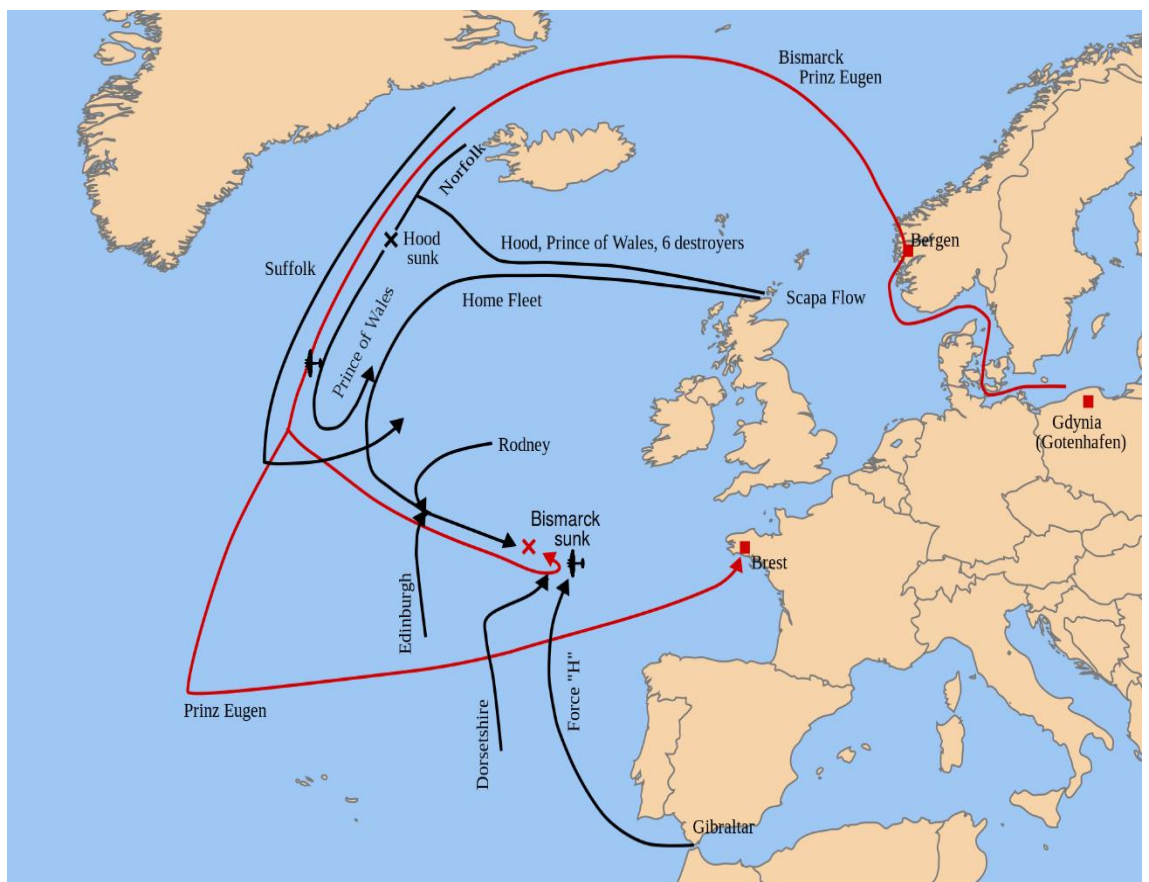


Příloha č. 4

Mapa operace Rheinübung

Dostupné z

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Bismarck_\(1939\)#/media/Soubor:Rheinuebung_Karte2.png](https://cs.wikipedia.org/wiki/Bismarck_(1939)#/media/Soubor:Rheinuebung_Karte2.png)
g [9.04. 2020].



Příloha č. 5

Kapitán Ernst Lindemann

Dostupné z: <https://www.valka.cz/Lindemann-Ernst-t37805>
[9.04. 2020].



Příloha č. 6

Admirál Günther Lütjens

Dostupné z: <https://pavel70slama.blog.cz/1708/admiral-gunther-lutjens>
[9.04. 2020].



Příloha č. 1	40
Plán Z.....	40
Příloha č. 2	41
Bitevní loď <i>Bismarck</i> plující Atlantikem.....	41
Příloha č. 3	42
Mapa operace Berlín.....	42
Příloha č. 4.....	43
Mapa operace Rheinübung.....	43
Příloha č. 5	44
Kapitán Ernst Lindemann	44
Příloha č. 6.....	45
Admirál Günther Lütjens	45