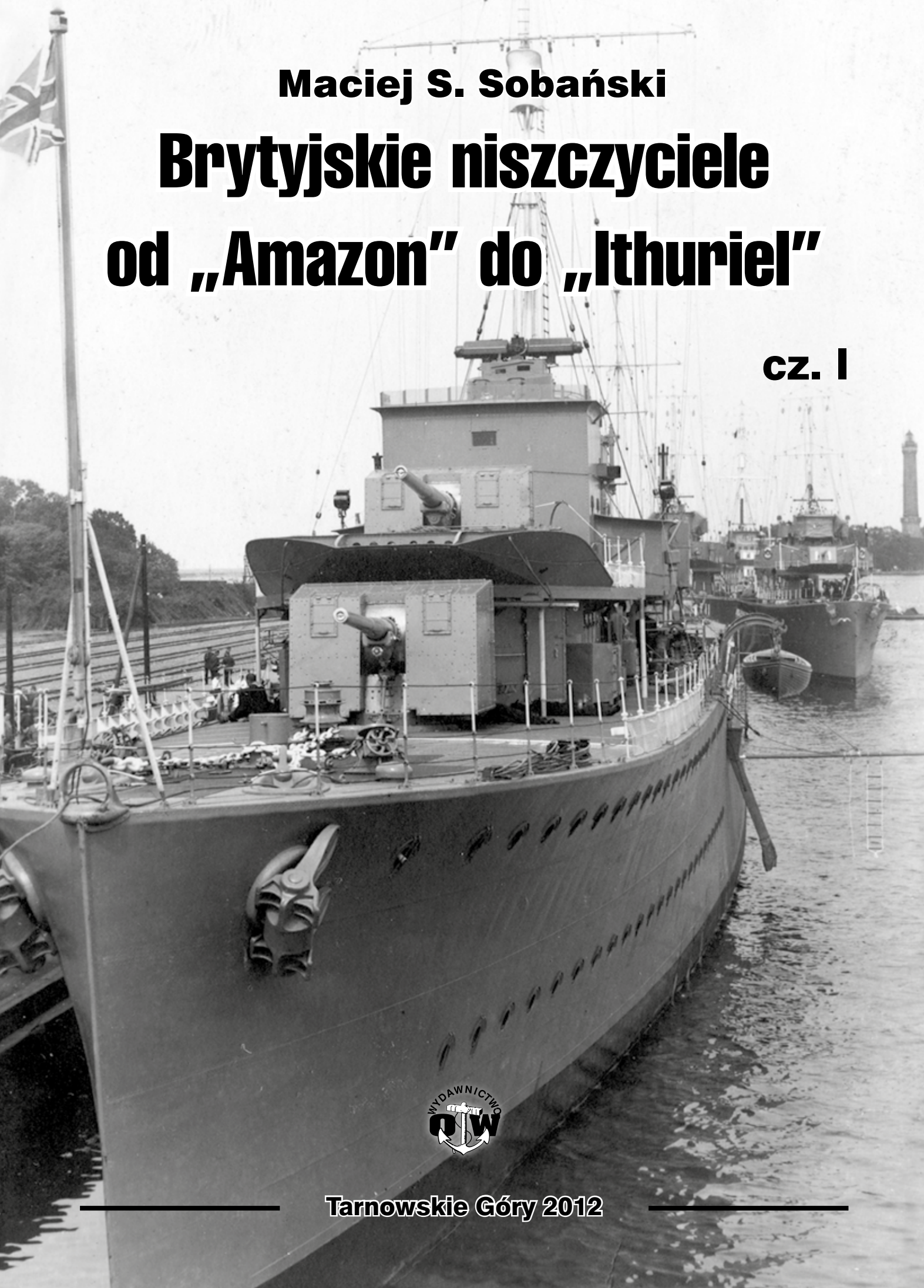
Maciej S. Sobański

Brytyjskie niszczyciele od „Amazon" do „Ithuriel"

cz. I



WYDAWNICTWO OW

Tarnowskie Góry 2012

OKRĘTY WOJENNE numer specjalny 42

Okładka: *Ardent* w składzie 3 Flotylli Niszczycieli u hiszpańskich wybrzeży, lata 1936-1937. Mal. Seweryn Fleischer

Strona tytułowa: nieustalony z nazwy niszczyciel typu „D" z wizytą w Świnoujściu w 1934 r. Fot. zbiory Reinharda Kramera

Brytyjskie niszczyciele od „Amazon" do „Ithuriel" cz. I

Maciej S. Sobański

Redaktor serii: *Jarosław Malinowski*
Rysunki: *Waldemar Kaczmarczyk*
Plansze kolorowe: *Waldemar Kaczmarczyk*
Opracowanie graficzne: *Jarosław Malinowski*
Skład, druk i oprawa: *Drukpol, Tarnowskie Góry*

Źródła fotografii/Photo credit:
Andrzej Danilewicz
Hartmut Ehlers
Reinhard Kramer
Richard Osborne
Siergiej Patjanin
Andrzej Szewczyk
Wright & Logan
World Ship Society
Ships of the World
Royal Canadian Navy
Centralne Archiwum Wojskowe

ISBN 978-83-61069-21-8
ISSN 1231-014X

Nakład 1000 egz.

Copyright © Wydawnictwo „Okręty Wojenne" 2012
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, includiong photocopying, recording or any information storage and retreival system without written from copyright owner.

Drodzy Czytelnicy

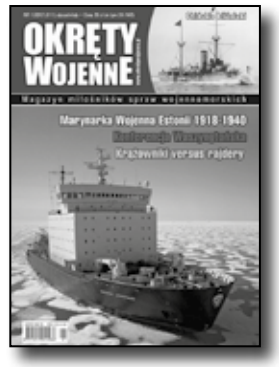
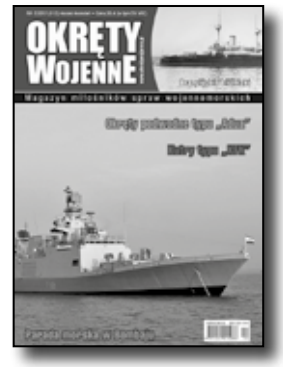
Oddaję w Wasze ręce I część monografii poświęconej „koniom roboczym" Royal Navy w II wojny światowej. Były nimi niszczyciele od „Amazona" do „Itheriula". W tej części omówione zostały jednostki od prototypowego „Amazona" do typu «E» oraz ich lidery. Natomiast w części II opisane zostaną niszczyciele od typu «F» do «I» wraz z liderami oraz jednostki budowane pierwotnie dla Brazylii i Turcji, lecz zostały przejęte przez rząd brytyjski.

Jak zauważycie, typ «D» jest słabo zilustrowany z braku fotografii. Okazało się, że okręty po wcieleniu do służby kierowano niezwłocznie na dalekie akweny, natomiast po wybuchu wojny wiele z nich szybko utracono, również ze zbiorami fotografii oficerów i marynarzy.

Tutaj pragnę podziękować Richardowi Osborne'owi, który mi powyższą kwestię wytłumaczył oraz przesłał większość wspaniałych i unikatowych fotografii. Dzięki nim niniejsza monografia nabrała kolorytu, gdyż fotografie te są dobrej jakości, ponadto nie są znane polskim czytelnikom.

Życzę miłej lektury w te jesienne wieczory
Jarosław Malinowski

Polecamy magazyn „Okręty Wojenne" !

Polecamy monografie !

Wydawca
Wydawnictwo „Okręty Wojenne"
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry
tel. (32) 384-48-61
e-mail: okrety@ka.home.pl www.okretywojenne.pl
ING Bank Śląski 94 1050 1386 1000 0002 0086 6507

Uwaga! **Niniejsza monografia zawiera trzy rozkładówki z 6 planami okrętów w skali 1:200. Stanowią one jej integralną część i nie mogą być sprzedawane oddzielnie.**

Niszczyciel *Nubian* typu „Tribal" był reprezentantem pierwszych pełnomorskich niszczycieli Royal Navy.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Geneza okrętów

„Każdej akcji odpowiada reakcja" – to w sumie trywialne, choć z gruntu prawdziwe stwierdzeni legło u podstaw stworzenia okrętów wielu klas, w tym także niszczycieli, nie darmo pierwotnie zwanych „kontrtorpedowcami". Niebywały rozwój nosicieli samobieżnych torped, określanych umownie mianem „torpedowców", jaki nastąpił w ostatniej ćwiartce XIX stulecia, spowodował konieczność opracowania jednostek specjalnie przeznaczonych do ich zwalczania.

Za pierwszy pełnowartościowy kontrtorpedowiec (ang. „Torpedo Boat Destroyer") uważany jest brytyjski *Havock*, stanowiący wyraz realizacji programu Naval Defence Act z roku 1889, zbudowany w latach 1892-1894 przez stocznię Yarrow Shipbuilders w Londynie, choć w jego konstrukcji niektórzy dopatrywali się czytelnego wpływu wcześniejszych jednostek – hiszpańskiego *Destructor*[1] oraz japońskiego *Kotaka* [2].

Wyporność konstrukcyjna *Havock* wynosiła 240 t, a pełna odpowiednio 275 t przy wymiarach 56,98 x 5,64 x 2,21 m. Napęd okrętu stanowiły 2 maszyny parowe potrójnego rozprężania o łącznej mocy 3700 KM, które pracując bezpośrednio na 2 śruby napędowe, zapewniały maksymalną prędkość 26 węzłów (na próbach uzyskano nawet 26,8 węzła). Maszyny zasilane były w parę przez nieco już archaiczne kotły cylindryczne. Uzbrojenie prototypowego kontrtorpedowca składało się z działa kal. 76 mm na pokładzie dziobowym, 3 szybkostrzelnych dział kal. 57 mm, a także 3 wyrzutni torpedowych kal. 457 mm, w tym 1 stałej dziobowej z zapasem 2 torped oraz 2 pojedynczych obrotowych odpowiednio na śródokręciu i rufie. Załoga jednostki liczyła 43 marynarzy i oficerów.

Havock okazał się przysłowiowym strzałem w dziesiątkę, bowiem swymi parametrami taktyczno-technicznymi i przewyższał zdecydowanie współczesne mu torpedowce. Tym samym tak naprawdę zapoczątkował dynamiczny rozwój okrętów nowej klasy, które szybko stały się przedmiotem zainteresowania najważniejszych ówczesnych morskich potęg świata.

Nowa klasa okrętów z miejsca zaczęła się jednak rozwijać własnym życiem. Wzrastały parametry jej przedstawicieli, w tym również dzielność morska, pozwalająca już działać nie tylko wyłącznie w strefie przybrzeżnej, ale również i poza nią, a także, co jest w pełni zrozumiałe, uzbrojenie. Trzeba zaznaczyć, że palma pierwszeństwa w tej mierze należała bezspornie do Royal Navy, która jako pierwsza rozpoczęła prace nad wykorzystaniem turbin parowych systemu Parsons w charakterze napędu głównego. Mimo, że służba zbudowanego w latach 1898-1900 eksperymentalnego *Viper* z turbinami parowymi o łącznej mocy 10 000 KM, zapewniającymi jednostce zgoła fantastyczną jak na owe czasy prędkość 33,75 węzła, nie trwała długo, to jednak rozpoczęła proces, od którego nie było już odwrotu.

Rzeczywisty bojowy debiut kontrtorpedowców, bo trudno za takowy uznać incydenty w Ameryce Południowej, miał miejsce w czasie wojny japońsko-rosyjskiej lat 1904-1905, w której obie walczące strony wykorzystywały okręty do realizacji zadań zarówno o charakterze ofensywnym jak i defensywnym. Wnioski wyciągnięte z przebiegu kampanii szybko znalazły swe odbicie w dalszym rozwoju okrętów tej klasy.

Wysokie walory bojowe i spora uniwersalność kontrtorpedowców spowodowała, że w składzie Royal Navy zaczęły pojawiać się kolejne typy jednostek tej klasy, poczynając od słynnego „F" – *Tribal*[3], poprzez następne „H" (*Acorn*, 1910-1911), „I" (*Acheron*, 1911-1913), „K" (*Acasta*, 1912-1913) oraz „L" (*Laforey*, 1913-1915)

Początkowo jednostki posiadały jeszcze mało efektywne dwukalibrowe uzbrojenie artyleryjskie, składające się z dział kal. 102 mm i 76 mm oraz wyrzutnie torpedowe kal. 457 mm. Dopiero począwszy od typu „K" wprowadzono wyłącznie działa kal. 102 mm, a także obrotowe wyrzutnie torpedowe nowego, potężniejszego kalibru 533 mm.

Wszystko to spowodowało, że w chwili wybuchu światowego konfliktu latem

---

1. *Destructor* – hiszp. kan. torp. , zbud. 1885-87, J. G. Thomson, Clydebank wg proj. Fernando Villaamil, wyp. 354 t. wym.: 58,74 x 7,3 x 2,5 m, 2 masz. par. 3784 KM, pręd. 22,6 w., uzbr.: 1 x 90 mm, 4 x 57 mm, 2 x 37 mm, 2 wt kal. 360 mm, załoga 60 ludzi.

2. *Kotaka* – jap. torp. zbud. 1887-88, Yarrow, London, wyp. 206 t, wym.: 50,3 x 5,8 x 1,7 m, masz. par. 1400 KM, pręd. 19 w., uzbr.: 4 x 37 mm, 6 wt kal. 360 mm, załoga?

3. Typ „F" – *Tribal* – bryt. kontr. zbud. 1905-08, wyp. 860-940 t, wym.: 84,0 x 8,5 x 2,6 m, turb. par. 12 500 KM, pręd. 33 w., uzbr.: 5 x 76 mm, 2 wt kal. 457 mm (*Saracen, Amazon* – 2 x 102 mm, 2 wt kal. 457 mm), załoga 68 ludzi, seria liczyła 12 jednostek.

Niszczyciel *Medina* będący reprezentantem licznego typu „M" budowanego w początkowym okresie pierwszej wojny światowej dla Royal Navy.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

1914 kontrtorpedowce należały do najliczniej reprezentowanych klas okrętów nie tylko w Royal Navy, ale i we flotach pozostałych morskich potęg świata. Wielka Brytania dysponowała 215 kontrtorpedowcami różnej wielkości, Niemcy – 102, Rosja – 104 (w tym 60 na Bałtyku), Francja – 84, USA – 68, Japonia – 55, Włochy – 36 oraz Austro-Węgry 24[4].

Kontrtorpedowce od pierwszych dni I wojny światowej stały się jej nader aktywnym uczestnikiem, potwierdzając wszystkie swe niezaprzeczalne walory z uniwersalnością na czele. Okręty tej klasy uczestniczyły zarówno w starciach zespołów sił głównych, w których realizowały swoje tradycyjne zadania ochronne jak również w wypadach sił lekkich przeciwko żegludze i liniom dozorowym. Zakres zadań kontrtorpedowców był zresztą zdecydowanie szerszy, obejmując między innymi rozpoznanie, wsparcie ogniowe własnych sił lądowych czy operacje minowe, w których wykorzystywano przede wszystkim walor wysokiej prędkości jednostek.

Zupełnie nowym zadaniem, przed którym w toku działań wojennych po raz pierwszy stanęły kontrtorpedowce było zwalczanie zagrożenia ze strony okrętów podwodnych, operujących potężną bronią, jaką były znane już od dawna samobieżne torpedy, tyle tylko, że odpalane z ukrycia poniżej lustra wody. Początkowo, do czasu wyposażenia jednostek w środki wykrywania (urządzenia nasłuchowe) oraz niszczenia (bomby głębinowe) kontrtorpedowce spełniały tak naprawdę przede wszystkim funkcję o charakterze prewencyjnym. Ich stała obecność w pobliżu zespołów własnych sił nawodnych czy organizowanych właśnie konwojów, miała oddziaływać odstraszająco na nieprzyjaciela. Działania aktywne podejmowano zaś jedynie w przypadku dostrzeżenia okrętów podwodnych przemieszczających się w położeniu nawodnym. Dopiero z czasem, w miarę rozwoju zarówno samego uzbrojenia jak i wypracowania własnej taktyki walki z podwodnym zagrożeniem, działania kontrtorpedowców nabrały bardziej ofensywnego charakteru.

Wszystko to w połączeniu z ogromną dynamiką działań wojennych na morzu, które choć ze zrozumiałych względów koncentrowały się na szeroko rozumianych wodach europejskich, a prowadzone były również na innych odległych akwenach, spowodowało wzrost zapotrzebowania na uniwersalne w sumie okręty, jakimi były kontrtorpedowce.

Zjawisko to ze szczególnym nasileniem wystąpiło w Royal Navy, na którą, zwłaszcza w początkowej fazie światowego konfliktu, spadł główny ciężar prowadzenia alianckiej wojny na morzu. Musimy przy tym pamiętać, że z imponującego stanu wyjściowego – 215 kontrtorpedowców w momencie wybuchu wojny, sporą część, a wg niektórych źródeł nawet połowę[5] stanowiły jednostki niewielkie i przestarzałe, zdolne, co najwyżej do działań w strefie przybrzeżnej, zatem nieprzydatne w warunkach konfliktu rozgrywającego się na oceanicznych przestrzeniach.

Niezbędnym wymogiem chwili stało się możliwie szybkie zwiększenie liczby własnych jednostek tej klasy mogących działać w warunkach pełnomorskich. Najprostszą metodą było przejęcie przez Royal Navy odpłatnie bądź drogą konfiskat, kontrtorpedowców budowanych w stoczniach brytyjskich na zlecenie innych flot. Nie darmo przecież Wyspy Brytyjskie nadal jeszcze pozostawały centrum światowego przemysłu stoczniowego. W pierwszej kolejności odkupiono 4 lidery flotylli typu *Lightfoot*[6] budowane dla Chile przez stocznię J. S. White w Cowes. Kolejne 4 kontrtorpedowce, stanowiące powielenie typu „M" przejęli Brytyjczycy w Clyde, gdzie powstawały w stoczniach John Brown i Fairfield na zamówienie Grecji[7]. W listopadzie 1914 w związku z przystąpieniem Turcji do wojny po stronie Państw Centralnych, skonfiskowano 4 znajdujące się w budowie w stoczni Hawthorn Leslie kontrtorpedowce zamówione przez Imperium Ottomańskie[8]. Te ostatnie okręty zostały również ukończone jak typ „M", tyle tylko, że z uzbrojeniem wzmocnionym do 5 dział kal. 102 mm.

Oczywiście wspomniane wyżej działania miały jedynie charakter doraźny i w żadnym przypadku nie stanowiły remedium na braki nowoczesnych kontrtorpedowców, jakie odczuwa-

4. Wg Supińskiego W., Lechowskiego M. *Torpedowce i niszczyciele*, Gdańsk 1971, natomiast wg March E.J. *British destroyers. A history of development 1892-1953*, London 1966 – ich liczba wynosiła jedynie 207.

5. Wg Marcha E.J. *British destroyers…*

6. Były to późniejsze *Faulknor, Broke, Botha* i *Tipperary*.

7. Były to późniejsze *Medea, Medusa, Melampus* i *Melpomene*.

8. Były to późniejsze *Talisman, Termagant, Trident* i *Turbulent*.

ła Royal Navy. Jedynym tak naprawdę rozwiązaniem problemu było objęcie jednostek tej klasy zamówieniami *Programu Wojennego*. Już we wrześniu 1914 zamówiono serię kontrtorpedowców przedwojennego typu „M" w wersjach projektu „Admiralty" – 16 oraz „Special" – kolejne 4. Realizację zamówienia zlecono stoczniom: John Brown, Denny Bros., Fairfield, J.S. White, Swan Hunter, Thornycroft oraz dla wersji „Special" – Yarrow. Za pierwszym poszły kolejne zamówienia, odpowiednio w początkach listopada na 10 okrętów, a w końcu tego miesiąca na dalsze 22 jednostki. Następne kontrtorpedowce „powtórzonego typu „M" w liczbie 18 zamówiono w lutym 1915, a ostatnią partię 20 okrętów w maju 1915[9].

W lutym 1915 stocznie Cammell Laird oraz Denny Bros otrzymały w ramach *Programu 1915* zlecenie na budowę serii 4 liderów flotylli zmodyfikowanego typu *Lightfoot*.

Pierwszym tak naprawdę nowym typem kontrtorpedowców, zbudowanych w Wielkiej Brytanii w czasie I wojny światowej w ramach *Programu 1915* był typ „R". ogółem w latach 1916-1917 oddano do służby 51 jednostek tego typu. W ich przypadku podstawowym novum było zastosowanie turbin parowych z przekładniami redukcyjnymi jako napędu głównego. Ostatnich 11 okrętów serii ukończono już jako odrębny typ określony mianem „zmodyfikowany „R", którego wyróżnikiem była nowa dwu kominowa sylwetka, w odróżnieniu od pierwotnej z 3 kominami. Równocześnie kontrtorpedowce otrzymały nowe działa artylerii głównej kal. 102 mm QF Mk. V na łożu CP II, których kąt podniesienia lufy zwiększono do +30°, co pozwoliło na wzrost maksymalnej donośności z 9100 m do 10 900 m[10].

Działania podjęte przez brytyjską Admiralicję polegające na zamówieniu w roku 1914 łącznie 65 kontrtorpedowców, kolejnych 74 w roku 1915 oraz dalszych 26 do marca 1916, okazały się dalece niewystarczające, bowiem Royal Navy wciąż potrzebowała nowych, lepiej uzbrojonych jednostek tej klasy, przystosowanych do realizacji zadań eskortowych oraz zwalczania okrętów podwodnych.

W ramach *Programu 1916-17* znalazła się seria 5 liderów flotylli typu „V", które zgodnie z założeniami projektowymi miały współpracować z kontrtorpedowcami typu „R". Zwiększone wymiary i wyporność oraz uzbrojenie składające się z 4 nowych dział kal. 102 mm Mk V i 4-6 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm przy zachowaniu dotychczasowej siłowni o mocy 27 000 KM, spowodowało ograniczenie prędkości jednostek do 34 węzłów.

Ich kontynuację stanowiła seria 5 potężniejszych liderów flotylli typu *Shakespeare*, zaprojektowanych i zbudowanych przez stocznię Thornycroft, które uzbrojono już w 5 dział kal. 120 mm, pojedyncze działo plot. kal. 76 mm oraz 6 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm.

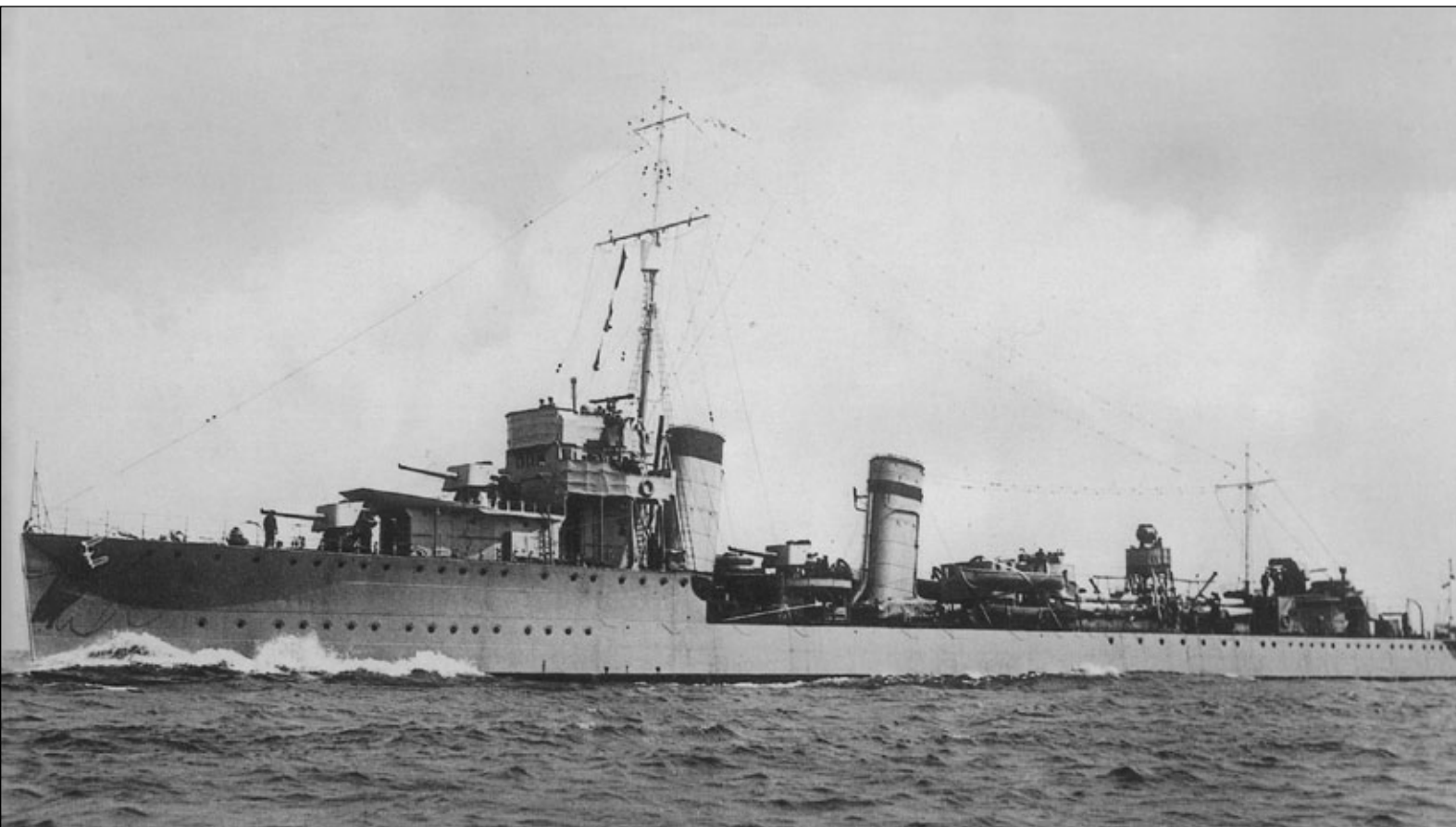
Niemal identyczne były lidery flotylli typu *Scott*, zbudowane wg projektu Admiralicji. Zgodnie z założeniami zasięg tych jednostek wynosił 5000 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów. Ukończono, po części już po zakończeniu I wojny światowej, 8 jednostek serii, zaś prace nad kolejnymi 2 anulowano, podobnie jak to miało miejsce w przypadku typu *Shakespeare*.

W czerwcu 1916 Admiralicja postanowiła zamówić w ramach *Programu 1916-17* dalszych 26 kontrtorpedowców wzorowanych na wcześniejszych liderach flotylli typu „V". W ten sposób powstał typ „V", który zgodnie z założeniami miał zostać wyposażony w 2 potrójne, obrotowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm. Jednak z uwagi na opóźnienia w ich dostawach okręty weszły do służby między sierpniem 1917 a czerwcem 1918, uzbrojone w stare dwururowe wyrzutnie. Z kontrtorpedowców serii 4 zostały przystosowane do pełnienia funkcji szybkich stawiaczy min, zabierających na pokład po 60 min typu „H", każda o wadze 830 kg[11].

W grudniu 1916 złożono zamówienie na kolejne 33 kontrtorpedowce typu „V", które z uwagi na wyposażenie ich

9. Wg Marcha E.J. *British destroyers…*
10. Wg *Conway'sa All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1985.
11. Były to *Vehement, Venturous, Vanoc* i *Vanquisher*.

W końcowym okresie pierwszej wojny światowej rozpoczęto budowę nowoczesnych liderów typ „Shakespeare". Na fotografii *Wallace* wcielony do służby już po wojnie. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Całkowitym novum były niszczyciele typu „V" budowane w końcowym okresie wojny. Posiadaały one artylerię rozmieszczoną w superpozycji. Na fotografii *Vansittart*. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

w przewidziane pierwotnym projektem potrójne wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm, zostały uznane za odrębny typ oznaczony jako „W". Wspomniane okręty weszły do służby między listopadem 1917 a październikiem 1918. Również w tej serii 5 jednostek zostało w roku 1918 ukończonych jako szybkie stawiacze min[12].

Brak potwierdzenia informacji o podjęciu przez kaiserowskie Niemcy budowy dużych i dobrze uzbrojonych kontrtorpedowców, spowodował, że Admiralicja postanowiła w ramach *Programu 1917-18* powrócić do sprawdzonych już wcześniej jednostek typu „R", które w tym przypadku oznaczono jako typ „zmodyfikowany R". Dzięki mniejszej w porównaniu z typami „V" i „W" wyporności i uzbrojeniu nowe okręty mogły rozwijać maksymalną prędkość do 36 węzłów. Poza tym można je było budować szybciej, a co ważniejsze także taniej od poprzedników. W kwietniu 1917 zamówiono 24 jednostki, a w czerwcu tego roku kolejne 33. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że do chwili zawarcia zawieszenia broni w listopadzie 1918 do służby weszło zaledwie 19 okrętów. Pozostałe zasiliły Royal Navy już po zakończeniu wojny, zaś budowę 2 (*Saturn* i *Sycomore*) ostatecznie anulowano[13].

W ramach kolejnego *Programu 1918-19* postanowiono jednak wrócić do budowy kontrtorpedowców typu „W", oznaczonych tym razem jako „zmodyfikowany V/W". W styczniu 1918 zamówiono 16 takich jednostek, a w okresie marzec-kwiecień dalsze 33 okręty. Ostatecznie jednak w związku z zakończeniem działań wojennych i ogólnym anulowaniem wcześniejszych zamówień, ukończono jedynie 16 kontrtorpedowców, które wchodziły do służby sukcesywnie dopiero w latach 1919-1924[14].

Zawieszenie broni z Niemcami z 11 listopada 1918 tak naprawdę zakończyło prowadzone działania bojowe, choć formalny koniec wojny został zadekretowany dopiero w podpisanym ponad pół roku później Traktacie Wersalskim. Zakończenie światowego konfliktu spowodowało spore zmiany na arenie międzynarodowej. Dotychczasowe europejskie potęgi wyszły z wojny mocno osłabione, przy czym uwaga ta nie dotyczy jedynie pokonanych Niemiec i Austro-Węgier, ale także targanej rewolucjami i wojną domową Rosji. Nie lepiej było wśród formalnie zwycięskich państw Ententy, którym przyszło za sukces zapłacić niebywale wysoką cenę, czego najlepszym przykładem były Francja i Włochy. Na tym tle Wielka Brytania wypadała jeszcze wcale nie najgorzej, jednak była już tylko cieniem swej dawnej przedwojennej imperialnej świetności. Zwycięski koniec wojny oznaczał również wejście Stanów Zjednoczonych na arenę międzynarodową jako gracza o światowym już znaczeniu. Podobnie rzecz się miała z Japonią, która stała się istotnym elementem porządku we wschodniej i południowo-wschodniej Azji oraz na Pacyfiku.

Teraz trochę statystyki, w okresie I wojny światowej Royal Navy straciła łącznie 64 kontrtorpedowce oraz 4 lidery flotylli, zaś z kolejnych 2 poważnie uszkodzonych jednostek *Nubian* i *Zulu* stworzono z wykorzystaniem zachowanych elementów nowy *Zubian*. Kontrtorpedowce były klasą okrętów, które poniosły najliczniejsze straty, wyprzedzając w tej mierze okręty podwodne i slupy (eskortowce)[15].

Główną przyczyną strat jednostek tej klasy były miny, które spowodowały zagładę 20 okrętów. Kolejnych 17 zostało zniszczonych w wyniku bezpośrednich starć z okrętami nieprzyjaciela, a dalszych 16 poszło na dno w wyniku kolizji. Rzecz znamienna, powodująca znaczne straty aktywność okrętów podwodnych Państw Centralnych, stała się powodem zatonięcia raptem 8 kontrtorpedowców, dokładnie tyle samo uszkodzonych z różnych przyczyn jednostek zostało złomowanych, zaś przyczyn utraty 1 nie zdołano ustalić.

Z drugiej strony uruchomienie już praktycznie we wrześniu 1914 *Programu Wojennego* budowy okrętów pozwoliło Admiralicji na sukcesywne zamawianie nowych kontrtorpedowców i liderów flotylli niezbędnych zarówno dla uzupełniania ponoszonych strat jak i zaspokajania stale rosnących potrzeb Royal Navy. Dość powiedzieć, że sumaryczne zamówienia do 1918 (włącznie) objęły ogółem 360 nowych jednostek, w tym 63 w 1914, 80 w 1915, 82 w 1916, 75 w 1917 oraz 60 w ostatnim 1918[16]. Tymczasem w okresie między sierpniem 1914 a 11 listopada 1918 oddano do służby 283 jednostki (21 lidery i 262 kontrtorpedowce), dalsze 33 zostały ukończone i zasiliły flotę już po zakończeniu wojny, zaś budowę kolejnych 44 definitywnie anulowano.

W chwili zawarcia zawieszenia broni 11 listopada 1918 w składzie Royal Navy znajdowało się łącznie 21 liderów

12. Były to *Walker, Walrus, Warwick, Watchman* i *Whirlwind*.
13. Wg *Conway'sa All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1985.
14. Wg Dyskanta J.W. *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983.
15. Wg Marcha E.J. *British destroyers…*
16. Wg Marcha E.J. *British destroyers…*

flotylli, 412 kontrtorpedowców, ale także, co ciekawe również jeszcze 94 torpedowce[17]. Była to rzeczywiście imponująca armada, tyle tylko, że praktycznie zupełnie nie do utrzymania w warunkach pokojowych, zwłaszcza przez państwo, które choć zwycięskie, to jednak mocno wojną nadwyrężone.

Właśnie w związku ze stanem państwowej kiesy Brytyjczycy przystąpili do zdecydowanej redukcji stanu posiadania swej floty niemal natychmiast z chwilą formalnego zakończenia I wojny światowej podpisanym w czerwcu 1919 Traktatem Wersalskim.

To w końcu postanowienia wspomnianego Traktatu praktycznie wyeliminowały podstawowego europejskiego przeciwnika, jakim była Kaiserliche Marine, bowiem niemiecka flota „powersalska" mogła, co najwyżej odgrywać rolę lokalnej potęgi na Bałtyku, ale chyba tylko wyłącznie w stosunku do Polski.

Powojenne porządkowanie składu Royal Navy objęło, choć w niejednakowym stopniu okręty wszystkich praktycznie klas, nie omijając kontrtorpedowców, które już wtedy zaczęto powszechnie określać bardziej uniwersalnym mianem „niszczycieli". Tylko w samym roku 1919 wycofano z czynnej służby, odstawiając zrazu do rezerwy, a następnie kierując niemal w 100% na złom, większość zachowanych jednostek typu „F" (*Tribal*). Rok 1920 oznaczał praktycznie likwidację torpedowców w brytyjskiej flocie, bowiem prócz pozostałych kontrtorpedowców typu „F", ze stanu skreślono torpedowce typów – „A", „B", „C", „D" i „E". Sądnym jednak tak naprawdę dla Royal Navy okazał się dopiero 1921 r., w którym pod „nóż" kasacji trafiła większość liderów flotylli typu *Lightfoot* oraz torpedowce typów „G", „H", „I" (poza pełniącymi służbę w Royal Australian Navy), „K", „L" i „M" (głównie jeszcze przedwojenne, ale i częściowo już wojennej budowy)[18]. Tym samym po tych zabiegach w składzie floty pozostały jedynie niszczyciele najnowszej konstrukcji, choć jeszcze wojennej budowy oraz jednostki oddane do służby już po zakończeniu światowego konfliktu, jednak nawet ich los nie był wcale do końca przesądzony w związku z ostrymi cięciami wydatków na cele obronne w budżecie Zjednoczonego Królestwa.

Równocześnie jednak kolejny wyścig zbrojeń morskich, jaki zapoczątkowała I wojna światowa, mimo, że dotyczył przede wszystkim klasy okrętów liniowych i krążowników liniowych, z uwagi na swe gigantyczne koszty odbijał się rykoszetem na całości wydatków przeznaczonych na utrzymanie flot. Poziom tych wydatków bardzo szybko okazał się nie do zaakceptowania nawet dla gospodarek państw nie dotkniętych bezpośrednio wojną, takich jak Stany Zjednoczone czy Japonia. Właśnie konieczność przerwania powojennego wyścigu zbrojeń morskich legła u podstaw zwołania w listopadzie 1921 konferencji morskiej w Waszyngtonie, której jednym, bodaj czy nie najważniejszym, celem miało być zdecydowane ograniczenie wspomnianych zbrojeń.

Ostatecznie w wyniku trochę wymuszonego „zgniłego" (z uwagi na mocno rozbieżne interesy stron) kompromisu uczestnicy konferencji w lutym 1922 uzgodnili drastyczne cięcia posiadanej i znajdującej się w budowie flotylli ciężkich jednostek liniowych, wprowadzając równocześnie limity tonażowe dla tej klasy okrętów. Limity obejmowały zarówno sumaryczny tonaż dla floty danego państwa jak i jednostkowe dla nowych jednostek, który określono na 35 000 t standard przy uzbrojeniu w działa o maksymalnym kal. 406 mm[19].

Same niszczyciele znalazły się w myśl ustaleń Traktatu obok krążowników w drugiej grupie okrętów wojennych jako lekkie jednostki nawodne. Nie podlegały one żadnym ograniczeniom jednostkowym, o ile ich sumaryczna wyporność mieściła się w ramach przyznanego państwu limitu tonażowego.

Właśnie ten brak ograniczeń jednostkowych przy relatywnie niższych kosztach budowy spowodował wzrost zainteresowania niszczycielami przez państwa, które i tak musiały dokonać generacyjnej wymiany posiadanych przestarzałych jednostek tej klasy. Należy tu wymienić przede wszystkim Francje, Włochy oraz Japonię. Floty tych państw niemal z marszu podjęły budowę jakościowo już nowych niszczycieli, które w różnym stopniu uwzględniały doświadczenia niedawnej wojny.

Wspomniany już wcześniej stan posiadania Royal Navy nie zmuszał jej do podejmowania takich działań, podobnie zresztą jak i United States Navy, stąd też w początkach lat dwudziestych w Wielkiej Brytanii nie prowadzono praktycznie żadnych prac, nawet koncepcyjnych nad nowymi modelami niszczycieli.

17. Wg Marcha E.J. *British destroyers…*
18. Wg Dyskanta J.W. *Konflikty i zbrojenia…*
19. Wg Dyskanta J.W. *Konflikty i zbrojenia…*

Prawie identyczne były niszczyciele typu „W", tutaj w ujęciu burtowym *Watchman*. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

„Amazon" i „Ambuscade"

Prototypem nowych serii niszczycieli okresu międzywojennego został *Amazon*. Tutaj w ujęciu na kotwicy z maja 1935 r. Fot. World Ship Society, zbiory Abrahams

Czas biegł jednak nieubłaganie. W roku 1923 Royal Navy dysponowała raptem lub jak kto woli – aż 183 niszczycielami, wliczając w to 15 liderów flotylli. Tyle tylko, że były to jednostki typów *Marksman*, *Broke*, *Spencer* i *Scott* (lidery) oraz niszczyciele typów „M", „R", „S" i „V/W", także w wersji „zmodernizowanej", które o ile nawet zostały oddane do służby już po zakończeniu wojny, to jednak powstawały generalnie na podstawi jeszcze wojennych projektów. Możliwości modernizacji tych okrętów, nawet tych najnowszych, pod kątem przystosowania ich do wymogów współczesnego pola walki były, mówiąc delikatnie, nader ograniczone.

Tym samym powstała kilkuletnia, a konkretnie niemal 7-letnia, luka w pracach nad nowym typem niszczycieli. Stąd też niezbędnym okazało się pośpieszne opracowanie projektu jednostki tego typu uwzględniającej już wojenne doświadczenia, bowiem zatwierdzony w dniu 21 listopada 1923 r. pierwszy brytyjski powojenny *Program budowy nowych okrętów* obejmował między innymi 2 niszczyciele.

Nieco wcześniej, w dniu 13 listopada 1923 Director of Naval Construction (DNC) (pol. Dyrektor Konstrukcji Okrętowych) określił wstępne założenia taktyczno-techniczne nowego typu niszczyciela określonego jako „Torpedo Boat Destroyer".

Długość jednostki (między pionami) ustalono na 94,55 m, zaś moc siłowni na 40 000 KM, co miało zapewnić prędkość 34 węzłów. Założono zasięg 5000 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów oraz odpowiednio 1200 Mm przy pełnej prędkości. Uzbrojenie, wzorowane na typie „zmodyfikowany V/W", obejmowało 4 pojedyncze działa kal. 120 mm, 2 działa plot. kal. 40 mm „pom-pom" oraz 6 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm w 2 potrójnych zestawach.W dniu 26 listopada 1923 Admiralicja ogłosiła wstępny przetarg na przygotowanie projektu oraz budowę 2 prototypowych niszczycieli, do którego zgłosiło się 5 brytyjskich stoczni, posiadających największe doświadczenie w zakresie prac nad jednostkami tej klasy, a mianowicie:

- Denny & Brothers, Dumbarton
- Hawthorn Leslie, Newcastle
- J. Thornycroft & Co., Southampton
- J. S. White & Co., Cowes
- Yarrow & Co., Glasgow.

Zaproszone stocznie złożyły łącznie 6 projektów, w tym J. Thornycroft & Co. 2; „A" i „B", z których pierwszy odpowiadał ściśle założeniom DNC, natomiast drugi był wzorowany na *Wishart* (jednostka typu „zmodernizowany W", ukończone już po wojnie). Ostatecznie w wyniku dokonanej analizy w dniu 12 czerwca 1924 wybrano do realizacji – projekt „B" stoczni J. Thornycroft & Co oraz projekt stoczni Yarrow & Co., podpisując odpowiednie kontakty z wykonawcami[20].

W dniu 1 lipca tego roku niszczyciel mający powstać w stoczni w Glasgow otrzymał nazwę *Ambuscade*, zaś budowany w Southampton – *Amazon*.

Obie nowe jednostki posiadały bardzo zbliżoną sylwetkę, stanowiącą w zasadzie powielenie tego, co wprowadzono już na kontrtorpedowcach wojennej budowy typu „V/W". Kadłub, w którego budowie zastosowano nową stal „D" zamiast dotychczasowej „HHT", posiadał nieznacznie podniesiony pokład dziobowy, sięgający 1/3 długości okrętu oraz lekko nachyloną prostą dziobnicę. Różnica w stosunku do wcześniejszych typów polegała na wyższej wolnej burcie, co poprawiało dzielność morską jednostek.

Z uwagi na dodatkowe wyposażeniu uległa rozbudowie dziobowa, wykonana całkowicie ze stali, nadbudówka, w której górnej części znajdował się otwarty pomost bojowy. Za bryłą nadbudówki umieszczono pochylony maszt dziobowy o konstrukcji palowej, zaś dalej w kierunku rufy za uskokiem pokładu dziobówki znajdowały się 2 kominy umieszczone w osi symetrii okrętu. Pierwszy komin obsługiwał dziobową kotłownię, zaś drugi, mniejszy – rufową.

Ostatnim elementem sylwetki była mała niska nadbudówka rufowa wraz z lekko pochylonym masztem.

Okręty posiadały dwuwałową siłownię w układzie liniowym z dwoma kotłowniami (dziobowa – 2 kotły, rufowa – 1 kocioł) oraz dalej w kierunku rufy maszynownią z 2 turbinami. W przypadku obu niszczycieli napęd stanowiły 2 zespoły turbin parowych systemu Brown-Curtiss z pojedynczą przekładnią redukcyjną. Każdy zespół obejmował turbinę wysokiego ciśnienia, turbinę niskiego ciśnienia, turbinę biegu wstecznego oraz turbi-

20. Wg Englisha J. *AMAZON to IVANHOE. British standard destroyers of 1930's* Kendal 1993.

nę parową systemu Parsons do prędkości ekonomicznej. W przypadku *Amazon* łączno moc siłowni wynosiła 42 000 KM, a *Ambuscade* odpowiednio 35 000 KM[21].

Jednostki zostały wyposażone w 3 kotły parowe systemu Yarrow. Na *Amazon* były to trój walczakowe kotły wodnorurkowe z przegrzewaczami pary typu „H", które dostarczały parę o ciśnieniu roboczym 18 atm. i temperaturze 150°F (ok. 660°C). Na *Ambuscade* zamontowano czterowalczakowe kotły wodnorurkowe, które wytwarzały parę o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 200°F (ok. 940°C).

Zgodnie z projektem maksymalna prędkość jednostek wynosiła 37 węzłów, oczywiście przy niepełnym obciążeniu. W toku próby 6-godzinnej *Amazon* (po pewnych modyfikacjach) uzyskał 37,47 węzła, a *Ambuscade* – 37,16 węzła. W przypadku pełnego obciążenia i przy złym stanie morza, prędkość spadała do poziomu 32 węzłów.

Zbiorniki paliwa o maksymalnej pojemności 433 t zapewniały *Amazon* zasięg 3400 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów. Zbiorniki *Ambuscade* miały pojemność 385 t, która przy analogicznej prędkości pozwalała osiągnąć zasięg 3310 Mm[22].

Amazona wyposażono w klasyczną parową maszynkę sterową, natomiast *Ambuscade* tytułem eksperymentu w lżejszą o 1,75 t, ale bardziej wrażliwą maszynkę z napędem elektryczno-hydraulicznym.

Prototypowe niszczyciele *Amazon* i *Ambuscade*

Stocznia	***Amazon***	***Ambuscade***
	John J. Thornycroft & Co Southampton (Woolston)	Yarrow & Co. Ltd Glasgow
Położenie stępki	29.01.1925	08.12.1924
Wodowanie	27.01.1926	14.01.1926
Wejście do służby	05.05.1927	09.04.1927
Wyporność standard, t	1597	1192
Wyporność pełna, t	1841	1610
Długość całkowita, m	98,45	98,14
Długość w linii wodnej, m	97,23	97,23
Długość między pionami, m	95,02	93,57
Szerokość, m	9,60	9,45
Zanurzenie (średnie), m	2,59	2,59

Źródło: Whitley M.J. *Zerstörer im Zweiten Weltkrieg,* Stuttgart 1991
Rubanow O.A. *Eskadriennyje minonoscy Anglii wo wtoroj mirowoj wojnie* cz. I, Sankt Petersburg 2004
Daszjan A., Morozow M.E. *Britanskije esmincy w boju* cz. 2, Moskwa 1997

Uzbrojenie obu prototypowych niszczycieli stanowiły 4 działa kal. 120 mm L/45 BL Mk I na łożu CP Mk VI**, które wystrzeliwały ważące 20,1 kg pociski z prędkością początkową 600 m/s. Szybkostrzelność 5-6 strzałów na minutę. Działa rozmieszczono po 2 w superpozycji w części dziobowej (A i B) oraz rufowej (X i Y) okrętu. Zapas amunicji wynosił po 190 pocisków na lufę, przy czym należy zaznaczyć, że działach stanowiących „zmarynizowanych" wersję armat lądowych, stosowano amunicję niescaloną. Kąt elewacji lufy wynosił +30°, zaś same działa posiadały krótkie tarcze przeciwodłamkowe, osłaniające częściowo mechanizmy oraz obsługę.

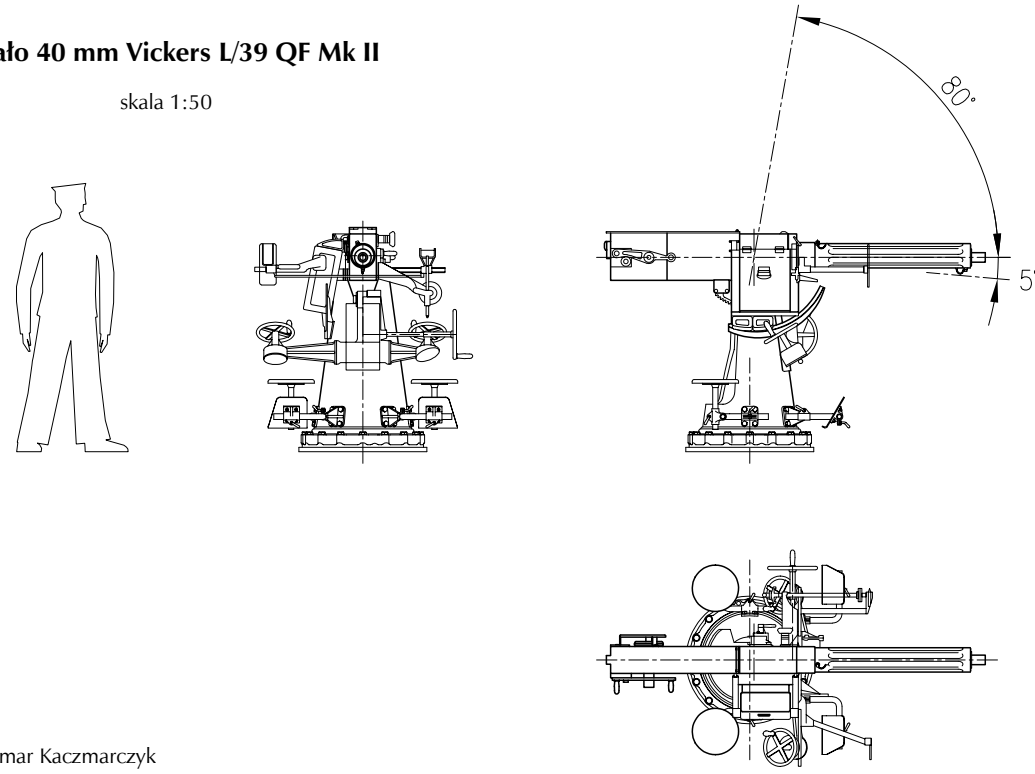
Obronę plot. jednostek zapewniały 2 automatyczne działa plot. kal. 40 mm L/39 QF 2 pdr Mk II Vickers – słynne „pom-pom" z zapasem 1000 pocisków na lufę. Działa wystrzeliwały pociski o wadze 0,9 kg z prędkością początkową 585 m/s, zaś ich szybkostrzelność wynosiła do 200 strzałów na minutę. Działa plot. umieszczono na specjalnej platformie znajdującej się między kominami.

Do kierowania ogniem artyleryjskim służył dalmierz o bazie 2,7-metrowej

21. Wg Marcha E.J. *British destroyers…*
22. Wg Whitleya M.J. *Zerstörer im Zweiten Weltkrieg,* Stuttgart 1991, pojemność zbiorników *Amazon* wynosiła 440 t, a *Ambuscade* – 391 t.

Działo 40 mm Vickers L/39 QF Mk II

skala 1:50



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

oraz nowy dalocelownik DCT – Destroyer Director Control Tower.

Uzbrojenie ofensywne okrętów stanowiło 6 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm w 2 potrójnych, obrotowych aparatach (z rurami ustawionymi w charakterystyczną piramidkę), umieszczonych w osi symetrii jednostki za rufowym kominem. Wyrzutnie nie dysponowały zapasowymi torpedami.

Załoga obu niszczycieli liczyła 138 marynary i oficerów[23]. Standard pomieszczeń załogowych był wyższy niż na jednostkach wcześniejszych typów. Poprawie uległo zarówno ogrzewanie jak i wentylacja pomieszczeń, ważna szczególnie w przypadku operowaniu w tropikach. Nowością było wprowadzenie, wzorem U.S. Navy, komór chłodniczych, pozwalających na zapewnienie względnej świeżości żywności w czasie długich rejsów.

Koszt budowy *Amazona* wynosił 353 814 £, zaś *Ambuscade* – 361 292 £.

Próbna eksploatacja nowych okrętów, w tym między innymi rejs na wody Ameryki Południowej w roku 1928, wykazała, że niewiele większy i solidniej wykonany *Amazon* posiadał lepszą dzielność morską, co obok nieco niższej w porównaniu z *Ambuscade* ceny, spowodowało, że właśnie ten okręt został przyjęty przez brytyjską Admirację jako wzór do budowy kolejnych typów okrętów tej klasy, praktycznie aż do roku 1936, gdy podjęto prace nad jakościowo całkowicie nowym typem *Tribal*. Tym samym to właśnie *Amazon* stał się symbolem niszczycieli Royal Navy lat międzywojennych.

AMAZON (D 39)

Jednostka po wejściu do służby w maju 1927 trafiła do Floty Atlantyckiej i początkowo przechodziła różnego rodzaju próby i drobne poprawki. Ukoronowaniem pełnej gotowości technicznej niszczyciela był wspólny z *Ambuscade* rejs na wody Ameryki Południowej, trwający od kwietnia do sierpnia 1928. W trakcie rejsu odwiedzono Pernambuco, Buenos Aires, Valparaiso, Callao, Panama, Kingston, Bermudy oraz Fayal.

W okresie między grudniem 1928 a kwietniem 1931 *Amazon* pełnił służbę w składzie 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Po powrocie do Anglii trafił przejściowo do rezerwy. Po reaktywacji działał na wodach irlandzkich, w tym czasie 9 sierpnia 1933 doszło w Queenstown do kolizji z niszczycielem *Crescent*. Później nastąpił remont w Portsmouth i kolejne odstawienie do rezerwy. Od sierpnia 1936 do lutego 1939 wymiana rurek kotłowych w stoczni w Portsmouth.

W sierpniu 1939 okręt zmobilizowano i przydzielono do 18 Flotylli Niszczycieli operującej na wodach Kanału La Manche. W listopadzie 1939 dla poprawy stateczności zamontowano 50 t balastu. W składzie Home Fleet wiosną 1940 jednostka uczestniczyła w kampanii norweskiej. W jej trakcie 29 kwietnia okręt brał udział w zatopieniu okrętu podwodnego *U 50* na północ od Szetlandów.

Latem 1940 przeprowadzono przezbrojenie, w którego trakcie usunięto rufowy aparat torpedowy, instalując w zamian działo plot. kal. 76 mm. Wzmocniono również uzbrojenie pop do 2 miotaczy i zrzutni bomb głębinowych.

Po remoncie w sierpniu 1940 jednostkę przydzielono do 12 Flotylli Niszczycieli wchodzącej w skład *Western Approaches Command*. Okręt operował w składzie zespołu przeciwpodwodnego bazującego w Belfaście, eskortując konwoje islandzkie, zaś od listopada 1940 w 3 Grupie Eskortowej.

W okresie między styczniem a marcem 1942 w Liverpool dokonano przebudowy na niszczyciel eskortowy. Usunięto działa kal. 120 mm ze stanowisk A i Y, instalując w zamian na dziobie rakietowy miotacz bomb głębinowych „Hedgehog" oraz 2 działa plot. kal. 20 mm Oerlikon, a także radary Type 286 (dozoru powietrznego) i Type 271 (dozoru nawodnego)[24].

W kwietniu niszczyciel odbył rejs w eskorcie konwoju PQ 14 do Zatoki Kola. W drodze powrotnej uczestniczył w zabezpieczeniu, zresztą nieskutecznym, uszkodzonego krążownika *Edinburgh*. W trakcie trzydniowej akcji doszło do uszkodzenia *Amazona*, trafionego 2 pociskami kal. 127 mm niemieckich niszczycieli, który odszedł do Seidisfjordu na Islandii, a następnie do Clyde na remont.

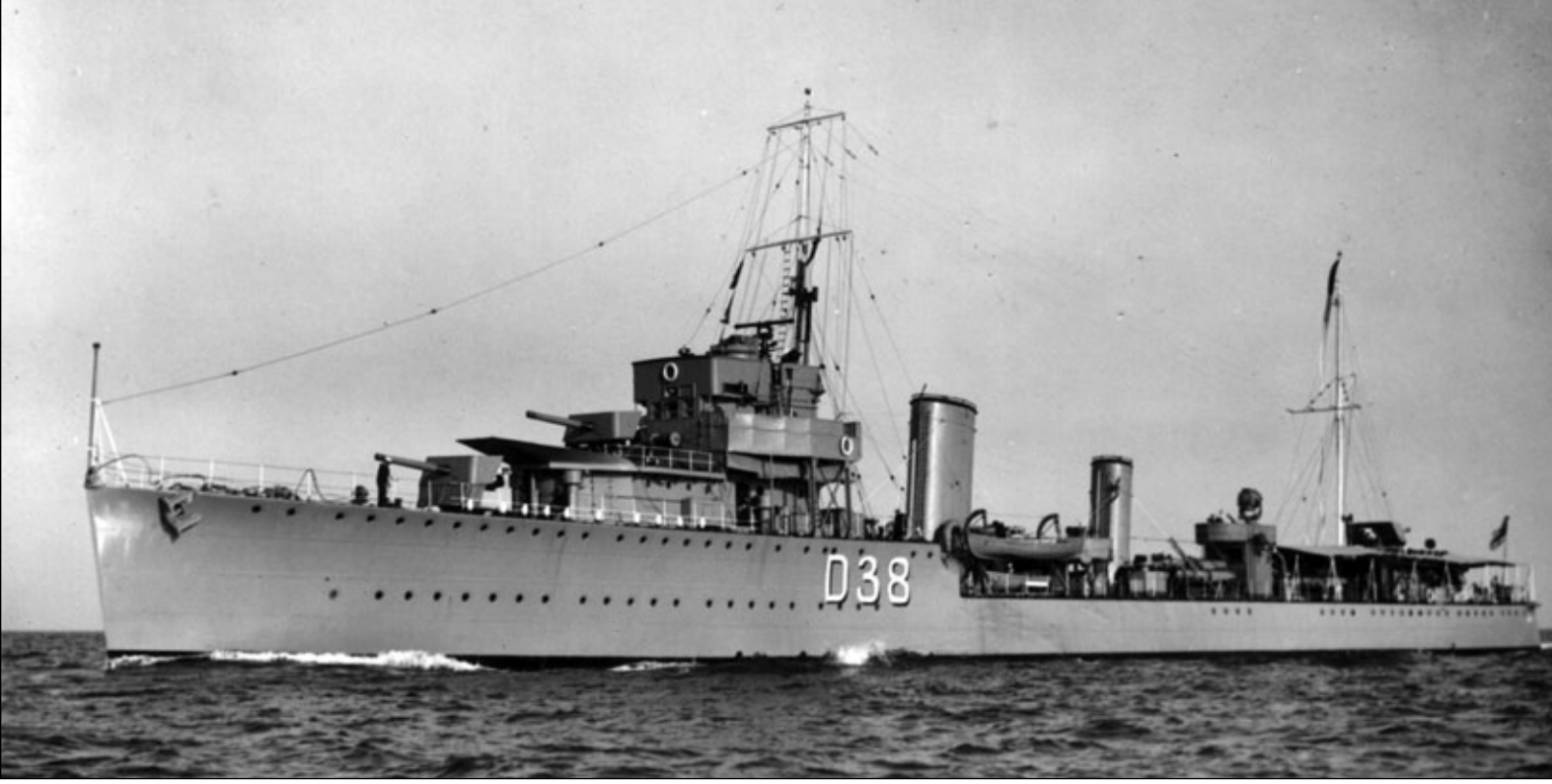
Po remoncie w składzie Specjalnych sił Eskortowych Greenock, uczestniczyli w eskorcie konwoju do St. John's na Nowej Fundlandii. Następnie w sierpniu 1942 wziął udział w Operacji „Pedestal" przerzutu konwoju z zaopatrzeniem dla Malty. We wrześniu tego roku w składzie eskorty konwoju arktycznego PQ 18, a w listopadzie uczestniczył w Operacji „Torch" – lądowaniu w Afryce Północnej oraz ataku na Oran.

Wiosną 1943 *Amazon* został w Troon poddany kolejnemu przezbrojeniu, tym razem usunięto drugi aparat torpedo-

23. Wg Marcha E.J. *British destroyers*… w roku 1932 załoga jednostek liczyła 101 marynarzy i oficerów, co być może wynikała z kryzysowych oszczędności Royal Navy.

24. Wg Marcha E.J. *British destroyers*…

Amazon w trakcie ostatnich prac stoczniowych w 1927 r. Fot. zbiory Siergieja Patjanina



Konkurencyjny *Ambuscade* w pełnym ekspresji ujęciu z początków służby. Fot. zbiory Siergieja Patjanina

wy, działo plot. kal. 76 mm oraz 2 działa plot. kal. 40 mm „pom-pom", montując w zamian 2 działka plot. kal. 20 mm Oerlikon i dodatkowe uzbrojenie pop. Zapas bomb głębinowych na pokładzie zwiększono do 70 sztuk.

Po zakończeniu remontu niszczyciel trafił na wody Zachodniej Afryki, gdzie operował między czerwcem a październikiem 1943. Po powrocie na brytyjskie wody, w trakcie kolejnego remontu w Rosyth okazało się, że z uwagi na stopień zużycia jednostkę trzeba wycofać z czynnej służby. *Amazon* został przeklasyfikowany na okręt-cel dla lotnictwa i w tym charakterze pełnił służbę przez cały rok 1944. Następnie był przedmiotem testów z uszkodzeniami bojowymi. W czerwcu 1945 został odstawiony do rezerwy, a następnie w październiku 1948 oddany do kasacji w stoczni złomowej w Troon.

AMBUSCADE (D 38)

Niszczyciel po wejściu do służby znalazł się w składzie Floty Atlantyckiej, jednak szybko trafił do stoczni w Chatham, gdzie usunięto różne niedoróbki, otwierając tym samym długą listę remontów, wiernie prześladujących *Ambuscade*. W okresie kwiecień – sierpień jednostka odbyła wspólny z *Amazonem* rejs na wody Ameryki Południowej.

Po powrocie remont w Chatham, a następnie z dniem 16 października 1928 przydział do 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. W sierpniu 1929 r. doszło do uszkodzenia śrub napędowych jednostki przez torpedę ćwiczebną. Usuwanie tej awarii trwało na Malcie od 21 sierpnia do 24 października tego roku.

Od stycznia 1930 w składzie 4 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym, jednak od sierpnia 1930 do marca 1931 remont turbin na Malcie. Po powrocie do Anglii w okresie od maja do października 1931 pozostawał w Sheerness jako część Rezerwy Nore. Po kolejnym remoncie w Chatham powrót do służby w czerwcu 1932 i przydział na wody irlandzkie. Następnie od grudnia 1933 do lutego 1937 jako tender przy HMS *Vernon*. Z uwagi na zły stan techniczny turbin w lutym 1937 skierowany do stoczni w Portsmouth. Niezbędna okazała się wymiana turbin, którą ostatecznie ukończono po bagatela 39 miesiącach, 27 maja 1940, gdy *Ambuscade* powrócił do służby.

Przydzielony do 16 Flotylli Niszczycieli w Harwich, w czerwcu 1940 operował na wodach Kanału La Manche. Uczestniczył w ewakuacji 51. Dywizji Highland z St. Valery w pobliżu Hawru. W dniu 10 czerwca 1940 jednostka została uszkodzona niemieckim ogniem artyleryjskim z brzegu, jej naprawa w Portsmouth zajęła 17 dni. Później *Ambuscade* uczestniczył w patrolowaniu wód wschodniego wybrzeża Anglii. W czasie jednego z takich patroli, gdy eskortował uszkodzony przez bombowce trałowiec *Turquise*, został sam ostrzelany z broni maszynowej przez niemiecki samolot.

W ramach przezbrojenia niszczyciela usunięto z jego pokładu rufowy aparat torpedowy, który został zastąpiony działem plot. kal. 76 mm.

We wrześniu 1940 r. jednostka została przydzielona do 12 Flotylli Niszczycieli w Greenock, jednak znów awaria turbin „uziemniła" niszczyciel w Tyne w okresie między wrześniem a listopadem tego roku. Kolejnym przydziałem był *Western Approaches Command*, zaś osłaniający konwoje islandzkie okręt bazował czasowo na Islandii. Niesprawność turbin skutecznie eliminowała jednostkę z działań, bowiem między majem a sierpniem 1941 znów dokonywano niewiadomo już, której naprawy, tym razem w Clyde, a już między październikiem 1941 a styczniem 1942 r. kolejnej w Portsmouth. Przy okazji przebudowano jednostkę na niszczyciel eskortowy, demontując 2 działa kal. 120 mm i wzmacniając uzbrojenie pop. Po remoncie *Ambuscade* eskortował polarny konwój PQ 14 do portów ZSRR oraz w drodze powrotnej QP 9 na Islandię. W czerwcu 1943 zakończyła się w zasadzie kariera bojowa niszczyciela, który został przeklasyfikowany na okręt-cel dla pokładowego lotnictwa morskiego (Fleet Air Arm)[25]. *Ambuscade* wyposażono, co prawda w nowoczesny rakietowy miotacz bomb głębinowych „Squid", jednak do linii jednostka już nie powróciła, pełniąc wyłącznie funkcje szkoleniowe, między innymi w składzie Dywizjonu Treningowego. Z uwagi na stopień zużycia i zły stan techniczny, zwłaszcza turbin, w listopadzie 1946 skierowano okręt do kasacji, przeprowadzając jego złomowanie w marcu 1947 w Troon.

25. Wg Whitleya M.J, *Zerstörer im…*

Niszczyciele typu „A”

Jeden z niszczycieli typu „A” krótko po wodowaniu, odprowadzany przez holowniki do nabrzeża wyposażeniowego.
Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

W lipcu 1926, gdy trwały jeszcze prace wykończeniowe na *Amazon* i *Ambuscade*, Admiralicja przystąpiła do prac projektowych nad nowym niszczycielem typu „A”, który miał się znaleźć w *Programie 1927*. Jako podstawę przyjęto w tym przypadku nieco powiększoną wersję *Ambuscade*. Zgodnie z przyjętymi założeniami zasięg jednostki miał wynosić 2000 Mm przy prędkości 16 węzłów oraz zapas na dalszy 24-godzinny marsz z wykorzystaniem 2/3 mocy[26]. Uzbrojenie miało obejmować 3 działa kal. 120 mm o kącie elewacji lufy +40° oraz 1 nawet o kącie elewacji +60°, 2 działa plot. kal. 40 mm „pom-pom” oraz 4 km-y Lewis. Przewidywano wzmocnienie uzbrojeni torpedowego do 8 wyrzutni kal. 533 mm w 2 poczwórnych, obrotowych aparatach. Do zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych przewidziano 8 bomb głębinowych na 2 jednogniazdowych miotaczach i zrzutni.

Szybko okazało się jednak, że realizacja wszystkich tych wymogów prowadzić będzie do budowy okrętu o wyporności przekraczającej 2000 t, a więc bardzo dużego, co spowodowało konieczność dokonania korekty założeń. W trwających pracach projektowych przyszło wprowadzić pewne ograniczenia, co doprowadziło do tego, że wstępny projekt gotowy był dopiero w maju 1927 r. i co ciekawe, bardzo przypominał *Amazona*.

W dniu 27 września 1927 Admiralicja ogłosiła przetarg na budowę serii 8 jednostek typu „A”, a 4 października na lidera flotylli. W pierwszym przetargu uczestniczyło 7 stoczni, a w drugim już tylko 2. Ostatecznie 6 marca 1927 dokonano wyboru oferentów i podpisano umowy z wykonawcami, wśród których nie znalazły się jednak tak znane stocznie jak Yarrow czy J. S. White.

Wyporność standardowa jednostek typu „A” wynosiła 1501 t, a wyporność pełna odpowiednio 1801 t. Długość całkowita kadłuba 98,4 m, długość w linii wodnej – 97,5 m, a między pionami –

26. Wg Rubanowa O.A. *Eskadriennyje minonoscy Anglii wo wtoroj mirowoj wojnie* cz. I, Sankt Petersburg 2004.

Niszczyciele typu „A”				
Nazwa	Stocznia	Data		
		Położenia stępki	Wodowania	Wejście do służby
Acasta	John Brown & Co. Clydebank	13.08.1928	08.08.1929	11.02.1930
Achates	John Brown & Co. Clydebank	11.09.1928	04.10.1929	11.02.1930
Active	Hawthorn Leslie & Co Hebburn	10.07.1928	09.07.1929	09.02.1930
Antelope	Hawthorn Leslie & Co Hebburn	11.07.1928	27.07.1929	20.02.1930
Anthony	Scotts Shipbuilding & Engineering Co. Greenock	30.07.1928	24.04.1929	14.02.1930
Ardent	Scotts Shipbuilding & Engineering Co. Greenock			
Arrow	Vickers-Armstrong Barrow-in-Furness	20.08.1928	22.08.1929	14.04.1930
Acheron	John I. Thornycroft & Co Woolston (kadłub) Parsons M. S. T. Co Wallsend-on-Tyne (siłownia)	20.08.1928	22.08.1929	14.04.1930
Dla potrzeb Royal Canadian Navy				
Saguenay	John I. Thornycroft & Co Woolston	27.09.1929	11.07.1930	22.05.1931
Skeena	John I. Thornycroft & Co Woolston	14.10.1929	10.10.1930	10.06.1931

Źródło: Whitley M.J. *Zerstörer im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1991

95,1 m. Szerokość 9,83 m, a średnie zanurzenie 3,73 m. Sylwetka niszczyciela serii „A" stanowiła w zasadzie powtórzenie rozwiązania zastosowanego w przypadku *Amazon*.

Napęd okrętów stanowiła siłownia dwuwałowa, obejmująca 2 zespoły turbin parowych systemu Brown-Curtiss (*Acasta*, *Achates*), bądź systemu Parsonsa na pozostałych jednostkach serii. Dla uproszczenia układu napędowego zrezygnowano z odrębnej turbiny dla prędkości ekonomicznej. Parę o ciśnieniu roboczym 34 atm. dostarczały 3 kotły typu Thornycroft Special (*Acheron*) bądź o ciśnieniu 18,7 atm. kotły systemu Yarrow na *Anthonym* i *Ardencie*. Pozostałe okręty typu „A" wyposażono w 3 trójwalczakowe kotły wodnorurkowe systemu Admiralicji, dostarczające parę o ciśnieniu roboczym 20,4 atm.

Prędkość maksymalna wynosiła 35,25 węzła w przypadku niepełnego obciążenia, zaś przy złym stanie morza i pełnym obciążeniu zaledwie 31,25 węzła[27]. Pojemność zbiorników paliwa 388 t, w tym 345 t zbiornik podstawowy + 43 t zbiornik pomocniczy, zapewniała zasięg 4800 Mm, choć niektóre źródła mówią o zaledwie 4080 Mm (co zapewne wynika z „literówki") przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów.

Podstawowe uzbrojenie niszczycieli stanowiły 4 działa szybkostrzelne kal. 120 mm L/45 QF Mk IX na pojedynczych łożach CP Mk XIV, wystrzeliwujące pociski o wadze 22,7 kg z prędkością początkową 610 m/s. Szybkostrzelność praktyczna do 12 strzałów na minutę. Zapas amunicji po 190 pocisków na lufę. W działach, których kąt elewacji luf nadal wynosił +30° stosowano dwudzielną amunicję. Zachowano wcześniejsze rozmieszczenie dział na pokładzie, po 2 w superpozycji w dziobowej i rufowej części okrętu. Działy posiadały pełne maski przeciwodłamkowe, osłaniające obsługę i mechanizmy.

Uzbrojenie plot. stanowiły 2 działy plot. Vickers kal. 40 mm L/39 QF 2 pdr Mk II „pom-pom" z zapasem amunicji po 500 pocisków na lufę oraz 4 karabiny maszynowe kal. 0.303" (kal. 7,7 mm) z zapasem 2000 pocisków na lufę.

Do kierowania ogniem artyleryjskim służył dalmierz MQ I o bazie 3-metrowej oraz dalocelownik DDS.

Wymianie uległo uzbrojenie torpedowe, które zwiększono do 8 wyrzutni kal. 533 mm w 2 poczwórnych aparatach QR III. Początkowo stosowano torpedy Mk V o długości 7,1 m i wadze 1735 kg. Wyrzutnie nie dysponowały zapasowymi torpedami.

Do zwalczania celów podwodnych służyło 8, a następnie 6 bomb głębinowych typ „D" Mk III na 3 miotaczach. Poza tym jednostki wyposażono w trał parawanowy TSDS.

Etatowa załoga liczyła 138 marynarzy i oficerów.

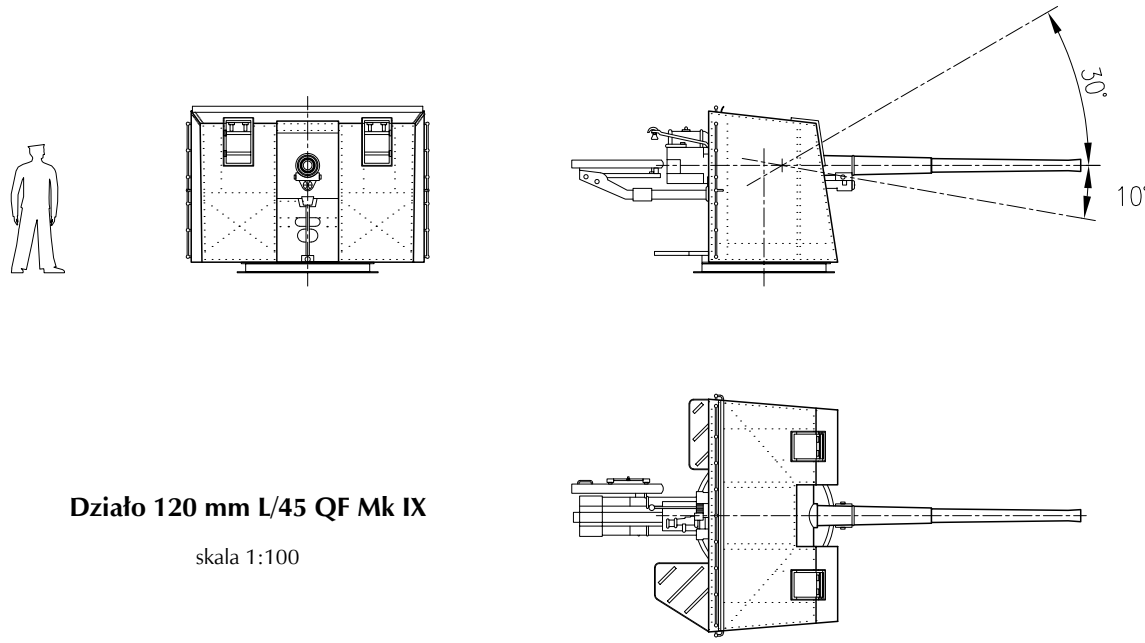
Saguenay i *Skeena* wzorowane na typie „A" zostały zbudowane na specjalne zamówienie Royal Canadian Navy (RCN). Zapoczątkowały one serię okrętów określonych wspólnym mianem „kanadyjski River", z tym jednak, że pozostałe 12 jednostek zostały jedynie wypożyczone bądź nabyte od Royal Navy. Były to niszczycie typów: „C" – 5, „D" – 2, „E" – 1, „F" – 2, „G" – 1 oraz „H" – 1.

Wyporność standardowa kanadyjskich jednostek typu „A" wynosiła 1337 t przy długości całkowitej kadłuba 97,6 m, a 94,62 m między pionami. Siłownia niszczyciela miała moc 32 000 KM, co zapewniało maksymalną prędkość 35 węzłów. Zasięg wynosił 5000 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów[28]. pozostałe dane taktyczno-techniczne były identyczne jak w przypadku okrętów typu „A".

Liderem flotylli niszczycieli typu „A" został *Codrington*, zbudowany przez stocznię Swan Hunter & Wigham Richardson w Wallsend on Tyne (położenie stępki 20 czerwca 1928, wodowanie 7 sierpnia 1929, a wejście do służby 4 czerwca 1930).

Pierwsze prace nad projektem lidera podjęto jeszcze w roku 1926, zaś za wzór przyjęto typy wojennej budowy *Shakespeare'a* i *Scotta*. Zgodnie z tymi założeniami nowa jednostka miała posiadać wyporność 2500 t przy długości 114,3 m, a jej siłownia o łącznej mocy 52 000 KM miała zapewnić prędkość 37 węzłów. Wzorem wcześniejszych typów liderów flotylli uzbrojenie miało składać się z 5 dział kal. 120 mm Mk I. Z uwagi na swe gabaryty projekt okrętu nie zna-

27. Wg Marcha E. J. *British destroyers…*
28. Wg *Conway'sa All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1980.



Działo 120 mm L/45 QF Mk IX

skala 1:100

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Saguenay zbudowany wraz z bliźniaczą *Skeeną* dla Kanady. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

lazł jednak uznania w oczach Admiralicji, wobec czego w maju 1927 przedstawiono kolejny, tym razem skromniejszy już projekt, który został zaakceptowany i ostatecznie wdrożony do budowy.

Wyporność standardowa lidera *Codrington* wynosiła 1540 t, a pełna 2012 t[29]. Długość całkowita jednostek sięgała 104,5 m, zaś długość między pionami – 101,2 m. Szerokość kadłuba wynosiła 10,3 m, a średnie zanurzenie 3,76 m.

Układ napędowy dwuwałowy skład się z 2 zespołów turbin parowych systemu Parsons z przekładnią redukcyjną o łącznej mocy 39 000 KM, którym parę o ciśnieniu roboczym 21 atm. dostarczały 3 trójwalczakowe kotły wodnorurkowe systemu Admiralicji, rozmieszczone w 2 kotłowniach – dziobowej i rufowej. Prędkość maksymalna sięgała 37 węzłów przy niepełnym obciążeniu, zaś przy złym stanie morza i pełnym obciążeniu około 32 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 425 t zapewniał zasięg 5000 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów.

Uzbrojenie składało się z 5 dział kal. 120 mm L/45 Mk IX na pojedynczych łożach, osłoniętych pancerną marską przeciwodłamkową. Cztery działa rozmieszczono po 2 w superpozycji na dziobie i rufie okrętu, a dodatkowe, piąty na specjalnej platformie umieszczonej między kominami.

Obronę plot. zapewniały 2 działa plot Vickers kal. 40 mm L/39 QF 2 pdr Mk II „pom-pom" na platformie za kominem rufowym oraz 4 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm Lewis.

Do kierowania ogniem artyleryjskim służył dalmierz MQ I o 3-metrowej bazie oraz dalocelownik DDS.

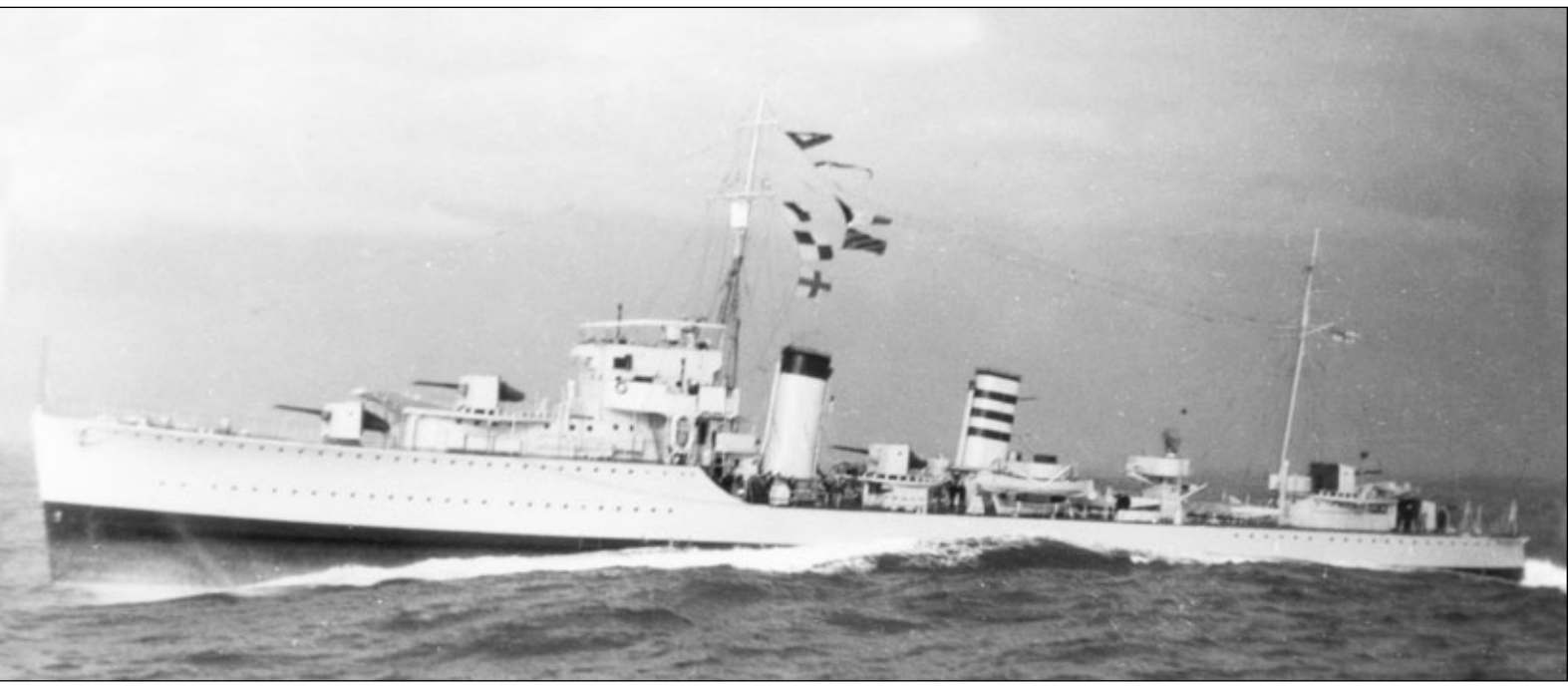
Uzbrojenie torpedowe obejmowało 8 wyrzutni kal. 533 mm w 2 poczwórnych obrotowych aparatach QR III, przystosowanych do stosowania torped Mk V, a następnie Mk IX[30]. Obronę przed zagrożenie podwodnym zapewniało 6 bomb głębinowych na 3 miotaczach.

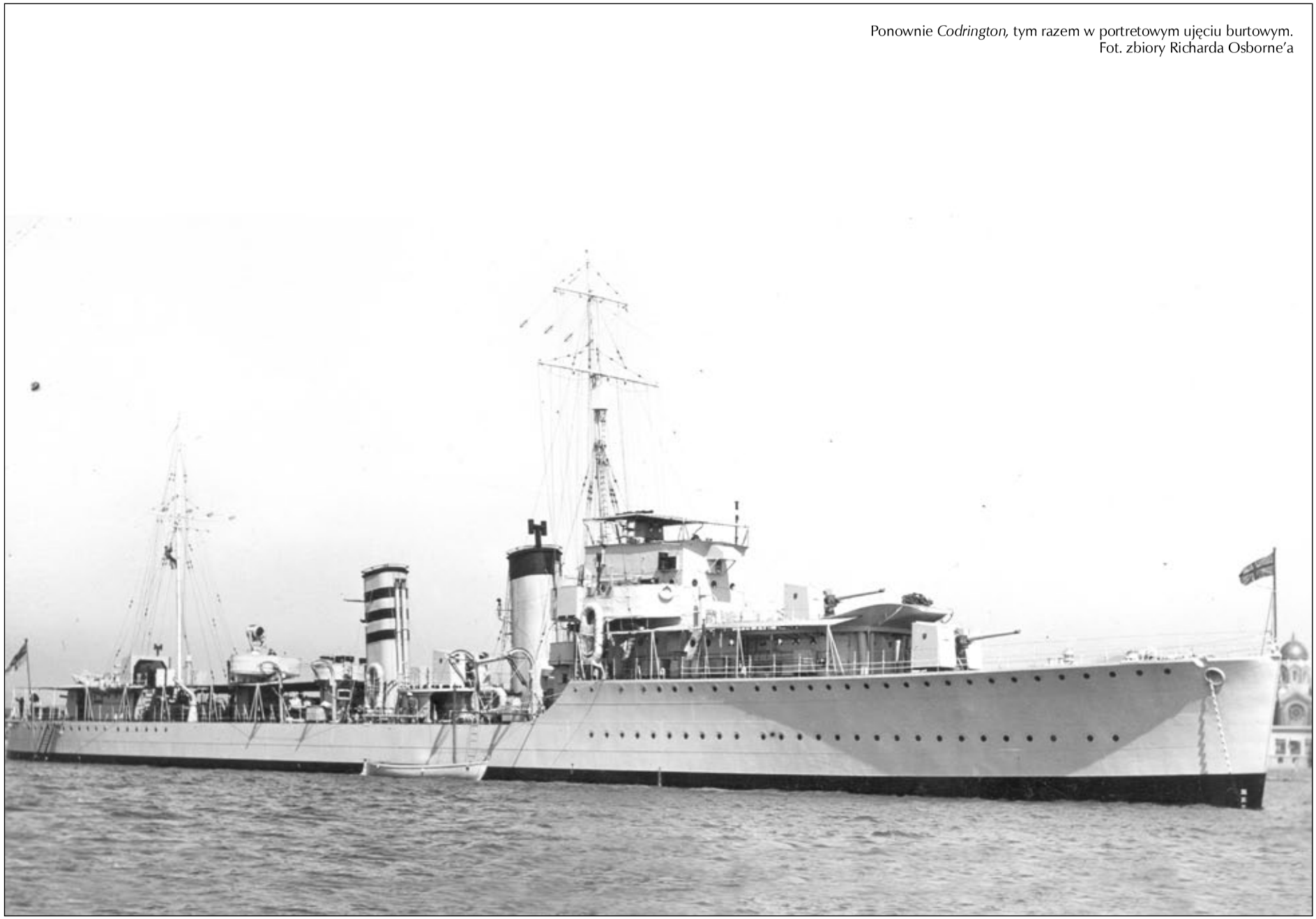
Załoga *Codringtona* liczyła 185 ludzi, z których 46 stanowił zespół oficerów i marynarzy zaokrętowanego d-cy Flotylli Niszczycieli. Konieczność zaokrętowania dodatkowych osób wymusiła

29. Wg Rubanowa O.A. *Eskradriennyje minonoscy*... wyporność standardowa wynosiła 1564 t, a pełna 2044 t.

30. Torpedy Mk IX i Mk IX** dł. 7,3 m, waga 1693 kg, w tym głowica bojowa 340 kg TNT.

Lider *Codrington* w marszu z dużą prędkością. Widoczne działo 120 mm między kominami. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Ponownie *Codrington,* tym razem w portretowym ujęciu burtowym.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Codrington z flotyllą niszczycieli typu „D" w czasie manewrów. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

zwiększenie liczby pomieszczeń, zarówno służbowych jak i mieszkalnych, widocznych między innymi w rozbudowie bryły dziobowej nadbudówki z mostkiem, co znalazło swoje odzwierciedlenie we wzroście gabarytów jednostki.

Warto zwrócić uwagę, że znaczna, mimo redukcji, długość lidera bardzo źle wpływała na właściwości manewrowe jednostki, której promień cyrkulacji wynosił bagatela, 900 m.

CODRINGTON (D 65)

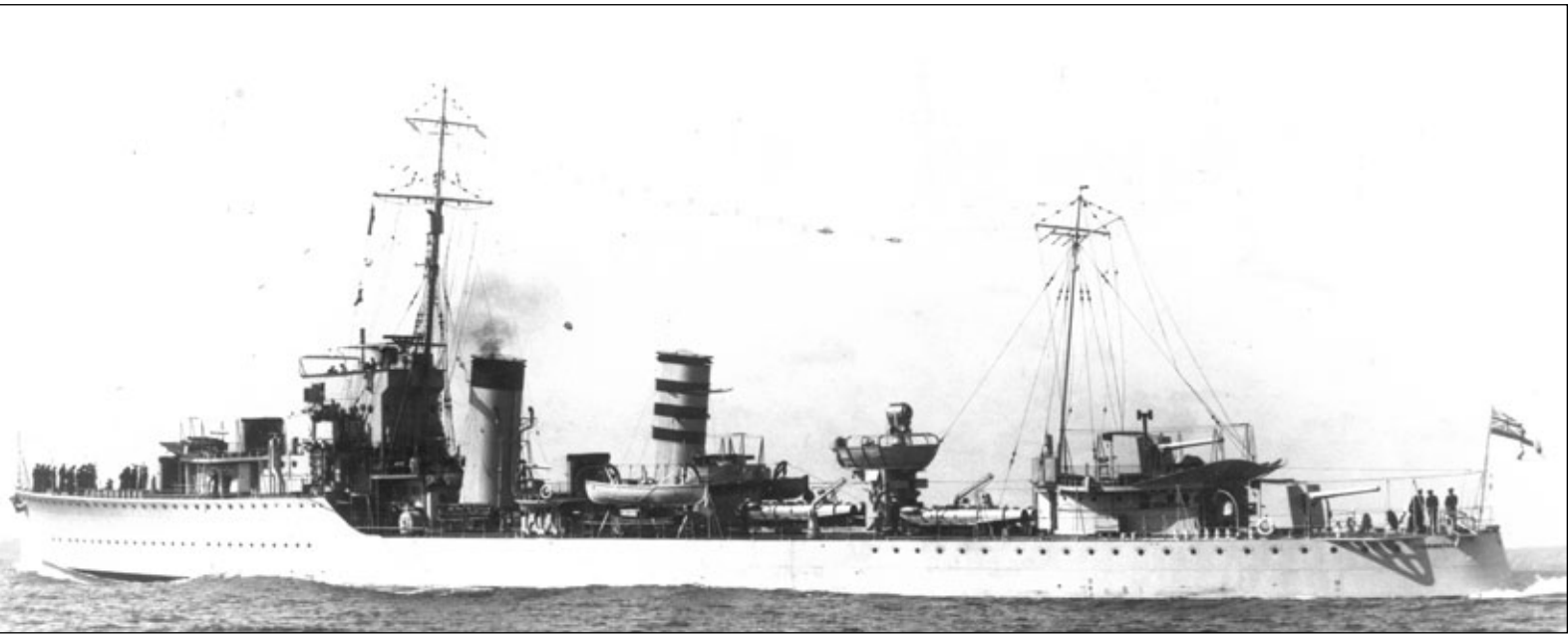
Po wejściu do służby *Codrington* niemal od razu trafił na Morze Śródziemne, gdzie pełnił funkcję flagowca 3 Flotylli Niszczycieli w okresie między lipcem 1930 a czerwcem 1931 r. Po powrocie do Anglii w Devonport przeprowadzono modyfikację turbin okrętowych. Później jednostka powróciła na Morze Śródziemne, gdzie pozostawała aż do czerwca 1937 r. W międzyczasie okręt w okresie wrzesień – październik 1932 r. odwiedził Devonport w celu dokonania niezbędnego remontu. W dniu 12 czerwca 1934 w pobliżu Malty doszło do kolizji z niszczycielem *Acasta* w wyniku, której lider został nieznacznie uszkodzony. W końcowym okresie służby na tym akwenie *Codrington* uczestniczył w patrolowaniu wybrzeży Hiszpanii w ramach Komitetu ds. Nieinterwencji (*Non-Intervention Board*) w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową[31].

Po powrocie do Wielkiej Brytanii okręt został odstawiony do rezerwy w Devonport, później przydzielono go do Royal Navy Engineering College (RNEC) w Keynsham. Na przełomie lat 1938/ 1939 jednostka powróciła do służby i została skierowana do remontu, zakończonego w sierpniu 1939.

W dniu 3 września 1939 *Codrington* został liderem 19 Flotylli Niszczycieli, bazującej w Dover. Już 4 września jednostka rozpoczęła służbę konwojową, eskortując transporty B. E. F. do Francji, którą pełnił do października. W dniu 4 grudnia 1939 na pokład *Codringto-*

31. Wg Dyskant J.W. *Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne*, Warszawa 1979.

Codrington prezentujący elementy swojej konstrukcji, szczególnie rozmieszczenie uzbrojenia. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



na zaokrętował się król Jerzy VI zmierzający do Boulogne we Francji w celu przeprowadzenia inspekcji walczących wojsk. 22 grudnia jednostka osłaniała pomocniczy stawiacz min *Princess Victoria* stawiający zaporę minową „Dover Barrage".

Prominenci często gościli na pokładzie lidera. 4 stycznia 1940 był to Churchill, wówczas jeszcze Pierwszy Lord Admiralicji, zmierzający do Francji, a 5 lutego tego roku premier Chamberlain, Churchill i inni dostojnicy, również udający się w tym samym kierunku.

W lutym 1940 *Codrington* został liderem 1 Flotylli Niszczycieli w Harwich, jednak musiał przejść kolejny remont i funkcję objął dopiero 3 marca tego roku. Okręt pełnił służbę patrolową na Morzu Północnym, a następnie trafił wraz z flotyllą do Home Fleet w związku z planowaną operacją w Norwegii. W dniu 28 kwietnia lider z adm. Floty Earl of Cork and Orrey i francuskim gen Bethouart na pokładzie, przeprowadził rozpoznanie rejonu Narwiku, który później stał się terenem alianckich działań. W trakcie tego wypadu okręt ostrzelał nieprzyjacielskie pozycje na wybrzeżu.

W maju *Codrington* opuścił Home Fleet i powrócił wraz z flotylla na wody Kanału La Manche w związku z niemieckim atakiem na Belgię i Holandię. 11 maja okręt rozpoczął patrolowanie holenderskiego i belgijskiego wybrzeża. 13 maja niszczyciel przyjął w Ijmuiden na pokład holenderską rodziną królewską i bezpiecznie ewakuował ją do Wielkiej Brytanii. Po powrocie do Harwich lider wziął udział w operacji „Dynamo" – ewakuacji alianckich wojsk z rejonu Dunkierki. W trakcie 8 rejsów ewakuacyjnych *Codrington* wywiózł około 5500 żołnierzy oraz 28 maja podjął 33 rozbitków z belgijskiego statku *Aboukir*[32].

W dniu 12-13 czerwca 1940 jednostka uczestniczyła w operacji „Cycle" – ewakuacji brytyjskich oddziałów z rejonu Le Havre, później zaś prowadził służbą patrolową na wodach Kanału.

Pod koniec miesiąca lipca 1940 lider wszedł do portu Dover w związku z planowanym czyszczeniem kotłów i zacumował przy burcie okręt-bazy *Sandhurst* w Submarine Basin. W dniu 27 lipca 1940 nadlatujący od strony lądu niemiecki samolot Bf-109 zrzucił bombę, która eksploatowała wzdłuż burty jednostki. Fala eksplozji i ciśnienie wody spowodowała przełamanie kadłuba *Codringtona*, który natychmiast zatonął. Na szczęście atak nie spowodował strat wśród załogi lidera, a rannych zostało jedynie 3 marynarzy. Stojący obok *Sandhurst* został poważnie uszkodzony. Wrak lidera usunięto ostatecznie dopiero w roku 1947.

ACASTA (H 09)

Okręt po wejściu do służby został przydzielony do 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym, pozostawał aż do maja 1937 r., nie licząc przerw na remonty przeprowadzone w Devonport w dniach między 30 sierpnia a 29 października i między 29 kwietnia a 3 lipca 1936 oraz w Gibraltarze w dniach 24 listopada – 20 grudnia 1933 r. Kolizja z *Codringtonem* w pobliżu Malty zakończyła się naprawą przeprowadzoną na wyspie do 27 lipca 1934. Ostatnie 8 miesięcy śródziemnomorskiej służby przypadło na działania u wybrzeży Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową.

Po powrocie do Wielkiej Brytanii niszczyciel przeszedł remont w Devonport, w którego trakcie został wyposażony w ASDIC. Następnie pełnił służbę na wodach irlandzkich w składzie 7 Flotylli Niszczycieli. Po kolejnym krótkim remoncie w Devonport na przełomie lat 1938/ 1939 przeszedł do Portsmouth, gdzie pełnił funkcję niszczyciela dyżurnego.

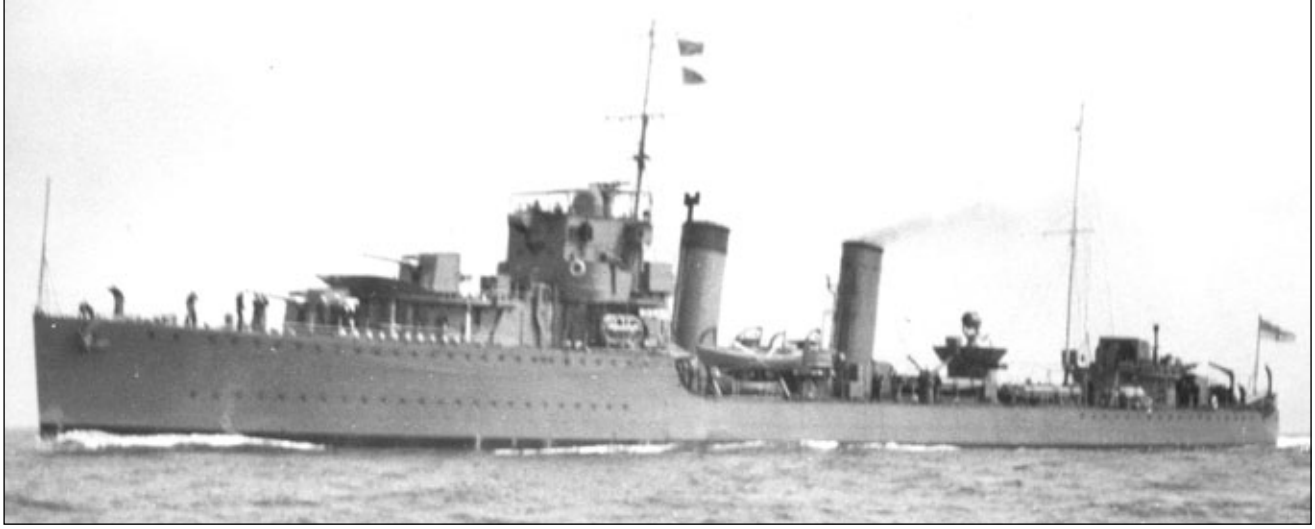
Przez pierwszych 8 miesięcy wojny *Acasta* wchodził w skład 18 Flotylli Niszczycieli w Plymouth, operując na wodach Kanału La Manche, a od stycznia w ramach *Western Approaches Command*. W toku tych działań jednostka eskortowała do Plymouth uszkodzony w bitwie pod La Plata lekki krążownik *Ajax*, a następnie świeżo przebudowany krążownik liniowy *Renown* z Devonport do Clyde[33].

Z dniem 10 kwietnia 1940 r. niszczyciel został przydzielony do składu Home Fleet i przeszedł do Scapa Flow by następnie wziąć udział w kampanii norweskiej. W tym okresie okręt między innymi eskortował w dniach 9-16 maja 1940 z Norwegii do Clyde uszkodzony w wyniku wejścia na skały lekki krążownik *Penelope*.

Niepowodzenie działań w Norwegi zmusiło alianckie dowództwo do ewa-

32. Wg Englisha J. *AMAZON to…*
33. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Niszczyciel *Acasta* podczas służby w 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Achates w maju 1938 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

kuacji zaangażowanych tam sił zarówno morskich jak i lądowych czy powietrznych. W dniu 6 czerwca *Acasta* wraz z bliźniaczym *Ardent* został przydzielony do eskortowania lotniskowca *Glorious*, który miał zostać przerzucony z Norwegii do Scapa Flow.

Aliancka ewakuacja sił z północnej Norwegii zbiegła się w czasie z planowaną od dawna niemiecką Operacją „Juno", której celem było wsparcie własnych wojsk oraz działania na morskich liniach komunikacyjnych przeciwnika. Realizację zadania Niemcy powierzyli okrętom liniowym, a precyzyjniej krążownikom liniowym, *Scharnhorst* i *Gneisenau* krążownikowi ciężkiemu *Admiral Hipper* oraz 4 niszczycielom[34]. Całością zespołu, który w dniu 4 czerwca 1940 r. opuścił Kilonię, dowodził adm. Wilhelm Marschall. Mimo niezbyt sprawni działającego rozpoznania lotniczego niemiecki zespół operował nader skutecznie, zwłaszcza, gdy otrzymał informację o rozpoczęciu alianckiej ewakuacji Norwegii. Zdołał posłać na dno zbiornikowiec *Oil Pioneer* wraz eskortującym go trawlerem *Juniper*, a następnie brytyjski transportowiec *Orama*.

Późnym popołudniem 8 czerwca[35] Niemcy odkryli zmierzający w kierunku Wysp Brytyjskich niewielki zespół składający się z lotniskowca *Glorious* eskortowanego przez niszczyciele *Acasta* i *Ardent*. O godz. 17:27 ostrzał zespołu rozpoczął *Gneisenau*, a o godz. 17:30 dołączył do niego *Scharnhorst*. Widząc dysproporcję sił i dramatyzm położenia d-ca *Acasty* Cdr (pol. kmdr por.) C. F. Glasfurd ruszył wraz ze swym bliźniakiem ku nieprzyjacielowi, stawiając równocześnie zasłonę dymną mającą skryć lotniskowiec szykujący się do wypuszczenia samolotów. Gdy zabieg ten okazał się nieskuteczny brytyjskie niszczyciele przystąpiły do ataku torpedowego. W jego trakcie bezpośrednie trafienie pocisku kal. 280 mm zniszczyło *Ardent*, zaś *Acasta* został trafiony w pokład dziobowy, co spowodowało uszkodzenie kadłuba i zniszczenie magazynu pocisków plot. kal. 40 mm. Mimo tych uszkodzeń niszczyciel jako ostatni względnie sprawny okręt brytyjskiego zespołu samotnie zaatakował nieprzyjaciela torpedami, uzyskując w końcu o godz. 18:39 trafienie *Scharnhorsta* w rejonie rufowej wieży „C". W kadłubie powstała ogromna wyrwa o wymiarach 12 x 4 m, przez którą do jego wnętrza dostało się bagatela około 2500 t wody. W wyniku ataku na niemieckim okręcie zginęło 48 członków załogi, a dalszych 11 zostało rannych[36].

Skuteczny atak nie ocalił jednak uszkodzonego niszczyciela, który został unieruchomiony bezpośrednim trafieniem w maszynownię, a następnie o godz. 19:07 zatopiony. *Acasta* zatonęła rufą w punkcie o współrzędnych 64°45'N i 04°30'E. Z załogi jednostki ocalał jedynie mat C. Carter, którego 10 czerwca (a może 11?) podjął z morza norweski statek. Zresztą niewiele więcej rozbitków ocalało z całego feralnego brytyjskiego zespołu.

ACHATES (H 12)

Okręt rozpoczął swą aktywność na Morzu Śródziemnym w ramach 3 Flotylli Niszczycieli. Na tym akwenie pozostał do marca 1937 r., gdy ostał odstawiony do rezerw w Devonport. W trakcie śródziemnomorskiej służby doszło do kolizji z bliźniaczym *Active* w kwietniu 1932 w pobliżu St. Tropez.

W listopadzie 1937 r. został reaktywowany i przydzielony do 1 Flotylli Przeciwpodwodnej (*1-st A/S Flotilla*), w której składzie pozostawał do czerwca 1938, po czym znów trafił do rezerwy, a następnie do 6 Flotylli Okrętów Podwodnych. W sierpniu 1939 został zmobilizowany i przydzielony do 18 Flotylli Niszczycieli w Portsmouth, a później do 16 Flotylli Niszczycieli w Harwich. Dalszą służbę jednostka pełniła od listopada 1940 r. w ramach 4 Grupy Eskortowej.

W maju 1941 r. niszczyciel uczestniczył w operacji na wodach Drogi Duńskiej. 22 maja wraz z innymi jednostkami tej klasy[37] eskortował okręt liniowy *Prince of Wales* i krążownik liniowy *Hood*. Z uwagi na złe warunki atmosferyczne eskorta niszczycieli miała trudność z dotrzymaniem kroku większym jednostkom, co spowodowało, że w chwili zatopienia *Hooda* w dniu 24 maja 1941 r. znajdowały się około 60 Mm od pola walki. Gdy dotarła informacja o klęsce, okręty z miejsca ruszyły na miejsce tragedii, gdzie po przybyciu zdołały odnaleźć zaledwie 3 żywych rozbitków.

25 lipca 1941 r. *Achates* u południowo-wschodnich wybrzeży Islandii w punkcie o współrzędnych 64°25'N i 12°40'W wszedł na minę (o ironio losu brytyjską typu Mk XXSB!), w wyniku, czego został bardzo poważnie uszkodzony. Siła eksplozji była tak duża, że oderwała dziobową część okrętu aż po wręgę nr 40 łącznie z dziobowym działem „A" kal. 120 mm, zaś woda zalała kadłub do grodzi wodoszczelnej umieszczonej na grodzi nr 59, która na szczęście wytrzymała jej napór. Sprawny pozostawał układ napędowy, zaś sam *Achates* utrzymywał się na powierzchni. W rezultacie eksplozji miny 63 członków załogi zostało uznanych za zaginionych, a dalszych 25 odniosło rany[38]. Po 20 minutach, gdy zdołano ponownie uruchomić turbiny, jednostka wycofała się rufą z pola minowego z prędkością około 8 węzłów. Po kolejnych 2 godzinach okręt został wzięty na hol za rufę przez bliźniaczy *Anthony*

34. Były to: *Hans Lody*, *Hermann Schoemann*, *Erich Steinbrinck* oraz *Karl Galster*.

35. Wg wielu źródeł do starcia miało dojść w dniu 9 czerwca 1940 r.

36. Wg Federowicza AP. *Pancerniki typu „Scharnhorst"*, „Okręty Wojenne" nr spec. 25, Tarnowskie Góry 2008.

37. Były to: *Achates*, *Antelope*, *Anthony*, *Electra*, *Echo* i *Icarus*.

38. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Achates w 1942 r. Miotacz bomb głębinowych „Hedgehog" w miejsce działa A (czyli dziobowej armaty), pojedyncze działka kal. 20 mm na skrzydłach pomostu, radar dozoru morskiego Typ 271 na pomoście, radar obserwacji przestrzeni powietrznej Typ 291 na topie fokmasztu, pojedyncze działka kal. 20 mm między kominami, drugi zespół w.t. zastąpiony przez 3 lub 4 calowe działo plot. HA, antena radionamiernika HF/DF na grotmaszcie, działo Y (rufowa armata) zastąpione przez bomby głębinowe. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

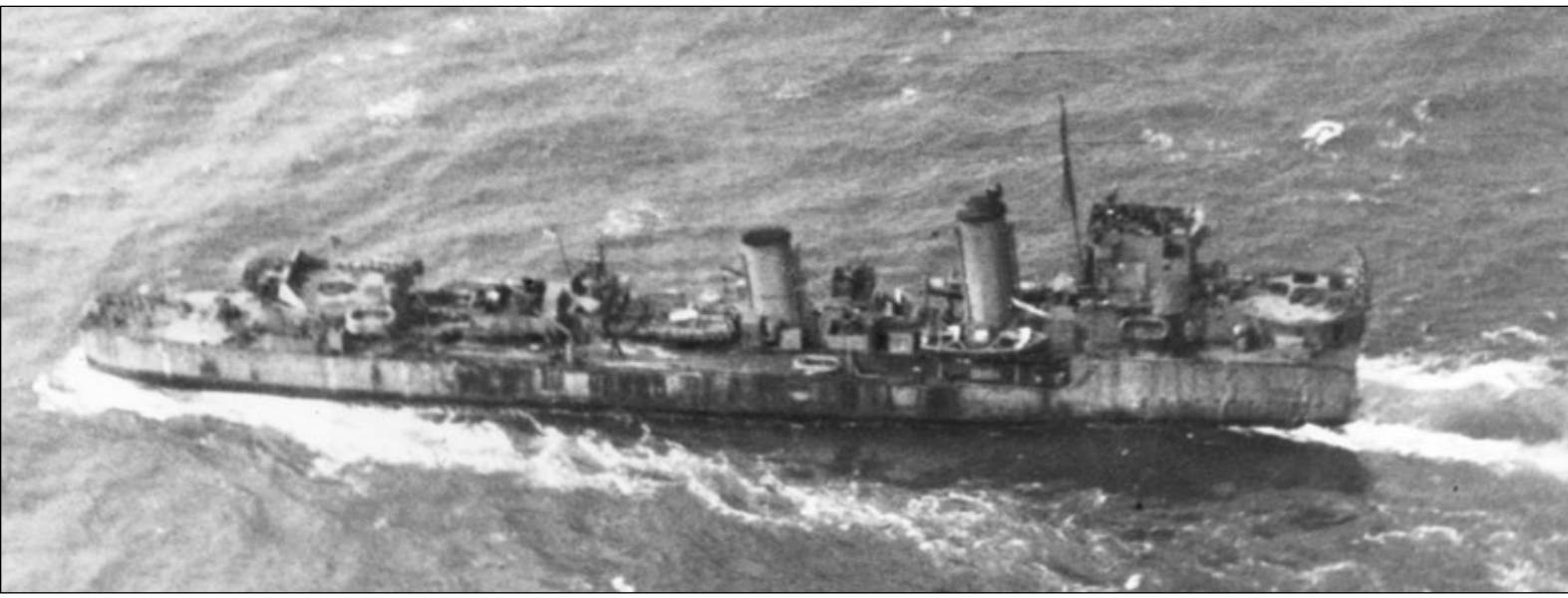
i doprowadzony do islandzkiego Seidisfjordu, gdzie dokonano prowizorycznej naprawy. Następnie w sierpniu niszczyciel został przeprowadzony z krótkim postojem w Skaglefjordzie, na Wyspach Owczych ze względu na złe warunki atmosferyczne do Tyne, które osiągnięto 24 sierpnia 1941 r.

Remont stoczniowy trwał bagatela 8 miesięcy, a po jego zakończeniu *Achates* trafił do Specjalnych sil Eskortowych Greenock. W miesiącach październik – listopad 1942 r. niszczyciel uczestniczył w Operacji „Torch" – alianckim lądowaniu w Północnej Afryce. W jej toku w dniu 8 listopada 1942 jednostka zaatakowała i zatopiła w rejonie Oranu okręt podwodny *Argonaute* francuskiej floty Vichy.

Pod koniec grudnia 1942 r. *Achates* wchodził w skład dowodzonej przez Cpt. (pol. kmdr) R.S. V. Sherbrooke eskorty północnego konwoju JW 51B zmierzającego z Loch Ewe do Murmańska. W dniu 31 grudnia 1942 na Morzu Barentsa konwój został zaatakowany przez niemiecki zespół składający się z pancernika „kieszonkowego" *Lützow*, krążownika ciężkiego *Admiral Hipper* oraz 6 dużych niszczycieli realizujących operację „Regenbogen".O godz. 09:25 dostrzeżono nieprzyjaciela i *Achates* znalazł się wśród okrętów eskorty, które miały postawić zasłonę dymną chroniącą konwój przed ostrzałem. O godz. 09:45 niszczyciel został po raz pierwszy trafiony pociskiem wystrzelonym przez *Admiral Hipper*, który spowodował zniszczenia na lewej burcie. Do ponownego trafienia, tym razem w pomost bojowy doszło o godz. 11:18, a w jego rezultacie zginęła lub odniosła rany cała jego obsada, podobnie jak i dziobowego działa kal. 120 mm ze stanowiska „B". Po kolejnym, trzecim już trafieniu prędkość jednostki spadła do zaledwie 12 węzłów, jednak nadal kontynuowała ona zadymianie konwoju. W wyniku uszkodzeń niszczyciel nabrał 15° przechyłu na lewą burtę. Uzbrojony trawler eskorty *Northern Gem* próbował wziąć okręt na hol, jednak bez powodzenia. Około godz. 13:00 (wg innych źródeł – 13:30) *Achates* zatonął w punkcie o współrzędnych 73°03'N i 03°42"E odległym o 135 Mm od Wyspy Niedźwiedziej. Trawler *Northern Gem* podjął z morza 81 rozbitków. Pozostali członkowie załogi, w tym Lt. Cdr. (pol. kmdr ppor.) A. H. T. G. Jones, odznaczony pośmiertnie DSO, zginęli w starciu.

Operacja przeciwkonwojowa „Regenbogen" zakończyła się jednak ostateczną porażką Niemców, którzy nie zdołali nawet zadać strat konwojowi, nie mówiąc już o jego zniszczeniu, za co Großadmiral Erich Raeder zapłacił utratą stano-

Achates – sierpień 1941 r. Dziób urwany przez brytyjską minę u wybrzeży Islandii. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Acheron w portretowym ujęciu z 1930 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'

wiska, a Kriegsmarine zmianą koncepcji prowadzonej wojny morskie[39].

ACHERON (H 45)

Okręt został wyposażony w eksperymentalne kotły parowe systemu Thornycroft o wysokim ciśnieniu roboczym 34 atm., które przysparzały wielu problemów w trakcie eksploatacji mimo dokonywanych modyfikacji. Po początkowych próbach we Flocie Atlantyckiej jednostka trafiła na Morze Śródziemne, gdzie pełnił służbę w składzie 3 Flotylli Niszczycieli do początków roku 1935 r. Po powrocie do Anglii przeprowadzano remont w Portsmouth. Okręt wszedł znów do służby w czerwcu 1935 r. W okresie czerwiec – lipiec 1937 *Acheron* otrzymał w Rosyth ASDIC.

W dniu 1 listopada 1937 r. doszło do kolizji niszczyciela z barką w Portsmouth, czego wynikiem było uszkodzenie prawej burty. Remont awaryjny przeprowadzono w Portsmouth, gdzie następnie okręt pełnił służbę praktycznie aż do chwili wybuchu wojny. Oczywiści, o ile nie liczyć przerw związanych z ciągłymi naprawami.

Po wybuchu wojny *Acheron* wszedł w skład 18 Flotylli Niszczycieli operującej w rejonie Portsmouth i na wodach Kanału La Manche. W okresie między grudniem 1939 a marcem 1940 r. przeszedł kolejny remont, po którego zakończeniu otrzymał nowy przydział do 16 Flotylli Niszczycieli Home Fleet.

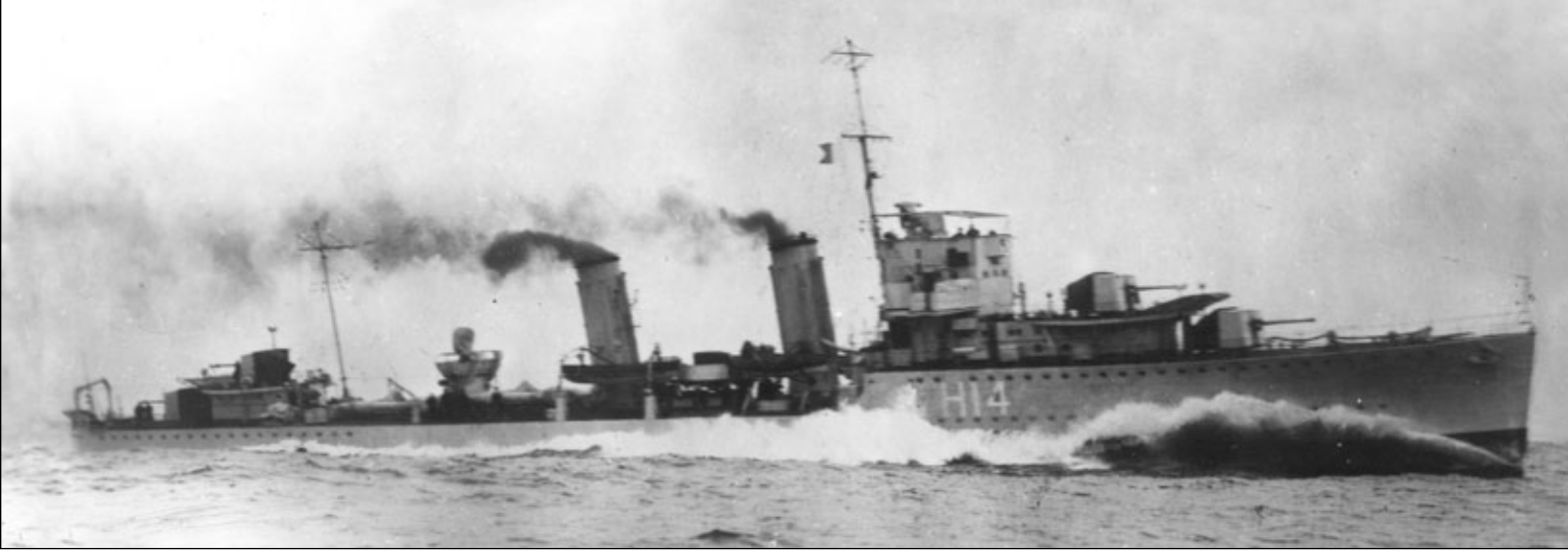
Acheron wziął udział w kampanii norweskiej. 18 kwietnia był na miejscu lądowania pod Andalsnes, a następnie pod Namsos. Niszczyciel uczestniczył także w końcu maja w operacji „Alphabet", eskortując do Norwegii lotniskowce *Glorious* i *Ark Royal*, ubezpieczające ewakuację sił alianckich.

Po powrocie na wody ojczyste pełnił służbę konwojową na Kanale La Manche. W czerwcu 1940 jednostkę dozbrojono w Portsmouth montując działo plot. kal. 76 mm.

W dniu 20 lipca 1940 w rejonie St. Catherine Point *Acheron* został uszkodzony w wyniku ataku niemieckich nurkowców, które zrzuciły 9, na szczęście niecelnych bomb, nie uzyskując bezpośredniego trafienia. Usuwanie uszkodzenia podjęto 6 sierpnia w Portsmouth. W czasie prowadzonego remontu w dniu 24 sierpnia 1940 r. niszczyciel został poważnie uszkodzony w wyniku nieprzyjacielskiego nalotu na bazę. Trafienie w część rufową spowodowało śmierć 2, a ranienie dalszych 3 członków załogi[40]. Uszkodzeniu uległa nadbudówka, maszynownia oraz działo kal. 120 mm ze stanowiska „Y". Naprawy trwały do początków grudnia 1940 r., a w ich toku między innymi wymieniono działo na egzemplarz z niszczyciela *Boadicea*, zaś jednostka powróciła do służby jako szkolny niszczyciel artyleryjski.

39. Wg Perepeczki A. *Burza nad Atlantykiem* tom III, Warszawa 2002.
40. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Acheron w styczniu 1938 r. na wodach macierzystych. Uwagę zwraca odmienne szare malowanie. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Active podczas prób siłowni w 1929 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

W dniu 17 grudnia 1940 r. w trakcie prób przeprowadzanych w pobliżu wyspy Wight, między St. Catherine Point a Ventnor Pier *Acheron* wszedł na minę zrzuconą prawdopodobnie przez maszyny Luftwaffe. Eksplozja zniszczyła dziobową część okrętu, który zatonął w czasie zaledwie 4 minut w punkcie o współrzędnych 50°32'N i 01°26'W. Wraz z jednostką zginęło 167 członków jej załogi, w tym 6 oficerów, zaś uratowano jedynie 19 marynarzy oraz 25 znajdujących się na pokładzie pracowników ekip stoczniowych[41].

ACTIVE (H 14)

Po wejściu do służby okręt skierowano na Morze Śródziemne, gdzie zasilił 3 Flotyllę Niszczycieli na Malcie. Jednostka pozostawała na tym akwenie aż do roku 1937 r., o ile nie liczyć 3-miesięcznego remontu w Portsmouth. W czerwcu 1936 r. *Active* patrolował wybrzeże Palestyny, zwalczając nielegalną emigrację Żydów, a od września tego roku operował u brzegów Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. Naprawa po kolizji z *Achatesem* pod St. Tropez w roku 1932 zajęła raptem 18 dni. Kolizje jednak nadal prześladowały jednostkę, która 16 lutego 1937 r. na Kurd Bank zderzyła się z niszczycielem *Worchester*. Z uwagi na skalę uszkodzeń tym razem naprawa na Malcie trwała do czerwca 1937 r., a po jej zakończeniu okręt wszedł w skład 2 Flotylli Niszczycieli. Służba w tym zespole zajęła 18 miesięcy, a następnie jednostkę odstawiono do rezerwy na Malcie. Reaktywacja nastąpiła w kwietniu 1939 r. w Gibraltarze, gdzie po wybuchu wojny *Active* trafił do 13 Flotylli Niszczycieli, wykonującą zadania eskortowe na pobliskich wodach. Z chwilą utworzenia *Force „H"* okręt znalazł się w jej składzie i uczestniczył w Operacji „Catapult", zakończonej bitwą pod Mers El-Kébir 3 lipca 1940 r.[42].

Po powrocie do Anglii w sierpniu 1940 r. jednostkę przydzielono do 12 Flotylli Niszczycieli, a następnie po przeprowadzonym remoncie do 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. W maju 1941 *Active* uczestniczył w wielkich łowach na *Bismarcka*, zakończonych zatopieniem pancernika w dniu 27 maja 1941 r. We wrześniu tego roku jednostka transportowała personel RAF do portów północnego ZSRR.

W grudniu 1941 okręt przydzielono do 38 Flotylli Niszczycieli *Force „H"*. W jej składzie jednostka uczestniczyła w Operacji „Ironclad", w której trakcie 8 maja 1942 r. w rejonie Diego Suarez na Madagaskarze zatopił okręt podwodny *Monge* francuskiej floty Vichy próbujący zaatakować lotniskowiec *Indomitable*.

Po zakończeniu operacji na Madagaskarze *Active* przeszedł na pobliskie wody Afryki Południowej, gdzie w dniu 8 października 1942 odniósł kolejny

41. Rubanow O.A. *Eskadriennyje minonoscy…* błędnie podaje datę zatonięcia na 7.12.1940, a liczbę poległych na 51, w tym 6 oficerów.
42. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Active po kolizji z niszczycielem *Worcester* 16 lutego 1937 r. Okręt znajduje się w niezłych opałach. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Active 29 maja 1944 r. Radar dozoru morskiego Typ 271 na pomoście, radar obserwacji przestrzeni powietrznej Typ 291 na topie fokmasztu, pojedyncze działka kal. 20 mm między kominami, antena radionamiernika HF/DF na grotmaszcie. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

sukces, zatapiając w rejonie na zachód od Kapsztadu *U 179*, zmierzający do dalekowschodniego Penangu.

Po powrocie do Anglii jednostka przeszła modyfikację, w której trakcie wzmocniono uzbrojenie plot. do 6 działek kal. 20 mm Oerlikon[43], po czym w kwietniu 1943 weszła w skład 13 Flotylli Niszczycieli.

Realizując zadania eskortowe *Active* wraz z fregatą *Ness* zatopiły w dniu 23 maja 1943 w rejonie Cape Finisterre włoski okręt podwodny *Leonardo da Vinci*. Nie wyczerpało to jednak sukcesów jednostki, która 1 listopada 1943 wraz z niszczycielem *Witherington*, slupem *Fleetwood* oraz lotnictwem posłała na dno w rejonie Ceuty *U 340*.

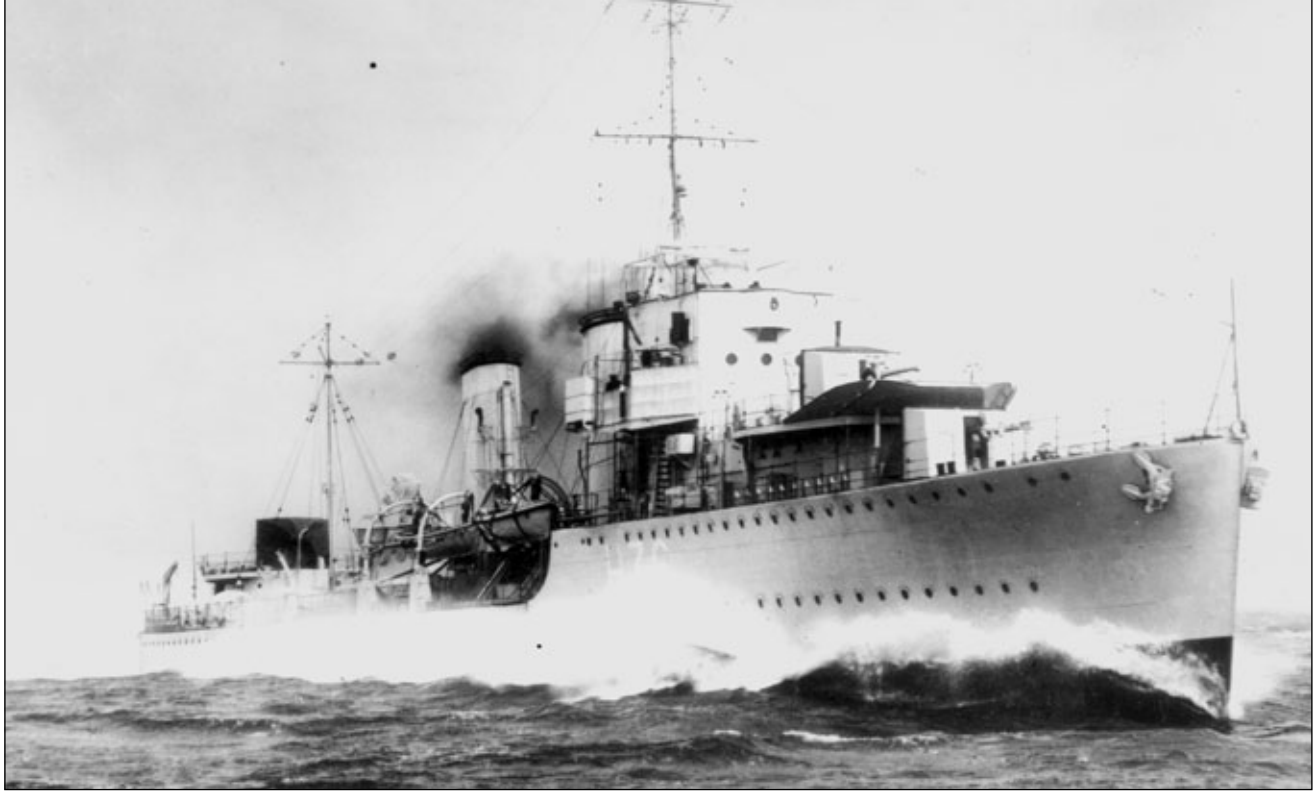
Powrót do Anglii w październiku 1944 r. oznaczał przebudowę jednostki na niszczyciel eskortowy przeprowadzoną do końca roku, polegającą na redukcji uzbrojenia artyleryjskiego głównego kalibru, wzmocnienia artylerii plot, broni pop oraz wyposażenia radioelektronicznego. W nowym charakterze *Active* w styczniu 1945 r. przeszedł do 3 Flotylli Niszczycieli w Aleksandrii, gdzie pozostawał do końca wojny. Głównym akwenem działania jednostki była wschodnia część Morza Śródziemnego, gdzie prowadził operacje przeciwko niemieckim garnizonom na wyspach greckich.

Do września 1945 r. okręt pozostawał w składzie lokalnych sil w Gibraltarze, a po powrocie do Anglii został w grudniu tego roku odstawiony do rezerwy w Barrow. Wykorzystywany w charakterze celu, a 7 lipca 1947 r. sprzedany na złom do Troon[44].

Active należał do jednego z tych nielicznych niszczycieli Royal Navy międzywojennej budowy, które przez całą wojnę

43. Wg Marcha E.J. *British destroyers*…
44. Wg Rubanowa O.A. *Eskadriennyje minonoscy*…okręt miał zostać skierowany do złomowania 20 maja 1948 r.

Active 26 maja 1944. Opis jak wyżej, ale działo Y (rufowa armata) zdjęte, dwa pojedyncze działka kal. 20 mm na pokładzie rufowym. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Antelope w marszu z maksymalną prędkością podczas ostatnich prób morskich. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

zdołały szczęśliwie uniknąć poważniejszych uszkodzeń i to mimo aktywnego udziału w prowadzonych walkach.

ANTELOPE (H 36)

Początkowy okres służby okrętu przypadł na 3 Flotyllę Niszczycieli na Morzu Śródziemnym, gdzie pozostawał do maja 1937 r. Dwukrotnie pełnił służbę patrolową u wybrzeży Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową.

Po powrocie na wody ojczyste został poddany remontowi w Portsmouth, po czym trafił do tamtejszej lokalnej flotylli. Został w pełni reaktywowany we wrześniu 1938 r. w związku z tzw. „kryzysem monachijskim", a następnie prowadził obserwację i patrolowanie Cieśniny Dover.

Po wybuchu wojny we wrześniu 1939 r. został włączony w skład 18 Flotylli Niszczycieli, z którą pełnił służbę patrolową. W dniu 5 lutego 1940 na *South West Approaches* zatopił *U 41*, za co dowodzący jednostką Lt. Cdr (pol. kmdr ppor.) E. T. White został odznaczony DSO.

Antelope wziął udział w kampanii norweskiej, między innymi eskortował do Scapa Flow uszkodzony przez niemieckie lotnictwo pod Namsos, francuski krążownik *Émile Bertin*. W dniu 13 czerwca 1940 r. jednostka zderzyła się z niszczycielem *Electra* w pobliżu Trondheim. Prowadzony w Tyne remont zakończył się w sierpniu, po czym okręt wszedł w skład 16 Flotylli Niszczycieli w Harwich.

W sierpniu 1940 r. okręt uczestniczył w charakterze eskorty konwoju w Operacji „Menace" – ataku na Dakar. Z uwagi jednak na storpedowanie krążownika *Fiji* niszczyciel odprowadzał uszkodzoną jednostkę do Clyde. Bazujący następnie w Greenock *Antelope* zatopił w dniu 2 listopada 1940 r. na północny wschód od Irlandii *U 31*, biorąc do niewoli 43 członków jego załogi.

Antelope w składzie 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Antelope w październiku 1942, radar obserwacji przestrzeni powietrznej Typ 291 na topie fokmasztu, czterocalowe działo plot. w miejsce rufowego zespołu w.t., antena radionamiernika HF/DF na grotmaszcie, zdjęte działo Y (drugie rufowe). Fot. zbiory Richarda Osborne'a

W maju 1941 r. wziął udział w eskorcie *Prince'a of Wales* i *Hooda* w czasie działań przeciwko pancernikowi *Bismarck* na Drodze Duńskiej. Po zatopieniu krążownika liniowego *Hood* wraz z pozostałymi okrętami eskorty bezskutecznie poszukiwał rozbitków na miejscu starcia. Do bazy *Antelope* powrócił 29 maja eskortując lotniskowiec *Victorious*.

W sierpniu 1941 r. jednostka znalazła się w składzie sił wyznaczonych do realizacji Operacji „Gauntlet" – zniszczenia kopalń, urządzeń górniczych i składów węgla na wyspie Spitzbergen.

Po remoncie *Antelope* zasilił 23 Grupę Eskortową, a następnie od kwietnia 1942 r. 18 Flotyllę Niszczycieli w Gibraltarze. Okręt uczestniczył w operacjach konwojowych na Maltę „Harpoon" w czerwcu oraz „Pedestal" w sierpniu 1942 r. W trakcie pierwszej z tych operacji okręt holował do Gibraltaru uszkodzony torpedami lekki krążownik *Liverpool*. Z końcem sierpnia niszczyciel przeszedł do Bathurstu w obecnej Namibii, skąd eskortował konwoje na wodach południowego Atlantyku. Później uczestniczył w działaniach konwojowych w związku z Operacją „Torch" w Afryce Północnej. W marcu 1943 r. eskortował transportowiec (eks-liniowiec pasażerski) *Empress of Canada*, co jednak nie zapobiegło jego zatopieniu przez włoski okręt podwodny *Leonardo da Vinci*.

Na przełomie lat 1943/1944 pełnił służbę konwojową w rejonie Gibraltaru, by w sierpniu 1944 definitywnie powrócić do Anglii. Tam w październiku 1944 okręt został odstawiony do Rezerwy „C", a następnie skreślony ze stanu floty i skierowany w styczniu 1946 do złomowania w Blyth[45].

ANTHONY (H 40)

Podobnie jak inne jednostki typu „A" również *Anthony* po wejściu do służby trafił na Morze Śródziemne do 3 Flotylli Niszczycieli na Malcie. Na tym akwenie działał aż do marca 1937 r., przy czym ostatni okres służby przypadał na patrolowanie wybrzeży Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową.

Po powrocie do Anglii pozostawał początkowo w Sheerness, a następnie po remoncie w Chatham został przydzielony do sił w Nore jako dy-

45. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Anthony w 1930 r. w składzie 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

żurny niszczyciel. W dniu 16 stycznia 1939 r. doszło do kolizji jednostki z barką żaglową *Leonard Piper*, której konsekwencją była naprawa w Chatham trwająca do połowy lutego. Po jej zakończeniu okręt pełnił funkcje obserwacyjne w Cieśninie Dover.

Już w sierpniu 1939 r. zmobilizowany *Anthony* został przydzielony do 18 Flotylli Niszczycieli w Portland, a następnie w listopadzie do 23 Flotylli Niszczycieli w Portsmouth. Jednostka pełniła służbę eskortową na wodach Kanału La Manche, a później u wschodnich wybrzeży Anglii.

ków z liniowca pasażerskiego *City of Benares*, zatopionego przez *U 48*[46].

W listopadzie 1940 r. niszczyciel został przydzielony do 4 Grupy Eskortowej, operującej na *Western Approaches*. W lutym 1941 został uszkodzony przez odłamki w czasie niemieckiego nalotu na Clyde. Po remoncie w Glasgow okręt trafił do 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, w której składzie zabezpieczał operacje minowe prowadzone na Drodze Duńskiej i w rejonie Wysp Owczych.

W maju 1941 r. *Anthony* wraz z innymi jednostkami tej klasy eskortował

portów radzieckiej północy PQ 1 oraz powrotnego QP 1.

W miesiącach październik – grudzień 1941 r. jednostka została w Humber przebudowana pod kątem lepszego przystosowania do realizacji zadań eskortowych, a następnie przydzielona do 38 Flotylli Niszczycieli *Force „H"*. Niszczyciel wziął udział w eskorcie konwojów WS 15 i WS 16 oraz operacji przerzutu samolotów myśliwskich na Maltę.

W maju 1942 r. okręt wchodził w skład sił eskortowych w trakcie realizacji Operacji „Ironclad" – lądo-

Jeszcze jedno ujęcie *Anthony'ego* w składzie 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Fot. Wright & Logan

W styczniu 1940 wraz z bliźniaczymi *Achates* i *Arrow* stanowił eskortę pancernika *Royal Sovereign* na części trasy do Halifaksu. Na przełomie kwietnia i maja przeszedł remont w Portsmouth, a po jego zakończeniu wziął udział w ewakuacji alianckich żołnierzy z kotła pod Dunkierką w ramach Operacji „Dynamo". *Anthony* na swym pokładzie ewakuował do Anglii łącznie około 30 000 żołnierzy, jednak w trakcie jednego z takich rejsów w dniu 30 maja 1940 został uszkodzony w wyniku ataków lotniczych. Po niezbędnych naprawach okręt trafił w połowie czerwca 1940 r. do składu 16 Flotylli Niszczycieli w Harwich. Nadal wykonywał zadania eskorty konwojów oraz patroli przeciwpodwodnych. We wrześniu 1940 r. został przerzucony do 12 Flotylli Niszczycieli w Greenock. W dniu 17 września 1940 uczestniczył w akcji ratowania rozbit-

Prince'a of Wales i *Hooda* w czasie operacji przeciwko okrętowi liniowemu *Bismarck* na wodach północnego Atlantyku. Dzień przed zatopieniem *Hooda* odszedł na Islandię w celu uzupełnienia paliwa, lecz następnie został ponownie wezwany by eskortować uszkodzony *Prince'a of Wales* do Hvalfjordu.

Przez następne miesiące jednostka wykonywała różnorodne zadania eskortowe. W ich toku między innymi holował do Seidisfjordu na Islandii uszkodzonego w dniu 25 lipca 1941 r. na brytyjskim polu minowym bliźniaka *Achates*.

W sierpniu 1941 r. niszczyciel znalazł się w składzie zespołu realizującego Operację „Gauntlet" – zniszczenia kopalń, urządzeń górniczych i składów węgla na wyspie Spitzbergen. W sierpniu i wrześniu *Anthony* znalazł się wśród eskorty pierwszego konwoju do

wania na Madagaskarze, a po jej zakończeniu operował na wodach południowej i wschodniej Afryki w ramach Eastern Fleet.

We wrześniu 1942 r. wraz z *Duncanem* eskortował uszkodzony torpedą pancernik *Royal Sovereign* na remont do Filadelfii w Stanach Zjednoczonych. W drodze powrotnej do Europy w październiku niszczyciel eskortował amerykański konwój UGE 2 z oddziałami, które miały wziąć udział w Operacji „Torch" w Afryce Północnej. Do Anglii *Anthony* powrócił 15 listopada 1942 r. eskortując do Clyde krążownik *Shropshire*. Na przełomie lat 1942-1943 jednostka została przebudowana na niszczyciel eskortowy, który następnie wszedł w skład 13 Flotylli Niszczy-

46. Wg Blaira C. *Hitlera wojna U-Bootów. Myśliwi 1939-1942*, Warszawa 1998.

Ardent w 1930 r. w składzie 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

cieli w Gibraltarze, gdzie pozostawał do sierpnia 1944 r. Początkowo okręt eskortował konwoje u wybrzeży zachodniej Afryki, a później uczestniczył w Operacji „Husky" – lądowaniu na Sycylii. W dniu 24 lutego 1944 r. wraz z niszczycielem *Wishart* zatopił w rejonie Tangeru *U 761*, uszkodzony wcześniej przez samoloty z 202 Sqdn RAF.

Po definitywnym powrocie do Anglii *Anthony* pełnił na wodach Kanału La Manche przez 6 miesięcy funkcję celu dla lotnictwa. W marcu 1946 został odstawiony do Rezerwy „C", po czym był wykorzystywany do prób, dzięki czemu na złom do Troon został skierowany dopiero w maju 1948 r.[47]

ARDENT (H 41)

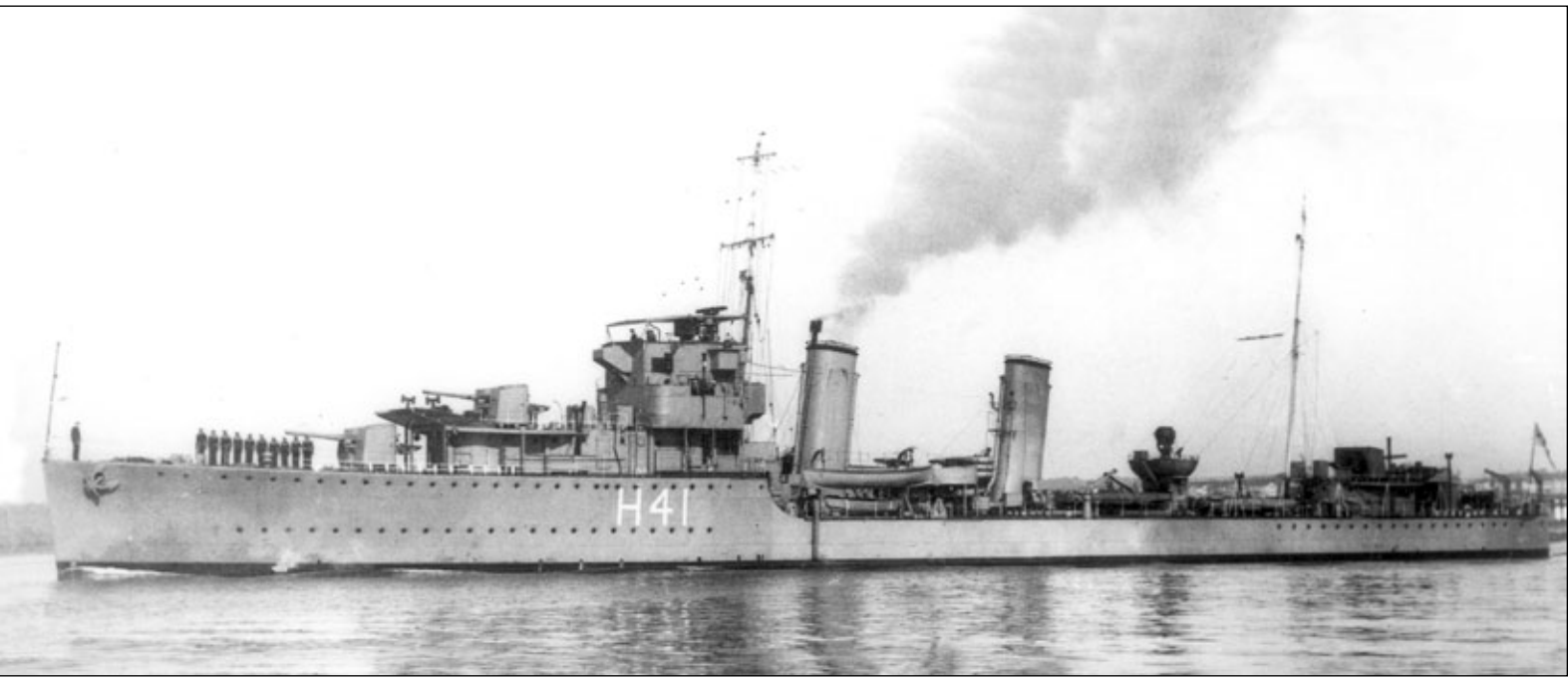
Po początkowych problemach związanych z koniecznością wymiany jednego z rufowych dział głównego kalibru, *Ardent* w maju 1930 trafił do 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. W końcowym okresie działania na tym akwenie jednostka odbyła 2 tury patrolowania wybrzeży Hiszpanii (wrzesień – październik 1936 oraz listopad 1936 – kwiecień 1937) w związku z toczącą się w tym państwie wojną domową. Niszczyciel pełnił wówczas między innymi funkcję okrętu starszego oficera morskiego (SNO) w Barcelonie.

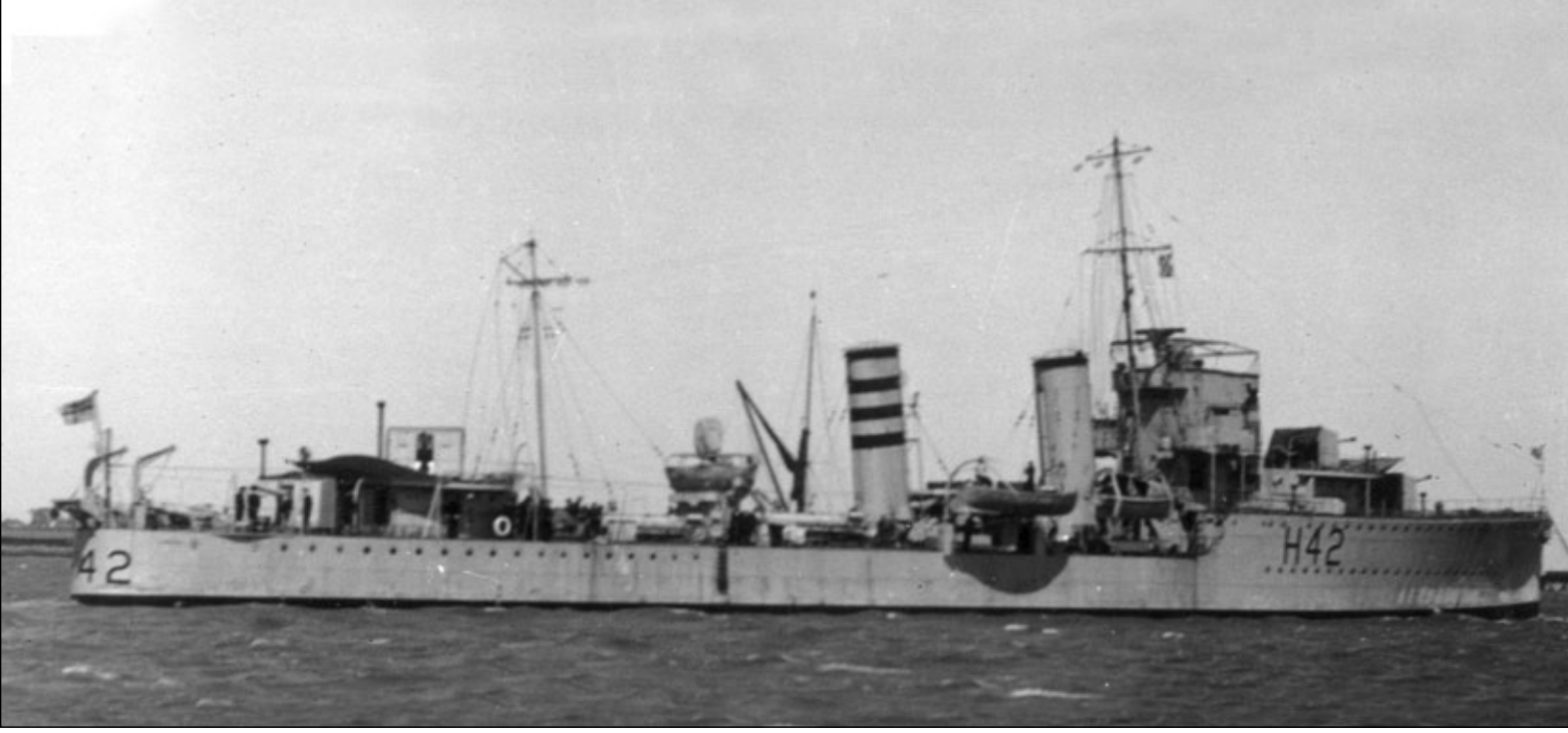
Po powrocie do Anglii przeszedł trwający rok remont w Sheerness, w którego trakcie zamontowano ASDIC. Po zakończeniu remontu okręt pełnił funkcję niszczyciela dyżurnego w Devonport. Reaktywowany w pełni w związku z tzw. „kryzysem monachijskim", po czym ponownie skierowany do lokalnych zadań.

Zmobilizowany 21 sierpnia 1939 r. i przydzielony do 18 Flotylli Niszczycieli w Portsmouth w ramach Sił Kanału La Manche. Z chwilą wybuchu wojny *Ardent* rozpoczął eskortowanie konwojów Brytyjskich Sił Ekspedycyjnych do Francji. W październiku jednostkę przerzucono do *Western Approaches*,

47. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Ardent 21 lipca 1939 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Arrow w 3 Flotylli niszczycieli, 1935 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

a w początkach 1940 r. przebazowano do Liverpool by operował na Morzu Irlandzkim. W styczniu 1940 r. eskortował do Plymouth wraz z bliźniaczym *Acasta* oraz niszczycielem *Whitshed*, uszkodzony w bitwie pod La Plata lekki krążownik *Ajax*.

W dniu 12 kwietnia 1940 r. przeszedł do Scapa Flow, a następnie wraz z *Achates* i *Codrington* eskortował konwój NP 1 z Clyde do Norwegii. Z uwagi na uszkodzenie podwodnej osłony sonaru nie uczestniczył w dalszej kampanii norweskiej, lecz przeszedł do Anglii w celu przeprowadzenia niezbędnego remontu. Do służby powrócił *Ardent* 18 maja. W dniach 22-25 maja 1940 r. eskortował transportowiec *Ulster Prince* z siłami piechoty morskiej (Royal Marines), które obsadziły duńskie Wyspy Owcze, po czym 29 maja powrócił do Greenock.

W dniu 31 maja 1940 r. zespół niszczycieli[48] wyruszył z Clyde jako eskorta lotniskowców *Ark Royal* i *Glorious*,

Wyznaczonych do zapewnienia niezbędnego wsparcia lotniczego ewakuacji alianckich sił z Norwegii w ramach Operacji „Alphabet". Na wodach norweskich jednostka operowała przede wszystkim w rejonie Harstad.

W dniu 8 czerwca 1940 r. *Ardent* wraz z bliźniaczym *Acasta* wyruszył w drogę powrotną do Scapa Flow eskortując lotniskowiec *Glorious* z ewakuowanymi samolotami na pokładzie. Niewielki brytyjski zespół został wykryty przez znacznie potężniejsze niemieckie siły realizujące Operację „Juno". W obliczu przeważających sił nieprzyjaciela niszczyciele Royal Navy ruszyły, by postawić zasłonę dymną osłaniającą próbujący wypuścić samoloty lotniskowiec, a równocześnie przeprowadzić atak torpedowy, który mógłby ewentualnie powstrzymać niemieckie krążowniki liniowe *Scharnhorst* i *Gneisenau*. Niestety brytyjski desperacki atak nie przyniósł oczekiwanych efektów. Co prawda *Ardent* miał uzyskać pojedyncze trafienie w *Scharnhorsta* pociskiem z działa kal. 120 mm, ale sam został dosięgnięty przez przeciwnika pociskiem kal. 280 mm, który spowodował eksplozję komory amunicyjnej[49], co tak naprawdę przesądziło o losie niszczyciela. *Ardent* poszedł na dno jako pierwszy okręt nieszczęsnego zespołu w punkcie o współrzędnych 68°45'N i 04°30'E. Na pokładzie niszczyciela zginęło 152 członków załogi, w tym 10 oficerów na czele z d-cą Lt. (pol. kpt.) J. F. Barkerem. Dwóch jedynych ocalałych rozbitków podjęło z wody niemieckie lotnictwo morskie.

ARROW (H 42)

Ostatnia z jednostek serii „A"[50] *Arrow* po wejściu do służby trafił do 3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Szybko musiała jednak powrócić do Anglii w związku z usterkami turbin i kominów, które miały jak się później okazało, prześladować okręt przez całe jego dzieje. Służba we Flocie Śródziemnomorskiej trwała do kwietnia 1937 r., a tylko w tym czasie niszczyciel trzykrotnie przechodził naprawy w Chatham, na Malcie i Sheerness. W końcowym okresie pobytu na Morzu Śródziemnym *Arrow* odbył 3 tury patroli u południowych wybrzeży Hiszpanii w związku z toczącą się tam wojną domową.

Po ostatecznym powrocie na wody ojczyste jednostka przeszła gruntowny remonty w Sheerness połączony z wyposażeniem w ASDIC. Następnie okręt odstawiono do rezerwy w Sheerness by reaktywować go w marcu 1938 i przydzielić do lokalnych sił w Portsmouth. W czasie tzw. „kryzysu monachijskiego" *Arrow* obserwował ruch niemieckich okrętów na Kanale La Manche.

W sierpniu 1939 r. jednostka została zmobilizowana i wcielona do 18 Flotylli Niszczycieli w Portsmouth, w której ramach wykonywała zadania eskortowe. Wspomniane już wcześniej usterki układu napędowego znów dały o sobie znać i okręt musiał przejść w Devonport, po którego zakończeniu zasilił 16 Flotyllę Niszczycieli w Portsmouth.

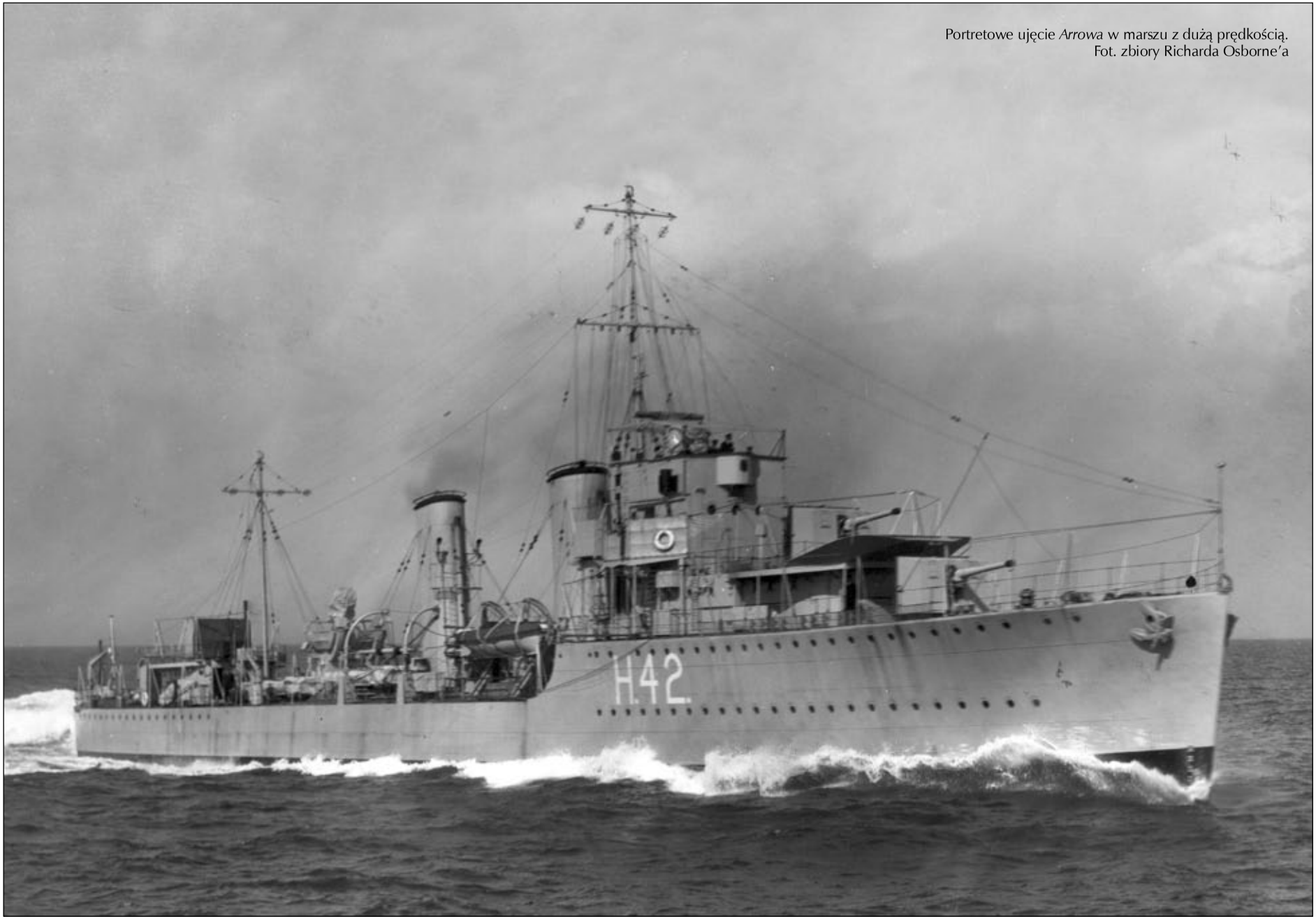
W styczniu 1940 r. wraz z bliźniaczymi *Achates* i *Anthony* zapewniał na części trasy do Halifax eskortę pancernika *Royal Sovereign*, ubezpieczającego atlantyckie konwoje. Po powrocie 30 stycznia 1940 czekał *Arrowa* kolejny remont zakończony w marcu.

W kwietniu 1940 r. okręt przesunięto do 12 Flotylli Niszczycieli Home Fleet i trafił do Scapa Flow by następnie wziąć w kampanii norweskiej. Na pokładzie niszczyciela dostarczono do Norwegii żołnierzy i zaopatrzenie, które wysadzono w Andalsnes i Namsos. W dniu 26 kwietnia *Arrow* wyszedł z Molde by rozpoznać znajdujący się w pobliżu holenderski trawler rybacki, który okazał

48. Były to: *Acasta*, *Ardent*, *Acheron*, *Highlander* oraz *Diana*.

49. Wg Perepeczki A. *Burza nad Atlantykiem* tom I , Warszawa 1999.

50. Uwaga dotyczy jedynie jednostek serii w składzie Royal Navy, bowiem dalsze 2 niszczyciele typu – *Saguenay* i *Skeena* powstały na zamówienie Royal Canadian Navy (RCN).



Portretowe ujęcie *Arrowa* w marszu z dużą prędkością.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

się w rzeczywistości niemiecką jednostką rozpoznawczą *Schleswig* (*Schiff 37*). W trakcie operacji krążownik *Birmingham* przypadkowo staranował niszczyciel, powodując uszkodzenia kadłuba, na szczęście powyżej linii wodnej. Uszkodzony *Arrow* odszedł pod eskortą *Acherona* do Middlesbrough, gdzie został naprawiony.

Po powrocie 14 maja 1940 r. na wody norweskie uczestniczył w ewakuacji wojsk z Mo i Bodø. W dniu 7 czerwca opuścił Norwegię eskortując w ramach Operacji „Alphabet" konwój z Harstadu do Anglii.

W trakcie krótkiego remontu w Sheerness wzmocniono uzbrojenie plot. jednostki montując w zamian rufowego aparatu torpedowego pojedyncze działo plot. kal. 76 mm. W lipcu okręt wszedł w skład 16 Flotylli Niszczycieli w Harwich, po czym został podporządkowany *Western Approaches Command* i przebazowany do Greenock. W toku służby konwojowej wyróżnił się wielokrotnie udzielając pomocy rozbitkom, między innymi z greckiego *Poseidon* czy brytyjskiego *Empire Hind*.

Kiepski stan techniczny siłowni wymusił kolejny remont, tym razem w Clyde. Jednostka, wróciła do służby 14 stycznia 1941 r. i zasiliła 3 Flotyllę Niszczycieli Home Fleet. Do maja 1941 *Arrow* eskortował konwoje islandzkie ze Scapa Flow, Aberdeen i Clyde. Problemy z kotłami parowymi powtarzały się niestety nadal, wobec czego w Chatham znów dokonano ich naprawy. Prace zakończono w czerwcu i skierowało okręt do Scapa Flow.

W dniu 21 czerwca 1941 r. w toku przejścia 4,5 Mm na północ od Flamborough Head w pobliżu (ok. 45 m) prawej burty *Arrow* o godz. 20:07 eksplodowała mina morska. Wstrząs spowodował uszkodzenie kotłów, urządzeń pomocniczych i instalacji elektrycznej, nie naruszył jednak konstrukcji kadłuba, poza grodziami. Jednostka kontynuowała rejs na jednym sprawnym kotle parowym (No 1) z prędkością i 22 czerwca osiągnęła Middlesbrough, gdzie została poddana naprawie[51].

Po zakończeniu remontu w listopadzie, formalni pozostający w 3 Flotylli Niszczycieli, okręt rozpoczął tak naprawdę oceaniczną służbę. Jeszcze w listopadzie znalazł się w Aleksandrii i operował w eskorcie konwojów MW 9 oraz MW 9A z zaopatrzeniem na Maltę. W marcu 1942 został przerzucony na Ocean Indyjski jako wzmocnienie Eastern Fleet. Jednostka zapewniała obronę przeciwpodwodną konwojów między Madagaskarem a Przylądkiem Dobrej Nadziei. W Durbanie przeszedł następny (pytanie, który już) remont, po czym w początkach lipca powrócił do dawnych obowiązków, które wykonywał do września. W październiku przeszedł do Freetown, gdzie przez 2 miesiące pełnił służbę konwojową, jednak z uwagi na problemy z kotłami powrócił do Anglii. Tam znów w Middlesbrough na przełomie lat 1942 i 1943 przeszedł kolejny remont. Po powrocie do Scapa Flow w dniu 10 kwietnia 1943 zderzył się z bonami zapory sieciowej, co spowodowało pewne uszkodzenia. Tym razem remont w Blackwall trwał 6 tygodni.

Z dniem 3 czerwca 1943 r. okręt wszedł w skład 13 Flotylli Niszczycieli w Gibraltarze, dokąd dotarł wraz z konwojem KMF 17. W Gibraltarze został włączony wraz z innymi niszczycielami do *Support Force East* w związku z planowanym desantem na Sycylii. W dniu 10 lipca 1943 uczestniczył w samym lądowaniu, a następnie kontynuował służbę konwojową.

W dniu 4 sierpnia 1943 r. o godz. 15:40 w porcie Algier *Arrow* stanął w płomieniach po eksplozji przewożącego amunicję transportowca *Fort Lamontee* (lub jak chcą inni – *Fort La Montee*). Na pokładzie niszczyciela zginęło 34, a rannych zostało dalszych 70 członków załogi[52], zaś sam okręt został bardzo poważnie uszkodzony.

Arrowa odholowano do Gibraltaru, gdzie do października 1943 r. przeprowadzono prowizoryczny remont, odstawiając równocześnie okręt do Rezerwy „C". W dniach 19-27 listopada niszczyciel przeholowano do Tarentu w celu kontynuacji naprawy. Prace prowadzono również w roku 1944 r., jednak w dniu 17 października 1944 definitywnie zrezygnowano z odbudowy okrętu, przeznaczając *Arrowa* na złom. Kadłub czasowo wykorzystywano w charakterze hulku, a jego pozostałości rozebrano w Tarencie w maju 1949.

51. Wg English J. *AMAZON to…*
52. Wg Rubanowa O.A. *Eskadriennyje minonoscy…*

Arrow w maju 1943 r. Dwa działka kal. 20 mm w miejsce dział Y (rufowej armaty), pojedyncze działka 20 mm na skrzydłach pomostu, pojedyncze działka 20 mm między kominami, radar obserwacji przestrzeni powietrznej Typ 291 na topie fokmasztu. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Niszczyciele typu „B”

Beagle i *Brazen* w składzie 4 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Fot. zbiory Andrzeja Szewczyka

W sierpniu 1928 Admiralicja postanowiła zbudować w ramach *Programu 1928* kolejną flotyllę niszczycieli (8 jednostek) oraz jej lidera. Okręty rozwijające prędkość 31,5 węzła przy pełnym obciążeniu miały w zasadzie stanowić powtórzenie typu *Acasta* („A”). Na etapie założeń technicznych rozważano co prawda usunięcie rufowego działa kal. 120 mm i zastąpienie go przez kolejny trzeci zestaw 4 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, ale ostatecznie zrezygnowano z tego rozwiązania. Wróciła także kwestia wprowadzenia dział kal. 120 mm o kącie podniesienia lufy +40°, a nawet +60°, która okazała się nierealna z uwagi na brak odpowiednio sprawnego modelu.

Nowością był za to zamiar wprowadzenia na pokład niszczycieli pięciorurowych zestawów wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, który również okazał się niemożliwym do realizacji, bowiem prace nad takim zestawem nie zostały jeszcze ukończony.

W listopadzie 1928 gotowe były już robocze rysunki nowych okrętów, a początkach grudnia tego roku Admiralicja ogłosiła przetarg na budowę 8 jednostek serii określonej jako „B” wraz z liderem. Bazując na swych wcześniejszych doświadczeniach Admiralicja wybrała ostatecznie 4 stocznie, z których każda miała zbudować po parze jednostek oraz odrębny zakład dla wykonania lidera. Wśród wybranych pierwotnie stoczni znalazł się także William Beardmore & Co z Dalmuir, jednak z uwagi na jej zaangażowanie w budowę okrętów podwodnych została ona zastąpio-

Niszczyciele typu „B”

Nazwa	Stocznia	Data		
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Basilisk	J. Brown & Co Clydebank	19.08.1929	06.08.1930	04.03.1931
Beagle	J. Brown & Co Clydebank	11.10.1929	26.09.1930	09.04.1931
Blanche	Hawthorn Leslie & Co Newcastle	31.07.1929	29.05.1930	19.02.1931
Boadicea	Hawthorn Leslie & Co Newcastle	12.07.1929	23.09.1930	07.04.1931
Boreas	Palmers Shipbuilding & Iron Co Yarrow-on-Tyne	22.07.1929	18.07.1930	20.02.1931
Brazen	Palmers Shipbuilding & Iron Co Yarrow-on-Tyne	22.07.1929	25.07.1930	08.04.1931
Brilliant	Swan Hunter & William Richardson Newcastle (kadłub) Wallsend Slipways and Engineering Co. Wallsend on Tyne (siłownia)	09.07.1929	09.10.1930	21.02.1931
Bulldog	j. w.	10.08.1929	06.12.1930	08.04.1931

Źródło: Whitley M. J. *Zerstörer im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1991

na przez stocznię Hawthorn Leslie & Co z Newcastle.

Wyporność standardowa jednostek nowego typu „B" wynosiła 1381 t, zaś wyporność pełna odpowiednio 1818 t. Długość całkowita kadłuba 98,4 m, w linii wodnej 97,5 m, a między pionami 95,1 m. szerokość 9,83 m, a średnie zanurzenie 3,73 m (wszystkie wymiary identyczne jak w przypadku typu „A"). Sylwetka niszczyciela stanowiła niemal pełne powtórzenie rozwiązań zastosowanych na *Acasta*.

Układ napędowy stanowiła dwuwałowa siłownia, obejmująca 2 zestawy turbin parowych z przekładniami redukcyjnymi systemu Brown-Curtis (*Beagle* i *Basilisk*) bądź systemu Parsons na pozostałych okrętach serii. Łączna moc siłowni 34 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 315°C dostarczały 3 trójwalczakowe kotły wodnorurkowe systemu Admiralicji. Prędkość maksymalna wynosiła 35,25 węzła przy niepełnym obciążeniu, która przy złym stanie morza i pełnym obciążeniu spadała do 31,25 węzła, choć w czasie prób większość jednostek zdołała osiągnąć wyższą.

Łączna pojemność zbiorników paliwa (głównych wraz z pomocniczymi) 396 t, co zapewniało zasięg 4800 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów.

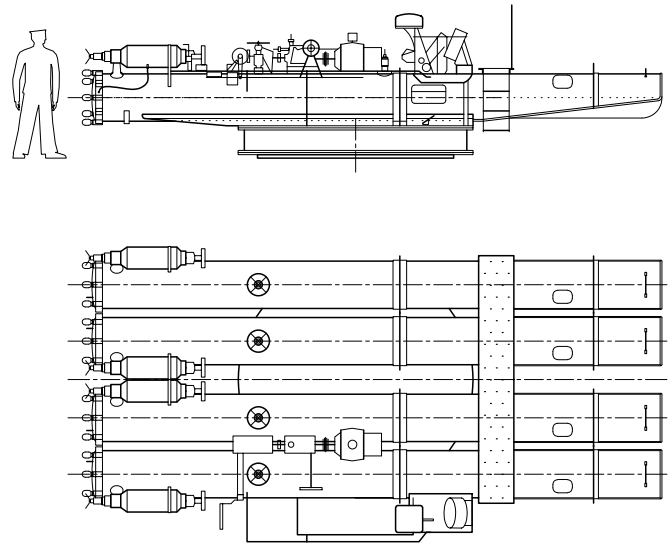
Podstawowe uzbrojenie jednostek stanowiły 4 szybkostrzelne działa kal. 120 mm L/45 QF Mk IX na pojedynczych łożach CP Mk XIV. Zapas amunicji wynosił po 190 pocisków na lufę. Zachowano wcześniejsze rozmieszczenie dział na pokładzie, po 2 w superpozycji w dziobowej i rufowej części okrętu. *Bulldog* został wyposażony na stanowisku „B" eksperymentalnie w działo na łożu Mk XIII, zapewniające elewację lufy w przedziale do +60°, jednak rozwiązanie to okazało się nieudanym i szybko zostało zastąpione przez standardowy model[53]. Również *Brazen* został wyposażony w jedno nowe działo kal. 120 mm L/45 Mk IX*.

Uzbrojenie plot. składało się z 2 dział plot. Vickers kal. 40 mm L/39 QF 2 pdr Mk II „pom-pom" z zapasem amunicji po 500 szt. na lufę oraz 4 karabinów maszynowych kal. 0.303" (kal. 7,7 mm) Lewis z zapasem po 2000 pocisków na lufę. Dodatkowo niszczyciele otrzymały pojedynczy karabin maszynowy kal. 0.303" (kal. 7,7 mm) Vickers z zapasem 1000 szt. amunicji.

53. Wg Whitleya M.J. *Zerstörer im…*

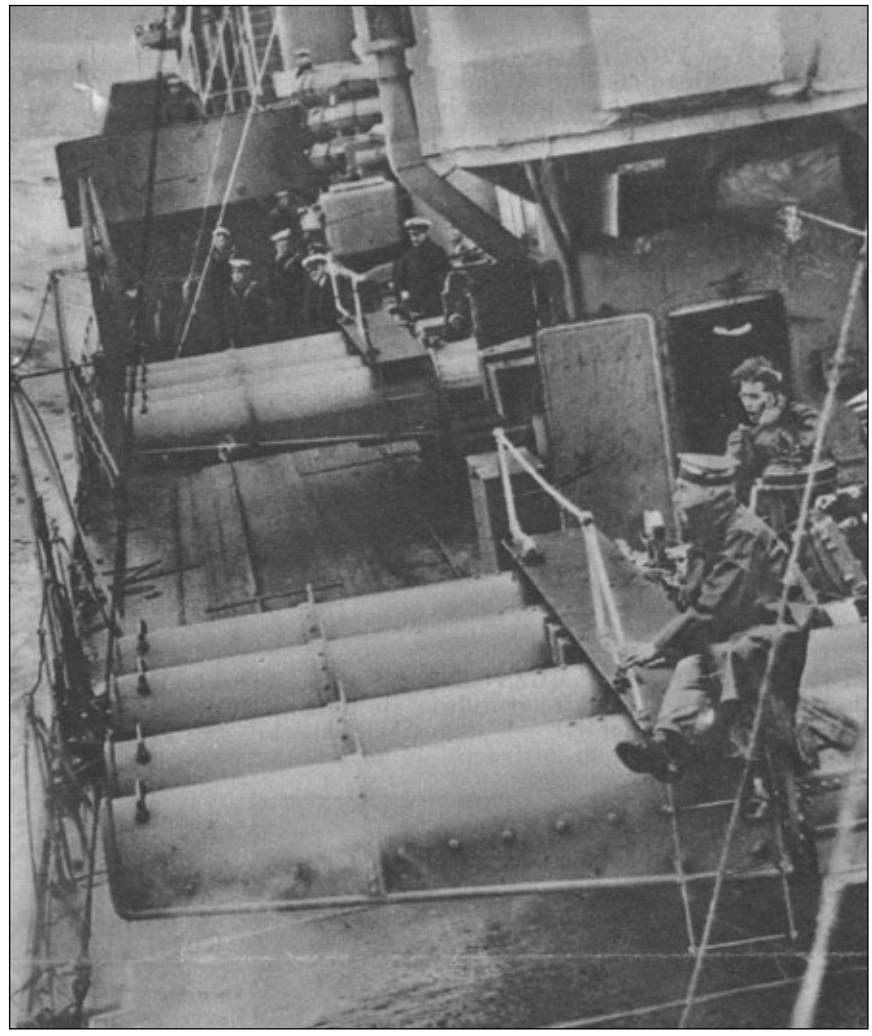
Wyrzutnia torpedowa QR Mk III*

skala 1:100



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Wyrzutnie torpedowe typu QR Mk VIII na jednym z niszczycieli typu „B" w czasie szkolnego strzelania. Fot. zbiory Andrzeja Szewczyka



Do kierowania ogniem artyleryjskim służył dalmierz MQ I o bazie 3-metrowej oraz dalocelownik DDS.

Uzbrojenie torpedowe obejmowało nadal 8 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, tyle tylko, że w 2 nowych i cięższych obrotowych aparatach QR III* przystosowanych do stosowania torped Mk V i Mk IX. Wyrzutnie nie dysponowały zapasowymi torpedami.

Wykrywanie okrętów podwodnych umożliwiał zamontowany ASDIC, którego podwodnej osłonie na *Blanche* i *Boadicea* nadano nowy kształt, zaś ich zwalczanie – bomby głębinowe typu „D". Zapas bomb na pokładzie wzrósł do 20 szt. (a niektóre źródła mówią nawet o 25 szt.), a okręt wyposażono w 2 jednogniazdowe miotacze burtowe i zrzutnię rufową.

Etatowa załoga niszczyciela typu „B", podobnie jak wcześniejszych serii „A", liczyła 138 marynarzy i oficerów[54].

Liderem flotylli niszczycieli typu „B" został *Keith*, zbudowany przez stocznię Vickers-Armstrong Ltd. W Barrow/Furness (położenie stępki 1 października 1929, wodowanie 10 lipca 1930, wejście do służby 20 marca 1931)[55].

W tym przypadku założono, że lider, w przeciwieństwie do wcześniejszego *Codrington*, będzie wielkością odpowiadał standardowemu niszczycielowi typu „B", różnica zaś w praktyce sprowadzała się do zaokrętowania d-cy flotylli ze sztabem i obsługą. W tym celu rozbudowana została rufowa nadbudówka, w której rozmieszczono niezbędne pomieszczenia służbowe i mieszkalne. W związku z tym zamierzano nawet usunąć rufowe działo kal. 120 mm ze stanowiska „Y", w końcu jednak pozostawiono standardowe uzbrojenie w postaci 4 dział głównego kalibru, ograniczając jednak nieco dodatkowe pomieszczenia. W rezultacie nowy lider nie był w stanie pomieścić całego dodatkowego personelu i na niszczycielu *Blanche* wygospodarowano ekstra pomieszczenia dla kolejnych 5 osób[56].

Wyporność standardowa *Keith* wynosiła 1442 t, zaś pełna 1850 t. Wymiary lidera były w zasadzie identyczne jak w przypadku standardowego niszczyciela typu „B". Wyjątek stanowiła całkowita długość okrętu, wynosząca 98,6 m[57].

Układ napędowy, a co zatem idzie również i jego parametry, stanowił powtórzenie rozwiązania zastosowanego na pozostałych niszczycielach serii. Na liderze zastosowano turbiny parowe systemu Parsons z przekładniami redukcyjnymi o łącznej mocy 34 000 KM.

Podobnie i uzbrojenie *Keitha* nie odbiegało od pozostałych jednostek typu „B".

Załoga lidera liczyła 175 ludzi, w tym 33 stanowił zespół oficerów i marynarzy zaokrętowanego d-cy flotylli.

KEITH (D 06)

Po wejściu do służby *Keitha* pełnił początkowo funkcję lidera 4 Flotylli Niszczycieli w Chatham, z którą przeszedł następnie na Morze Śródziemne, gdzie pozostawał do sierpnia 1936. W drodze powrotnej na trasie z Gibraltaru do Portsmouth w dniu 24 sierpnia 1936 okręty zderzył się w warunkach gęstej mgły panującej na Kanale La Manche z greckim statkiem *Antonis G. Lemnos*. Uszkodzony lider dotarł następnego dnia do Portsmouth, jednak remont awaryjny i planowana modernizacja trwały praktycznie aż do lutego 1937. Później okręt został odstawiony do rezerwy w Sheerness.

W sierpniu 1937 został czasowo reaktywowany jako lider 6 Flotylli Niszczycieli. Do listopada prowadził patrole na wodach Zatoki Biskajskiej oraz w oparciu o bazę w Gibraltarze. Po powrocie do Anglii trafił znów do rezerwy, tym razem w Nore, po czym przeszedł remont w Chatham. Do stycznia 1939 pełnił tymczasowo służbę w 4 Flotylli Niszczycieli, a następnie w 5 Flotylli Niszczycieli, w której składzie przeprowadzał w oparciu o Gibraltar patrole u wybrzeży Hiszpanii w finalnym etapie wojny domowej.

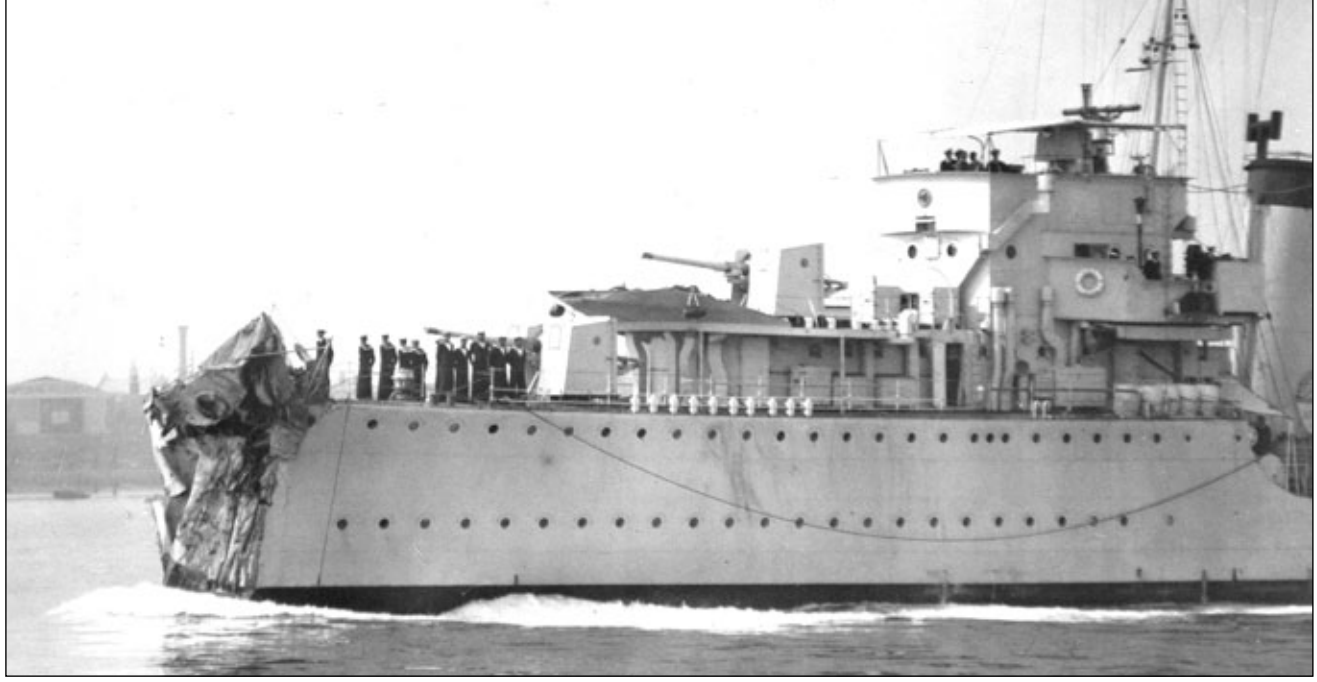
W chwili wybuchu światowego konfliktu we wrześniu 1939 *Keith* został przydzielony do *Western Approaches Command*, początkowo w Milford Haven, a od października w Harwich, gdzie pełnił służbę konwojową.

Od listopada 1939 jednostka została liderem 22 Flotylli Niszczycieli, obejmującej między innymi polski dywizjon

54. Wg Marche'a E.J. *British destroyers…*
55. Część źródeł podaje, że lider wszedł do służby 1 czerwca 1931.
56. Wg Englisha J. *AMAZON to…*
57. Wg Daszjana A., Morozowa M.E. *Britanskije esmincy w boju* cz. 2, Moskwa 1997.

Lider *Keith* na fotografii z lipca 1935 r.

Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Lider *Keith* w sierpniu 1936 r. po kolizji z greckim parowcem *Antonis G. Lemnos*. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

niszczycieli (*Grom*, *Błyskawica* i *Burza*). Na przełomie grudnia i stycznia okręt przeszedł w Devonport naprawę śrub napędowych, a od lutego 1940 został liderem 19 Flotylli Niszczycieli w Dover.

W dniu 7 marca 1940 wraz z niszczycielem *Boadicea* eskortował pomocniczy stawiacz min *Hampton* w trakcie minowania Galloper Sands („Operation DML 9").

Niemiecka inwazja na Belgię i Holandię w maju 1940 spowodowała przeorientowanie działań *Keitha*. 10 maja lider uczestniczył w ewakuacji z Ijmuiden do Anglii zapasów holenderskiego złota, a następnie 12 maja oddziałów wojsk z Hook van Holland.

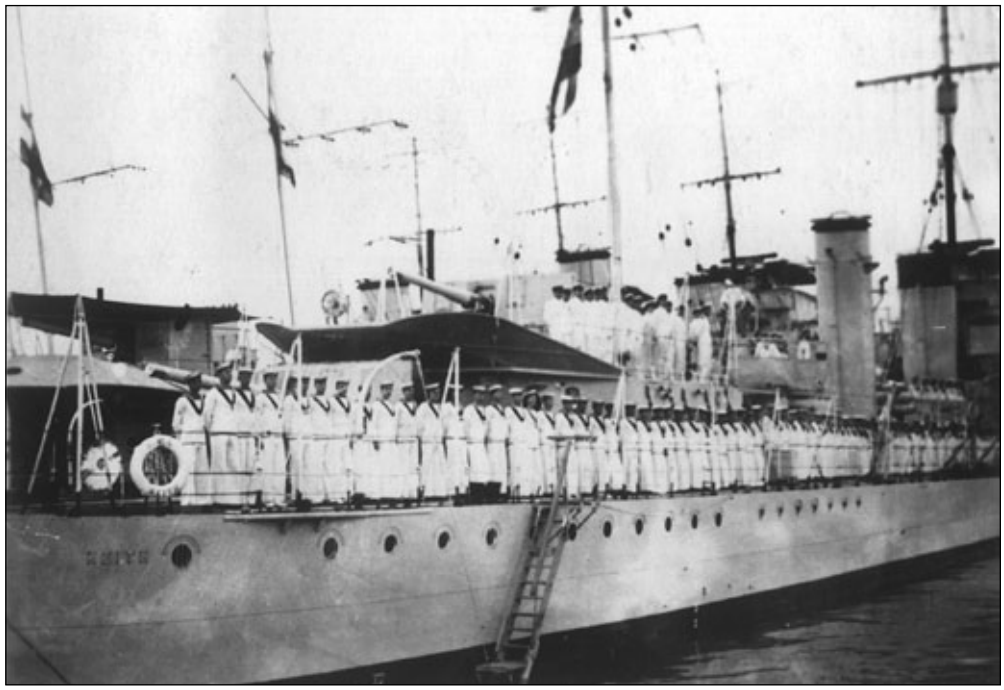
Z dniem 25 maja 1940 okręt włączył się do ewakuacji alianckich wojsk z okrążonego przyczółka Dunkierki w ramach Operacji „Dynamo". 30 maja wywiózł na swym pokładzie do Dover 1200 żołnierzy, a już 31-go rozpoczął okrętowanie ewakuowanych z pobliskich plaż La Panne i Braye. W toku tej akcji *Keith* został ostrzelany z brzegu przez niemiecką artylerię, a następnie zaatakowany przez lotnictwo, co spowodowało uszkodzenie układu sterowania i unieruchomienie jednostki. Ataki bombowców nurkujących Ju-87 Stuka nasiliły się 1 czerwca, gdy bliskie eksplozje bomb spowodowały około godz. 07:30 poważne uszkodzenia, zaś następnie bezpośrednie trafienie w komin wywołało pożar w kotłowni nr 2. *Keith* został opuszczony przez załogę i zatonął w dniu 1 czerwca 1940 około godz. 09:45 w punkcie o współrzędnych 51°04'46"N i 02°26'47'E. Przed zatonięciem jednostkę, pełniącą funkcję flagowca, opuścił kadm. Wake-Walker ze swym sztabem, przechodząc na pokład kutra *MTB 102*[58]. Wraz z liderem zginęło 36 członków jego załogi, w tym 3 oficerów, zaś kolejnych 131, łącznie z d-cą i 7 oficerami, uratowały różne znajdujące się w pobliżu jednostki.

BASILISK (H 11)

Bezpośrednio po wejściu do służby *Basilisk* trafił do 4 Flotylli Niszczycieli w której składzie pozostawał przez najbliższych 8 lat, początkowo do sierpnia 1936 na wodach Morza Śródziemnego, a następnie do marca 1939 w Home Fleet. Później okręt był niszczycielem dyżurnym w Devonport i Plymouth, a z chwilą wybuchu wojny we wrześniu 1939 znalazł się w składzie 19 Flotylli Niszczycieli w Dover, gdzie wykonywał zadania patrolowe i eskortowe.

W dniu 12 listopada 1939 wraz z bliźniaczym *Blanche* eskortował krążownik minowy *Adventure* z Humber do Portsmouth. Nazajutrz *Adventure* wszedł u ujścia Tamizy na północ od Margate na niemiecką minę magnetyczną. Śpieszący na pomoc *Blanche* spotkał ten sam los, zaś szczęśliwie ocalały *Basilisk* ratował rozbitków z tonącego bliźniaka.

Keith w czasie jednej z wizyt zagranicznych. Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza



58. Wg niektórych źródeł w chwili ataku na pokładzie *Keith* miał znajdować się adm. Ramsey ze swym sztabem.

Basilisk w burtowym ujęciu z 1930 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

W dniu 15 grudnia 1939 niszczyciel wraz z *Express* i *Esk* zabezpieczał operację minową realizowaną przez pomocniczy stawiacz min *Princess Victoria*.

Między styczniem a marcem 1940 jednostka pełniła służbę konwojową na wodach Kanału La Manche i Morza Północnego, a 17 kwietnia została przesunięta do Home Fleet w związku z działaniami wojennymi w Norwegii. W dniu 24 kwietnia okręt wraz z *Wren* i *Hesperus* eskortował do Narwiku pancernik *Resolution*, a 5 maja transportowiec *Empress of Australia* do Tjalander Fjord (Tjelsundetfjord). 12 maja niszczyciel wspierał lądowanie pod Bjervik, a 13-go w Herjangs Fjord w ramach działań zmierzających do zdobycia Narwiku.

20 maja *Basilisk* opuścił norweskie wody i został przekierowany do wsparcia ewakuacji alianckich sił z kotła pod Dunkierką w ramach Operacji „Dynamo". 31 maja niszczyciel dwukrotnie pokonał wody Kanału wywożąc odpowiednio 338 oraz 357 żołnierzy[59].

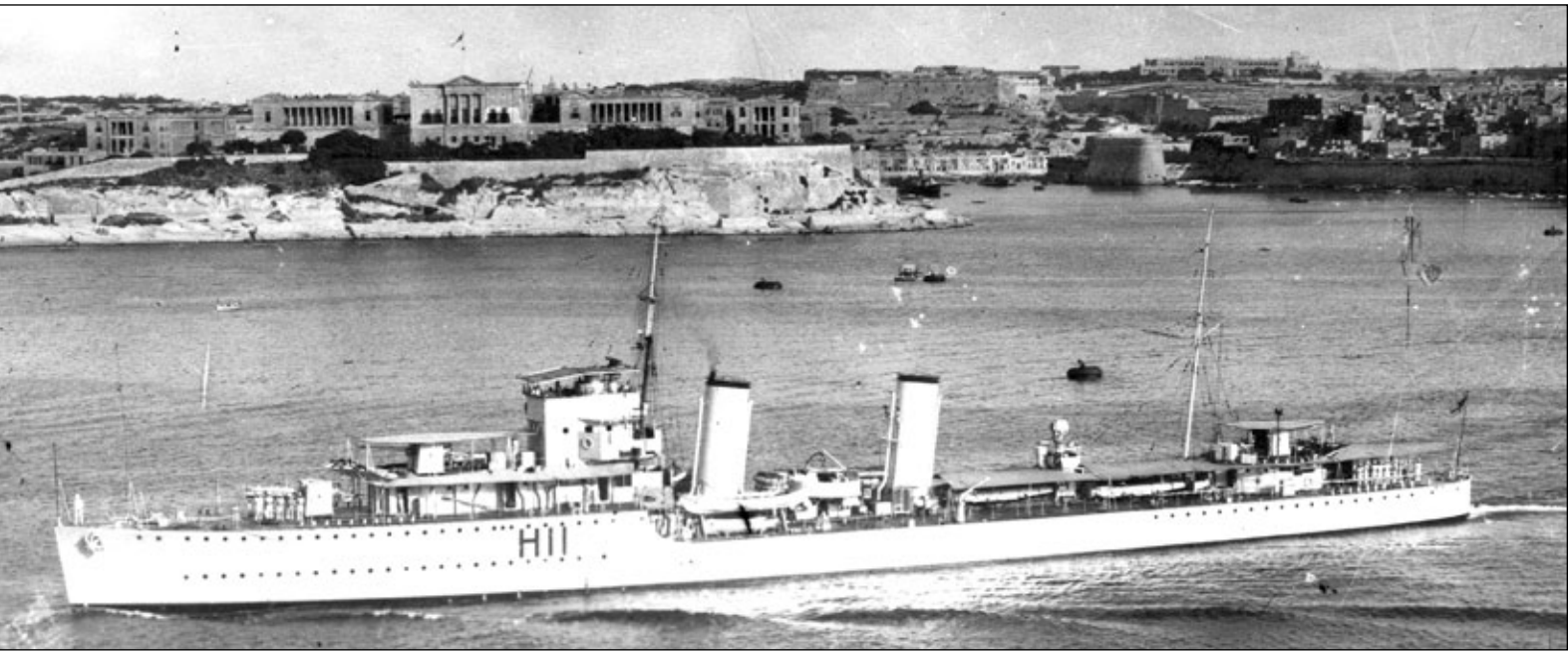
Kolejnego dnia – 1 czerwca 1940 *Basilisk* podjął ewakuację żołnierzy z plaży La Panne. Atak 9 niemieckich bombowców nurkujących Ju-87 Stuka, który rozpoczął się o godz. 08:18 przesądził o losie jednostki. Bezpośrednie trafienie w rufową kotłownię, podobnie jak skutki eksplodujących w pobliżu bomb, spowodowały poważne uszkodzenie układu napędowego i unieruchomiły niszczyciel. Ponowny atak, przeprowadzony 4 godziny później tylko dopełnił zniszczeń, mimo, że nie przyniósł bezpośrednich trafień. Ostatecznie *Basilisk* zatonął o godz. 12:14 osiadając na przybrzeżnej płyciźnie (głębokość wody 7,3 m) w punkcie o współrzędnych 51°08'16"N i 02°35'06"E. Ocalałych 131 rozbitków, w tym 8 oficerów, podjął z wody belgijski statek *La Jolie Mascotte*, zaś na wpół zanurzony wrak został dobity ogniem artyleryjskim przez niszczyciel *Whitehall*.

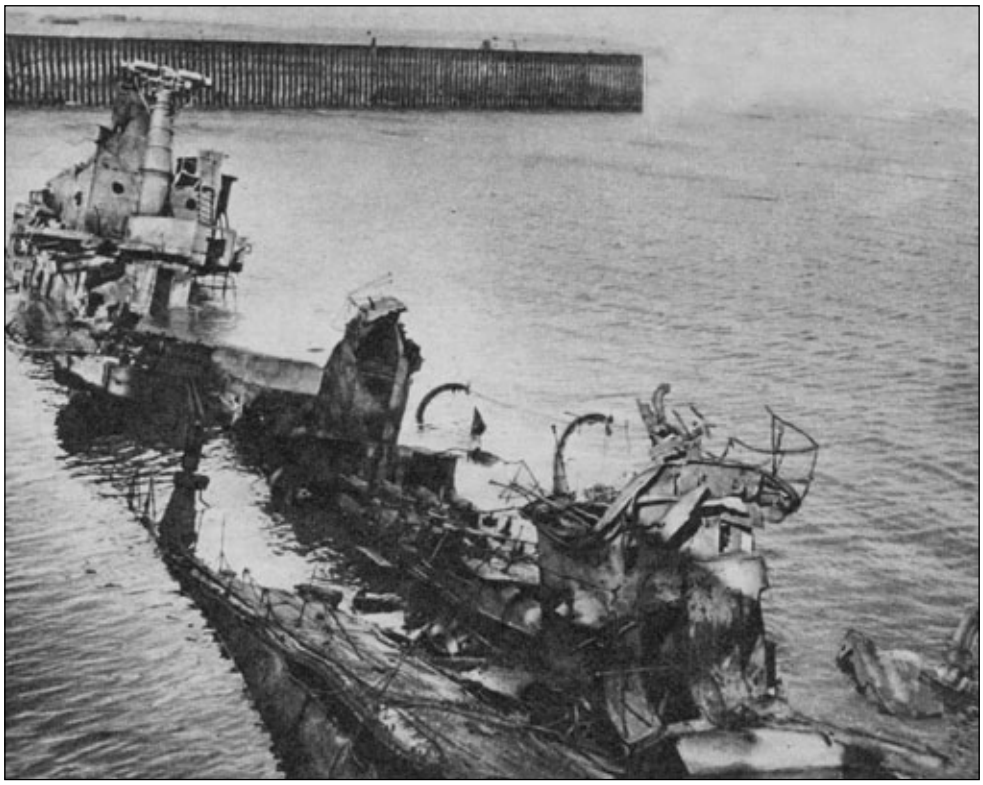
BEAGLE (H 30)

Okręt podjął służbę w 4 Flotylli Niszczycieli z którą trafił na Morze Śródziemne, gdzie pozostawał do sierpnia 1936. W końcowym jej okresie stacjonował u wybrzeży Palestyny i w Jaffie jako wsparcie brytyjskiego Wysokiego Komisarza w czasie trwających tam zamieszek.

59. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Basilisk w maltańskim porcie La Valetta. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Wrak *Basiliska* na płyciźnie. Fot. zbiory Andrzeja Szewczyka

Po powrocie na ojczyste wody niszczyciel przeszedł remont w Devonport, po czym w styczniu 1937 zasilił Home Fleet, w której ramach pełnił służbę w charakterze zabezpieczenia lotniskowca *Furious*, a później *Argus*.

Na przełomie kwietnia i maja 1939 jednostka przeszła remont w Devonport, a z chwilą wybuchu wojny we wrześniu została przydzielona do 19 Flotylli Niszczycieli w Dover, w której ramach wykonywała zadania patrolowe i konwojowe na wodach Kanału La Manche i Morza Północnego.

W ramach kampanii norweskiej *Beagle* eskortował konwoje na trasie między Orkadami a Narwikiem, po czym w czerwcu 1940 uczestniczył w ewakuacji brytyjskich sił z Bordeaux.

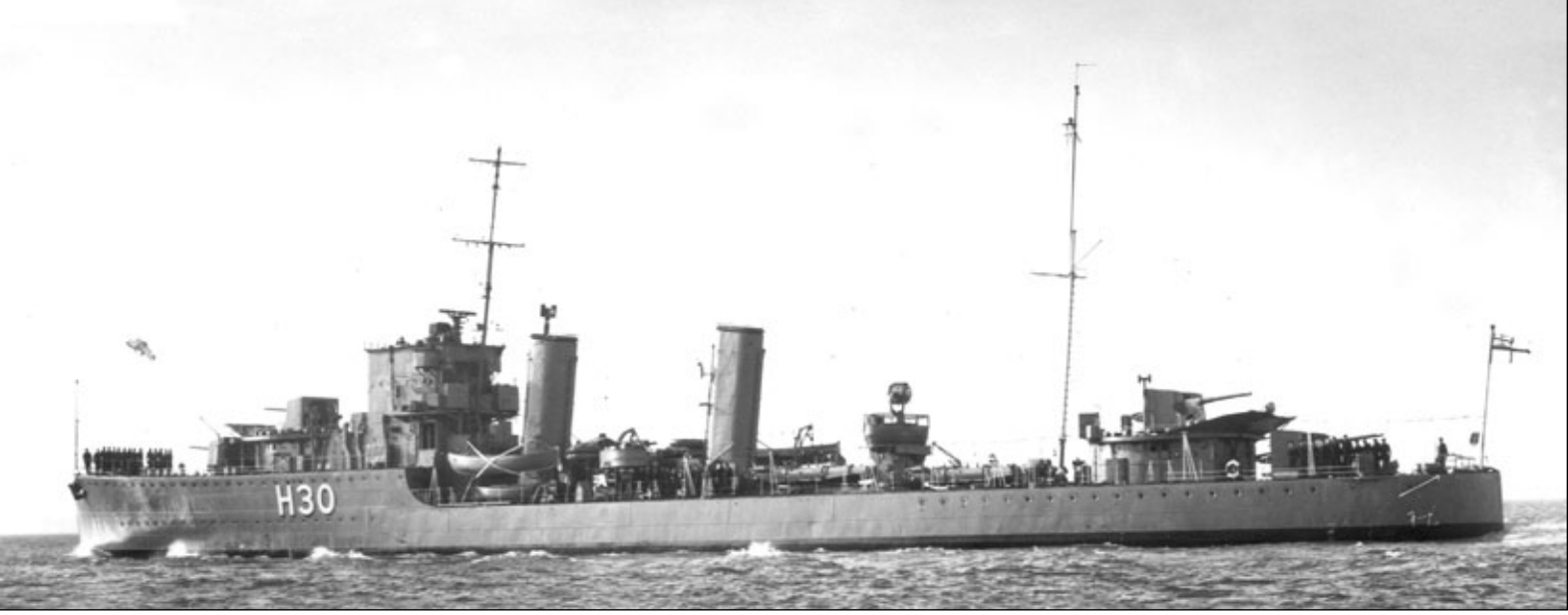
W dniu 3 lipca 1940 okręt wszedł w skład 1 Flotylli Niszczycieli w Dover. 19 lipca tego roku atak Ju-87 Stuka spowodował uszkodzenie kotłowni i żyrokompasu, wymagające niestety naprawy stoczniowej, zakończonej w dniu 16 sierpnia. Kolejnym przydziałem była 22 Flotylla Niszczycieli. Jednostka w jej składzie działała w ramach 4 Grupy Eskortowej na trasie konwojów islandzkich z Clyde.

24 października 1941 w złych warunkach atmosferycznych doszło do uszkodzenia *Beagle'a*, który między innymi utracił maszt. Tym razem przeprowadzony w Greenock remont został połączony z przebudową w Tyne na niszczyciel eskortowy. Z pokładu zdemontowano 2 działa kal. 120 mm, instalując w zamian „Hedgehog" oraz nowy radar Typ 271.

W kwietniu 1942 okręt wchodził w skład eskorty konwoju PQ 14[60] do portów północnej Rosji oraz powrotnego QP 14 z Murmańska. W dniu 1 maja 1942 konwój został zaatakowany

60. Tworzyły ją *Amazon*, *Beagle*, *Bulldog* i *Beverley*.

Beagle w składzie Home Flet, lipiec 1938 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Beagle w lutym 1939 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

przez zespół niemieckich niszczycieli[61]. W tym starciu *Beagle* został nieznacznie uszkodzony odłamkami.

W okresie od maja do października 1942 jednostka działała w ramach *Greenock Escort Force* na trasie konwojów islandzkich. W listopadzie – grudniu 1942 okręt wchodził w skład sił eskortowych *Force „H"* w związku z Operacją „Torch". Później znów operował na trasie północnej, eskortując konwoje JW 51A, RA 51 i JW 52. Od marca 1943 *Beagle* działał w *West Africa Command* we Freetown, eskortując lokalne konwoje. Po powrocie do Scapa Flow jednostka trafiła ponownie na trasę konwojów północnych, gdzie operowała do maja 1944. W dniu 1 kwietnia 1944 w czasie eskortowania konwoju JW 58 niszczyciel współuczestniczył wraz z samolotem lotniskowca eskortowego *Tracker* w zatopieniu okrętu podwodnego *U 355*.

Beagle wziął udział w składzie *Force „J"* w Operacji „Neptune" eskortując jednostki desantowe z południowego wybrzeża Anglii na miejsce lądowania we Francji. W dniach 22-23 czerwca 1944 okręt zestrzelił 2 niemieckie bombowce Ju-88. Po remoncie w Sheerness trwającym od lipca do września wszedł w skład 8 Grupy Eskortowej zabezpieczającej konwoje przybrzeżne. W marcu 1945 niszczyciel przesunięto do *Plymouth Command* do zadań eskortowych w północnej części Kanału La Manche oraz blokady Zatoki Biskajskiej. W maju 1945, już po kapitulacji Niemiec, *Beagle* wraz z bliźniaczym *Bulldog* uczestniczył w ramach Operacji „Nest Egg" w „wyzwalaniu" Wysp Kanałowych (Jersey i Guernsey) z niemieckiej okupacji.

24 maja 1945 niszczyciel został odstawiony do Rezerwy „C" w Devonport, a już w styczniu 1946 sprzedany na złom do Rosyth, gdzie *Beagle* zakończył swój żywot.

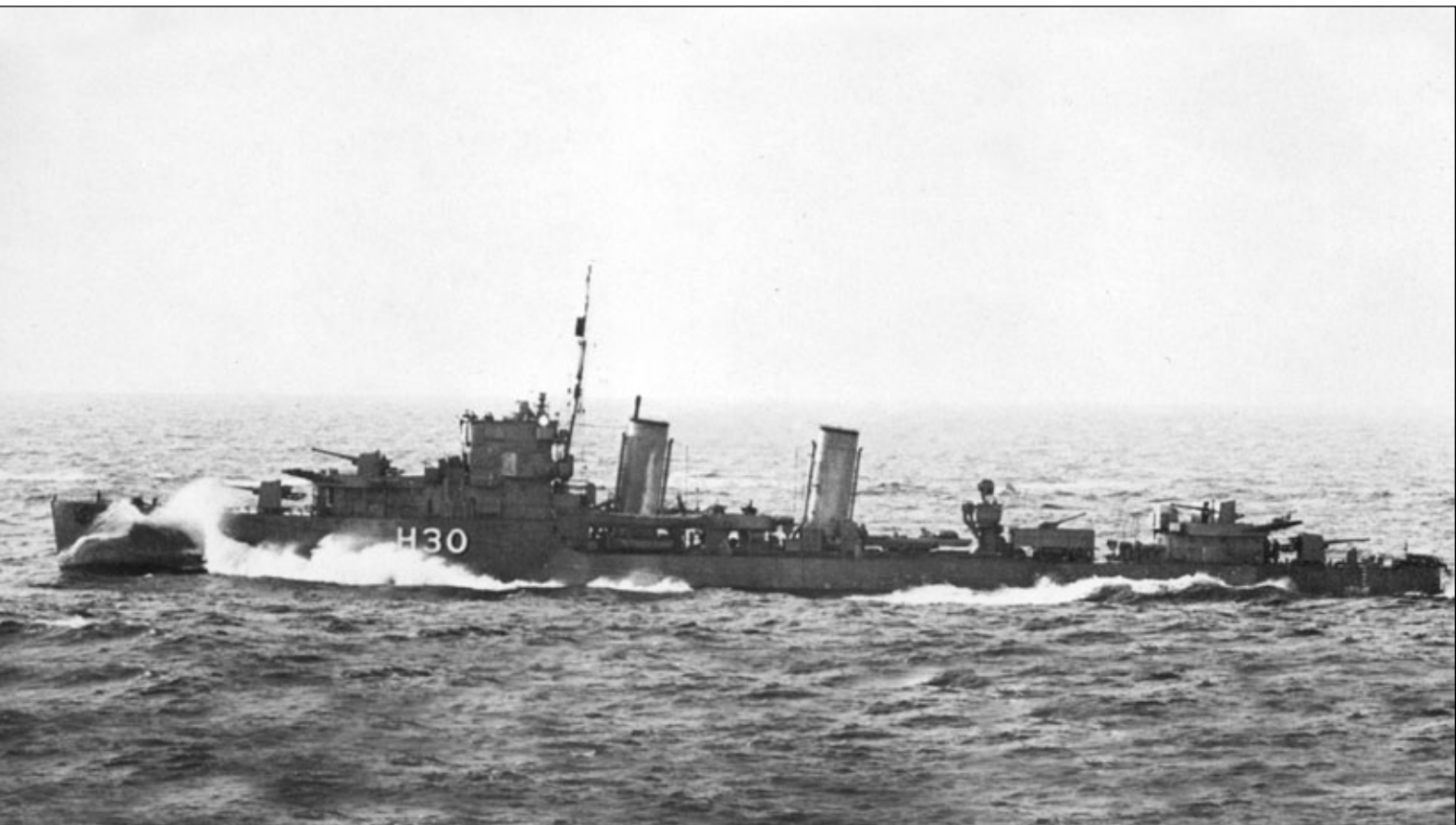
BLANCHE (H 47)

Służbę swą jednostka rozpoczęła w składzie 4 Flotylli Niszczycieli wraz z którą przeszła na Morze Śródziemne, gdzie pozostawała do sierpnia roku 1936.

Po powrocie do Anglii *Blanche* wraz z flotyllą zasilił Home Fleet. Z jej ramienia pełnił dwukrotnie – w 1937 i 1938 służbę patrolową u południowych wy-

61. Były to *Z 24*, *Z 25* i *Z 26*.

Beagle w czasie wojny po dokonaniu drobnych modyfikacji. Fot. „Ships of the World"



Blanche w składzie 4 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym, 1932 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

brzeży Hiszpanii w oparciu o bazę w Gibraltarze. W trakcie drugiej tury w dniu 6 marca 1938 niszczyciel został zaatakowany przez 5 samolotów sił narodowych (frankistów), które na szczęście nie uzyskały żadnego trafienia.

Po remoncie w Portsmouth *Blanche* został przydzielony do Flotylli Przeciwpodwodnej w Portland, w której pozostawał do marca 1939. Później bazując w Sheerness pełnił funkcję niszczyciela dyżurnego w Nore.

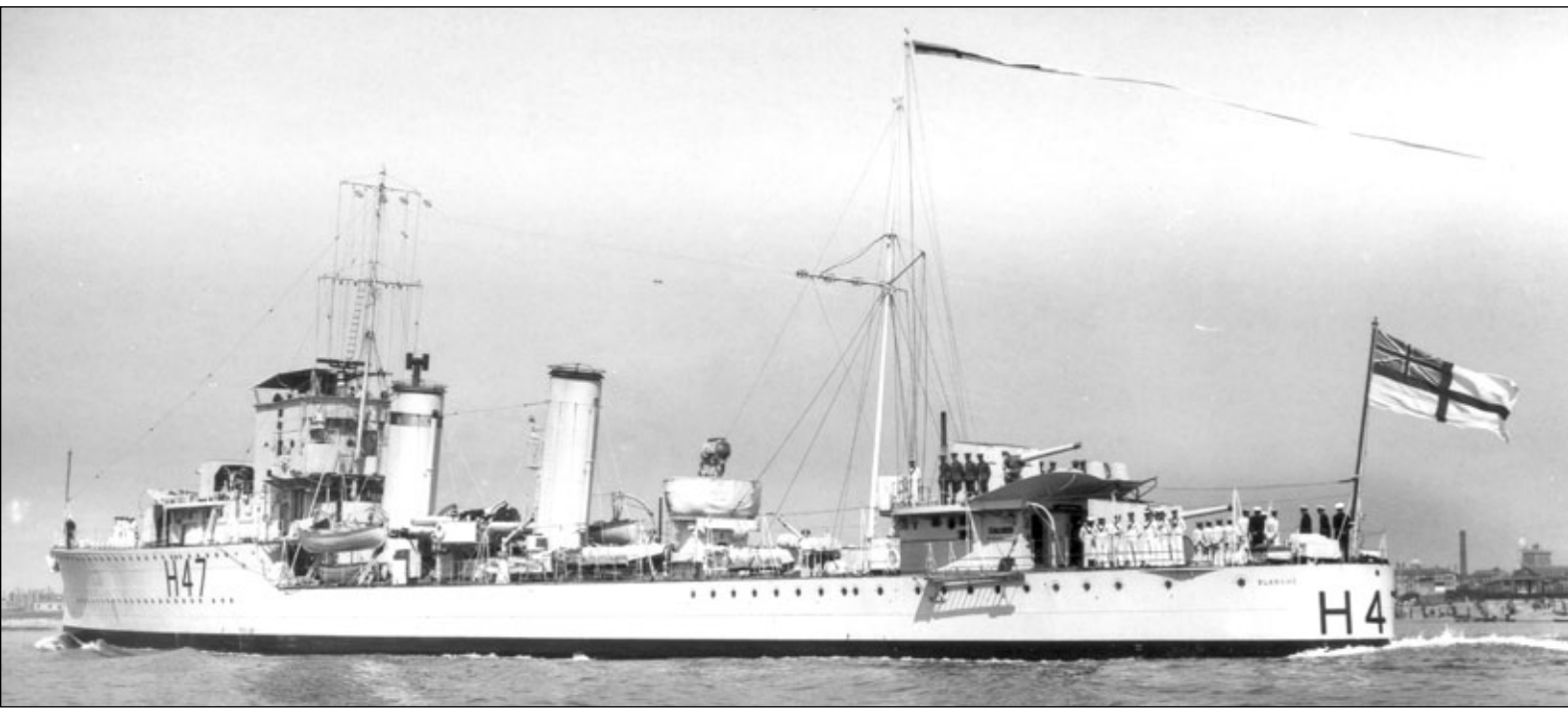
We wrześniu 1939 po wybuchu wojny okręt wszedł w skład 19 Flotylli Niszczycieli w Dover, skąd przez 2 miesiące realizował zadania patrolowe i konwojowe na wodach Kanału La Manche oraz Morza Północnego.

W dniu 12 listopada 1939 *Blanche* wraz z bliźniaczym *Basilisk* został przydzielony do eskorty krążownika minowego *Adventure* na trasie przejścia z Humber do Portsmouth. Nazajutrz u ujścia Tamizy w rejonie latarniowca „Tongue" *Adventure* wszedł na minę magnetyczną postawioną skrycie przez siły niemieckie[62], w wyniku czego doznał uszkodzeń. Niszczyciel natychmiast pośpieszył z pomocą uszkodzonemu krążownikowi, jednak kolejna mina magnetyczna eksplodowała już pod częścią rufową *Blanche*, powodując poważne uszkodzenie jednostki. Woda szybko wypełniła pomieszczenia siłowni okrętu. Holownik *Fabia* wziął uszkodzony niszczyciel na hol i podjął próbę doprowadzenia go do Sheerness. W trakcie holowania 13 listopada 1939 o godz. 09:50 *Blanche* nieoczekiwanie przewrócił się i zatonął w odległości 1 Mm na północny-wschód od boi „Spit" w punkcie o współrzędnych 51°29'N i 01°30'E. Wraz z okrętem zginął na szczęście tylko 1 członek załogi, a kolejnych 12 odniosło rany, zaś pozostałych podniósł z wody *Basilisk*.

Blanche był pierwszym niszczycielem Royal Navy zatopionym w czasie II wojny światowej, otwierającym długą listę utraconych jednostek tej klasy.

62. Miny postawił w nocy z 12/13 listopada zespół niszczycieli *Karl Galster, Wilhelm Heidkamp, Hermann Künne* i *Hans Lüdemann*.

Blanche na Morzu Śródziemnym, sierpień 1936 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



BOADICEA (H 65)

Okręt trafił do 4 Flotylli Niszczycieli wraz z którą przebywał na Morzu Śródziemnym od lipca 1931 do sierpnia 1936. W tym czasie między innymi wspierał działania brytyjskich władz cywilnych na Cyprze (Famagusta) oraz w Palestynie (Haifa). Końcowy okres służby przypadał na początek konfliktu wewnętrznego w Hiszpanii, w którego trakcie jednostka ewakuowała obywateli brytyjskich z Cartagena i Walencji.

Po powrocie na wody ojczyste okręt przeszedł remont w Portsmouth, po czym wraz z flotyllą trafił do Home Fleet. Z jej ramienia niszczyciel odbył 3 tury patroli na wodach południowego wybrzeża Hiszpanii w oparciu o bazę w Gibraltarze oraz jedną turę na wybrzeżu baskijskim.

W składzie 4 Flotylli Niszczycieli *Boadicea* pozostawał do stycznia 1939, gdy został zastąpiony przez nowe jednostki typu „Tribal". Po mobilizacji w sierpniu 1939 okręt wszedł w skład 19 Flotylli Niszczycieli w Dover, eskortując do Francji w okresie wrzesień – październik transportowce z siłami B. E. F. Później na 2 miesiące przeszedł do 22 Flotylli Niszczycieli w Harwich operującej na wschodnim wybrzeżu Anglii.

Po powrocie do 19 Flotylli Niszczycieli jednostka kontynuowała służbę eskortową. W dniu 4 marca 1940 *Boadicea* holował do Southampton uszkodzony na minie zbiornikowiec *Charles F. Meyer*.

Z uwagi na przeprowadzany w Chatham remont okręt zdołał uniknąć udziału w Operacji „Dynamo". Po powrocie do służby w czerwcu 1940 uczestniczył w ewakuacji z Hawru do Anglii oddziałów 51 Dywizji Highland. W czasie akcji szczęście sprzyjało *Boadicea*, bowiem 10 czerwca 1940 około godz. 17:37 zdołał przetrwać atak niemieckich bombowców nurkujących Ju-87 Stuka i to mimo otrzymania bezpośrednich trafień bombami, które spowodowały poważne uszkodzenia. Unieruchomiony niszczyciel po wstępnym opanowaniu przez załogę sytuacji awaryjnej został wzięty na hol przez *Ambuscade*, a następnie holownik *Krooman* i wieczorem 11 czerwca doprowadzony do Dover.

Naprawa powstałych uszkodzeń prowadzona w Portsmouth zakończyła się dopiero w lutym 1941, co dobitnie świadczy o skali prac. W tym czasie niszczyciel otrzymał także pojedyncze działo plot kal. 76 mm zamiast jednego z zestawów wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, radar Typ 286, a także zwiększono zapas bomb głębinowych na pokładzie kosztem usunięcia jednego z rufowych dział kal. 120 mm.

Po przydziale do Home Fleet w Scapa Flow jednostka podjęła realizację zadań eskortowych, między innymi w składzie 4 Grupy Eskortowej z Greenock, a następnie *Western Approaches Command*. W trakcie eskortowania północnych konwojów PQ 15 oraz QP 11, okręt uczestniczył w odpieraniu intensywnych ataków niemieckich sił powietrznych i podwodnych. W lipcu 1942 *Boadicea* dołączył do *Special Escort Division*, a później został poddany remontowi w Clyde.

Po zakończeniu remontu eskortował konwój KX2 do Gibraltaru by następnie wziąć udział w Operacji „Torch". W jej toku 8 listopada 1942 w czasie starcia z francuskim niszczycielem w rejonie Oranu *Boadicea* został trafiony pociskiem kal. 130 mm w dziobową komorę amunicyjną. Na szczęście nie doszło do eksplozji amunicji, bowiem komorę natychmiast zatopiono, co zapewne ocaliło niszczyciel. Później dziurę w kadłubie szybko załatano, a wodę z komory usunięto[63].

Po powrocie do Anglii jednostka weszła w skład 20 Grupy Eskortowej, z którą działała do marca 1943. W tym czasie *Boadicea* eskortował konwoje JW 51A, JW 53 i RA 53 do portów północnej Rosji. W czasie tej ostatniej operacji doszło do poważnego uszkodzenia dziobu okrętu przez lody, w rezultacie czego trafił do remontu w Clyde, zakończonego w czerwcu 1943.

Następnie niszczyciel został przydzielony do *West Africa Command* we Freetown, gdzie operował do połowy września 1943, eskortując konwoje między Freetown, Takoradi, Lagos a Kapsztadem. Po powrocie na angielskie wody działał krótko w 8 Grupie Eskortowej, po czym na przełomie lat 1943-1944 został w stoczni w Tyne poddany przebudowie na niszczyciel eskortowy.

W tym wariancie uzbrojenie *Boadicea* obejmowało 3 działa kal. 120 mm, 1 działo plot. kal. 76 mm, 2 działka plot. kal. 20 mm Oerlikon, 4 wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm, 4 miotacze oraz

Boadicea w czasie działań na hiszpańskich wodach, czerwiec 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

63. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Boadicea w czasie wojny. Uwagę zwraca ciekawy sposób malowania kamuflażowego. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

2 zrzutnie bomb głębinowych z zapasem 70 bomb[64].

W okresie luty – kwiecień 1944 operujący w ramach 8 Grupy Eskortowej niszczyciel eskortował północne konwoje JW 57, RA 58 i RA 59. W związku z przygotowaniami do lądowania w Normandii *Boadicea* przeszedł do Plymouth. W dniu 13 czerwca 1944 w trakcie eskortowania konwoju statków handlowych EBC-8 z Milford Haven niszczyciel został na wysokości Portland Bill zaatakowany torpedami przez niemiecki bombowiec Ju-88[65]. Trafienie 2 torped lotniczych spowodowało natychmiastowe zatonięcie okrętu w czasie zaledwie 3 minut ze 170 członkami załogi, w 9 oficerami, na pokładzie. Atak przeżyło zaledwie 12 rozbitków.

Wrak niszczyciela *Boadicea* spoczywa na głębokości 55 m w odległości 16 Mm na południowy-zachód od Isle of Portland w punkcie o współrzędnych 50°28'12"N i 02°29'30"W.

BOREAS (H 77)

Podobnie jak inne okręty typu „B", *Boreas* pełnił początkowo służbę w składzie 4 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym w okresie między lipcem 1931 a sierpniem 1936 roku. Ostatnie miesiące działania jednostka spędziła na wodach południowej Hiszpanii w związku z wybuchem w tym kraju wojny domowej.

Po powrocie do Anglii niszczyciel wraz z flotyllą przeszedł do Home Fleet, z której ramienia wykonał 4 tury patroli na wodach Hiszpanii, zarówno na Biskajach jak i u południowego wybrzeża. W dniu 6 marca 1938 *Boreas* wraz z liderem *Kempenfelt* uczestniczył w akcji podejmowania z morza rozbitków z zatopionego przez siły rządowe frankistowskiego krążownika *Baleares*.

Po remoncie w Portsmouth jednostka nadal pozostawała w składzie 4 Flotylli Niszczycieli aż do kwietnia 1939, gdy została zastąpiona przez *Ashanti* z nowego typu „Tribal".

Z chwilą wybuchu wojny w 1939 okręt znalazł się w składzie 19 Flotylli Niszczycieli w Dover, prowadząc działania konwojowe i przeciwpodwodne na wodach Kanału La Manche i Morza Północnego. W dniu 4 lutego 1940 w trakcie eskortowania trałowca *Spinx*, *Boreas* został w rejonie Murray Firth zaatakowany przez niemieckie lotnictwo. Atak spowodował uszkodzenie rufy niszczyciela, który następny miesiąc musiał spędzić w stoczni w Rosyth w związku z niezbędną naprawą.

Przez kolejnych 6 tygodni jednostka działała w ramach 12 Flotylli Niszczycieli, jednak kolizja z bliźniaczym *Brilliantem* w dniu 18 maja 1940 w czasie rejsu do Hook van Holland oznaczała znów remont stoczniowy, tym razem w Thames.

64. Wg Marcha E.J. *British destroyers*…

65. Wg innej wersji przyczyną zatonięcia niszczyciela było trafienie przez bombę sterowaną typu Henschel Hs 293 odpaloną z bombowca Dornier D-217.

Boreas przed wojną w Gibraltarze. W tle jego charakterystyczna „skała". Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Po zakończonej naprawie *Boreas* trafił do 1 Flotylli Niszczycieli w Dover. W dniu 25 lipca 1940 około godz. 18:00 został w odległości 3 Mm od Dover zaatakowany przez niemieckie lotnictwo. Bliskie eksplozje bomb spowodowały między innymi uszkodzenie siłowni i chwilowe unieruchomienie jednostki. Po pewnym czasie jednak niszczyciel mógł już ponownie rozwijać prędkość 17 węzłów, jednak o godz. 19:35 nastąpiła druga fala ataku lotniczego. Tym razem *Boreas* zainkasował 2 bezpośrednie trafienia, które zniszczyły mostek. Zginęło 21 członków załogi, w tym 1 oficer, mimo to uszkodzoną jednostkę zdołano jednak odholować do portu.

Remont w Millwall Docks trwał aż do stycznia 1941. W czasie remontu dokonano równocześnie także przezbrojenia jednostki pod kątem zwiększenia zdolności zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych i lotnictwa.

W kwietniu 1941 niszczyciel został przydzielony do *South African Command*, dokąd dotarł trasą via Gibraltar. Bazując do sierpnia tego roku we Freetown *Boreas* eskortował konwoje na wodach Zachodniej Afryki. Do Gibraltaru jednostka powróciła w eskorcie konwoju HG 70. Później okręt przeszedł na wody ojczyste, gdzie został poddany remontowi by w styczniu 1942 wyruszyć ponownie do Freetown z konwojem WS 15. We Freetown *Boreas* wszedł w skład 18 Flotylli Niszczycieli wraz z którą operował przez kolejnych 9 miesięcy. Później trasą wokół Afryki dotarł do Aleksandrii, rozpoczynając działania na Morzu Śródziemnym.

Początkowo był to udział w Operacji „Stonegate" – konwoju z zaopatrzeniem dla oblężonej Malty, a następnie działania na wodach Północnej Afryki, zakończone przejściem do 13 Flotylli Niszczycieli w Gibraltarze. Później niszczyciel został skierowany znów do Freetown, gdzie operował na tamtejszych wodach do czerwca 1943.

W związku z planowanym działaniami ofensywnymi *Boreas* wszedł w skład Floty Śródziemnomorskiej i wziął udział w Operacji „Husky" – lądowaniu na Sycylii. W sierpni 1943 okręt powrócił do Anglii, gdzie został poddany gruntownemu remontowi w Liverpool.

W dniu 11 lutego 1944 *Boreas* został wypożyczony Grecji i z dniem 25 marca tego roku podniósł nową banderę zasilając jej flotę jako *Salamis*. Początkowo niszczyciel działał w składzie Home Fleet, a w lipcu 1944 przeszedł do Gibraltaru, który stał się jego bazą do października, po czym w końcu zdołał dotrzeć na greckie wody. Pozostawał do końca wojny w składzie 2 Dywizjonu Niszczycieli floty Grecji[66], operując na Morzu Egejskim. Po zakończeniu wojny pełnił funkcję jednostki szkolnej, a w październiku 1951 został zwrócony Royal Navy. Przybył na holu do Rosyth, zaś w końcu 1952 został sprzedany na złom do Charleston.

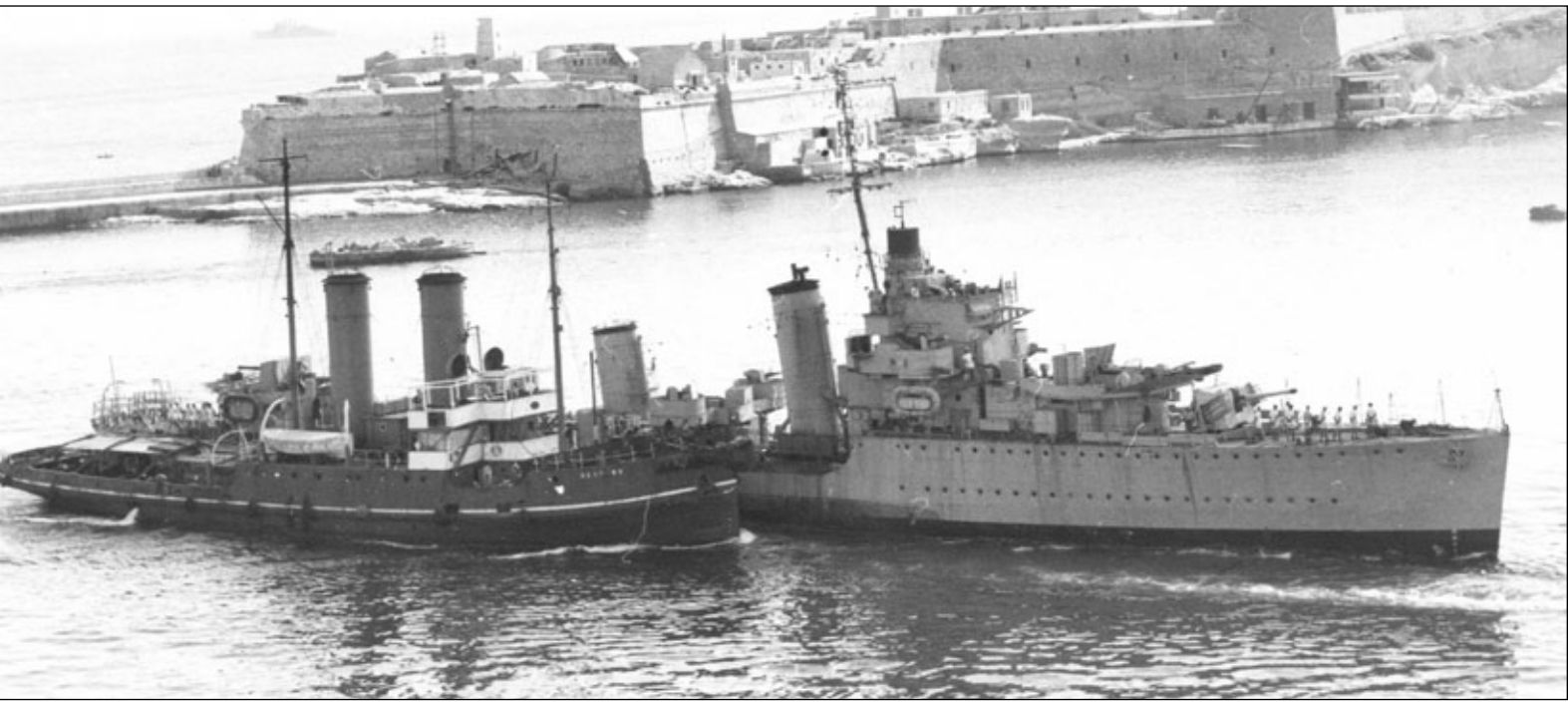
BRAZEN (H 80)

Bezpośrednio po wejściu do służby okręt przydzielono do 4 Flotylli Niszczycieli i skierowano na Morze Śródziemne. W początkowym okresie służby jednostce dawały się we znaki problemy z korozją poszycia. W 1935 niszczyciel powrócił na ojczyste wody i wszedł w skład Home Fleet, po czym przez 3 lata przebywał na wodach szkockich. W czerwcu 1939 *Brazen* uczestniczył w akcji ratowniczej okrętu podwodnego *Thetis*, który zatonął w dniu 1 czerwca w czasie prób w Liverpool Bay.

Po mobilizacji w sierpniu 1939 jednostka weszła w skład 19 Flotylli Niszczycieli w Dover i z chwilą wybuchu wojny podjęła działania konwojowe na wodach Kanału La Manche i Morza Północnego.

W lutym 1940 *Brazen* został przerzucony do Rosyth. 18 lutego 1940 eskortując konwój HN 12 z Norwegii do Methill, udzielił pomocy rozbitkom z norweskiego statku *Sangstad*, który zatonął 118 Mm na wschód od Kirkwall. W dniu 21 lutego wraz z bliźniaczym *Boreas* eskortował pomocniczy stawiacz min *Teviotbank* w czasie operacji minowej u ujścia Tamizy.

W kwietniu 1940 jednostka weszła w skład Home Fleet i wzięła udział w kampanii norweskiej. 13 kwietnia eskortował konwój NP1 z oddziałami



Boreas (eks grecki *Salamis*, eks Boreas) na Malcie w 1951 r. po zwrocie przez flotę grecką. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

66. Wg Rubanowa O.A. *Eskadriennyje minonoscy…*

Kotwiczący *Brazen* w składzie Home Fleet. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

do Namsos. W dniu 15 kwietnia wraz z niszczycielem *Fearless* wytropił i zatopił na wodach Vaagsfjord okręt podwodny *U 49*, a następnie podjął z wody 41 jego rozbitków. Nazajutrz *Brazen* wchodził w skład eskorty odprowadzającej do Scapa Flow pancerniki *Rodney* i *Valiant* oraz krążownik liniowy *Renown*. Do Norwegii jednostka powróciła eskortując transportowiec *Gunvor Maersk* do Namsos, a później działała pod Narwikiem i Tromsø.

Po powrocie do Anglii okręt 30 maja 1940 zderzył się z niezidentyfikowanym wrakiem u ujścia rzeki Wash, co doprowadziło do uszkodzenia poszycia kadłuba w rejonie kotłowni. Naprawa zajęła 5 tygodni, po czym jednostka trafiła do 1 Flotylli Niszczycieli w Dover.

Eskortując przybrzeżny konwój w dniu 8 lipca 1940 okręt został zaatakowany przez nieprzyjacielskie lotnictwo, zdołał jednak szczęśliwie uniknąć trafień. Kolejny atak 20 lipca 1940 w trakcie eskortowania konwoju CW 7 między Dover a Folkestone okazał się dla *Brazena* zabójczy. Przez pewien czas niszczyciel zdołał unikać bomb, jednak w końcu otrzymał bezpośrednie trafienie w maszynownię, które spowodowało przełamanie się okrętu i jego zatonięcie o godz. 20:40 w punkcie o współrzędnych 51°01'06"N i 01°17'16"E. na szczęście wraz z okrętem zginął tylko 1 członek załogi, zaś pozostałych podjęły z wody statki konwoju. W swym ostatnim starciu *Brazen* miał strącić 3 niemieckie bombowce nurkujące Ju-87 Stuka[67].

BRILLIANT (H 84)

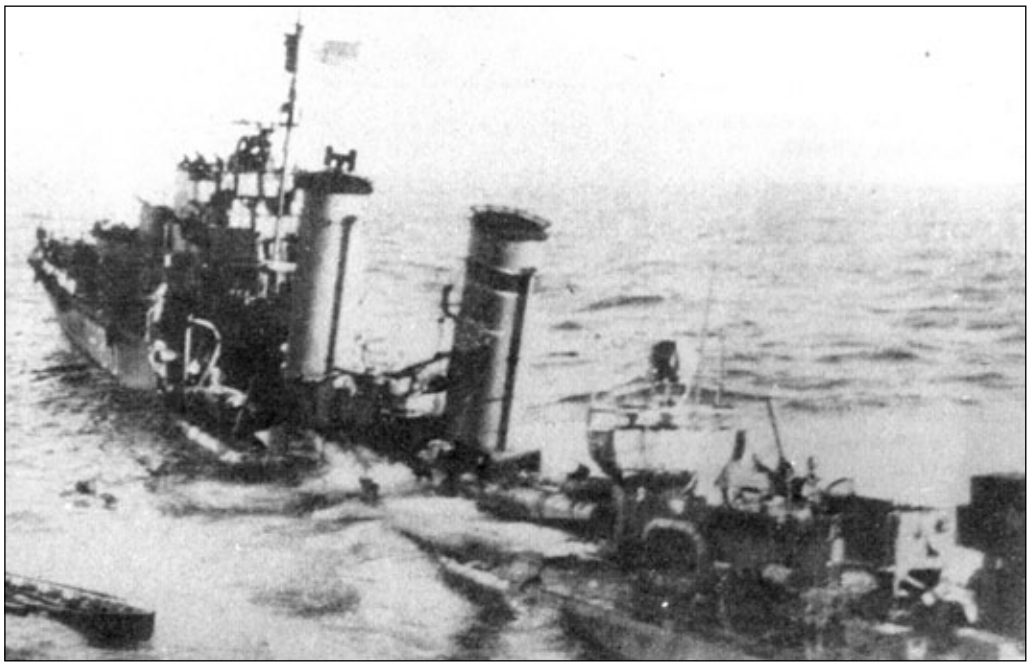
Jednostka po wejściu do służby zasiliła skład 4 Flotylli Niszczycieli, z którą przeszła na Morze Śródziemne, bazując na Malcie, do roku 1936. W chwili wybuchu wojny domowej w Hiszpanii *Brilliant* pełnił funkcję „stacjonera" w Maladze. We wrześniu 1935 okręt powrócił na ojczyste wody i trafił do Home Fleet. Z jej ramienia w zimie 1936/1937 uczestniczył w międzynarodowych patrolach na wodach Zatoki Biskajskiej.

W 4 Flotylli Niszczycieli jesienią 1938 *Brilliant* został zastąpiony przez nowe jednostki typu „Tribal" i przeszedł do 19 Flotylli Niszczycieli w Dover. Tam zastał okręt wybuch światowego konfliktu we wrześniu 1939.

Już w dniu 12 września 1939 niszczyciel zderzył się z falochronem w Dover, co zakończyło się 6 tygodniowym remontem, po czym powrócił do patrolowania wód Kanału La Manche, które prowadził praktycznie aż do chwili niemieckiego ataku na Holandię wiosną 1940.

12 maja 1940 *Brilliant* uczestniczył Operacji „XD" – działaniach destrukcyjnych na terenie portu w Antwerpii, a następnie powrócił do Dover z uciekinierami na pokładzie. 15 maja w drodze do Hook van Holland niszczyciel zderzył się z bliźniaczym

Brazen tonie w kanale La Manche 20 lipca 1940 r., zwraca uwagę czterocalowe działo plot. HA w miejsce rufowego zespołu w.t. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



67. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Brilliant w ujęciu z lotu ptaka, 30 stycznia 1944 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Boreas. W tym przypadku naprawa powstałych uszkodzeń trwała miesiąc, po czym okręt został przydzielony do składu 1 Flotylli Niszczycieli w Dover.

W dniu 25 lipca 1940 o godz. 18:10 *Brilliant* został w odległości 4 Mm od South Foreland w rejonie Dover zaatakowany przez 8 niemieckich bombowców nurkujących Ju-87 Stuka. Niemcy uzyskali co prawda 2 bezpośrednie trafienia, jednak na szczęście obie bomby nie eksplodowały. Powstałe jednak uszkodzenia kadłuba spowodowały, że unieruchomiony niszczyciel zaczął szybko nabierać wody i osiadać rufą. Dla wyrównania przegłębienia z pokładu usunięto do wody wszystkie bomby głębinowe (nie odbezpieczając ich zapalników) oraz osłony przeciwodłamkowe rufowych dział głównego kalibru. Ostatecznie zdołano doholować okręt do Dover, a 2 dni później do Chatham, gdzie przeszedł trwający do października remont. Niemiecki atak nie spowodował żadnych strat wśród załogi *Brillianta*, a jego artylerzyści mieli nawet zestrzelić 2 z atakujących nurkowców[68].

Po zakończeniu naprawy jednostka weszła w skład Home Fleet, a w marcu 1941 przeszła w Southampton modernizację. Usunięto jeden z zestawów wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, który zastąpiono pojedynczym działem plot. kal. 76 mm, dodano 2 pojedyncze działka plot. kal. 20 mm Oerlikon, zwiększono do 60 szt. zapas bomb głębinowych oraz zamontowano radar Typ 286.

W maju 1941 *Brilliant* wyszedł do Freetown, eskortując po drodze do Gibraltaru lotniskowiec *Furious*. W oparciu o Freetown jednostka wraz z ciężkim krążownikiem *London* prowadziły na środkowym Atlantyku poszukiwania niemieckich jednostek zaopatrujących nawodne rajdery. 4 czerwca wykryto *Esso Hamburg*, a 5 czerwca – *Egerland*. Oba niemieckie zaopatrzeniowce zostały zatopione przez własne załogi. We Freetown okręt pozostawał jeszcze przez 10 miesięcy, pełniąc służbę patrolową, w tym od sierpnia 1941 jako lider 18 Flotylli Niszczycieli.

Po powrocie do Anglii przeprowadzono w Chatham kolejną modernizację, usuwając jedno z dział kal. 120 mm i montując dodatkowe 2 pojedyncze działka plot. kal. 20 mm Oerlikon. Po remoncie *Brilliant* powrócił w maju 1942 na południowy Atlantyk, operując w oparciu o Freetown do października, po czym przeszedł do Gibraltaru i został włączony do składu *Force „H"* w związku z planowaną Operacją „Torch".

W toku samej operacji niszczyciel wspierał ogniowo działania na odcinku lądowania „Y" pod Les Andalouses w rejonie Oranu. W dniu 8 listopada 1940 *Brilliant* starł się z trałowcem *La Surprise* sił morskich Vichy, wysłanym przez wadm. Rioult na rozpoznanie sytuacji. Francuski okręt został posłany na dno, a niszczyciel podjął z wody 21 ocalałych rozbitków[69].

W połowie listopada jednostka przeszła do *Gibraltar Command*, a następnie w styczniu 1943 powróciła do Anglii, gdzie w Portsmouth została przebudowana na niszczyciel eskortowy. Zamontowano „Hedgehog", usunięto działo plot. kal. 76 mm i zwiększono do 125 szt. zapas bomb głębinowych na pokładzie.

Po zakończeniu przebudowy *Brilliant* przeszedł w sierpniu 1943 do Gibraltaru, gdzie zasilił 13 Flotyllę Niszczycieli. W Gibraltarze okręt pozostawał do września 1944, prowadząc działania eskortowe i przeciwpodwodne.

Po powrocie na wody ojczyste i krótkim remoncie jednostka weszła w skład 1 Flotylli Niszczycieli, rozpoczynając służbę na wodach Kanału La Manche, która nie trwała jednak długo. Kolizja we mgle z kanadyjską korwetą *Lindsay* spowodowała uszkodzenia dziobu. Usunięcie skutków kolizji przeciągnęło się niemal do końca kwietnia 1945.

W dniu 7 czerwca 1945 *Brilliant* eskortował krążownik *Jamaica* z królem Jerzym VI na pokładzie w rejsie na wyspę Jersey.

W okresie od połowy czerwca do listopada 1945 bazujący w Holy Loch niszczyciel odprowadzał do Szkocji zdobyczne niemieckie U-booty, zniszczone następnie w czasie Operacji „Dealight". W listopadzie 1945 jednostkę odstawiono do rezerwy, a w kwietniu 1946 do Rezerwy „C", po czym w roku 1948 sprzedano na złom do Troon.

BULLDOG (H 91)

Po wejściu do służby okręt przydzielono do 4 Flotylli Niszczycieli i skierowano na Morze Śródziemne, gdzie pozostawał do sierpnia 1936. Na przełomie września i października 1932 jednostka udzielała pomocy greckiej wyspie Erissos na Morzu Egejskim, dotkniętej trzęsieniem ziemi. W ostatnim miesiącu służby w akwenie śródziemnomorskim, niszczyciel patrolował południowe wybrzeże Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową.

Po powrocie na wody ojczyste jednostka zasiliła skład Home Fleet. Z jej ramienia *Bulldog* przeprowadził 4 tury patroli na wodach hiszpańskich. W grudniu 1938 niszczyciel został zastąpiony we flotylli przez *Eskimo* nowego typu „Tribal".

68. Wg Englisha J. *AMAZON to…*
69. Perepeczko A. w *Burza nad Atlantykiem* tom III, Warszawa 2002 podaje, że na pokładzie trałowca *Surprise* zginęła cala 55 osobowa załoga z d-cą kmdr por. Lavignem.

Brillant 9 lipca 1944 r. Radar dozoru morskiego Typ 271 na pomoście, radar obserwacji przestrzeni powietrznej Typ 291 na topie fokmasztu, pojedyncze działka kal. 20 mm na skrzydłach pomostu i między kominami, antena radionamiernika HF/DF na grotmaszcie, działo Y (rufowa armata) zastąpione przez bomby głębinowe. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Bulldog w składzie 4 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym, 16 kwietnia 1934 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Nowym przydziałem jednostki była do marca 1939 lokalna flotylla w Gibraltarze, zaś następnie okręt został bezpośrednim ubezpieczeniem lotniskowca *Glorious*, początkowo na Morzu Śródziemnym, a później od października 1939 na wodach Oceanu Indyjskiego. Po powrocie na Maltę *Bulldog* przeszedł remont i od lutego 1940 stanowił wraz z *Westcottem* bezpośrednią eskortę lotniskowca *Royal Ark*.

W związku z podjętą kampanią norweską jednostka powróciła do Anglii i 3 maja weszła w skład Home Fleet, a już 9 maja uczestniczyła w akcji poszukiwania niemieckich okrętów w rejonie Little Fisher Bank u wylotu Skagerraku. W dniu 10 maja *Bulldog* holował do Tyne uszkodzony w wyniku nieprzyjacielskiego ataku torpedowego niszczyciel *Kelly*. W trakcie operacji holowania uległa niestety uszkodzeniu rufa samego holującego, który też musiał trafić do naprawy, tyle tylko, że w Wallsend-on-Tyne.

W końcu maja 1940 niszczyciel wziął udział we wczesnym etapie ewakuacji sił alianckich z kotła pod Dunkierką, uszkadzając przy okazji w toku tej akcji śruby napędowe. Po naprawie w Clyde jednostka weszła w skład 1 Flotylli Niszczycieli i wzięła udział w Operacji „Cycle" – ewakuacji z portów francuskich. U wybrzeży francuskich *Bulldog* został zaatakowany przez niemieckie lotnictwo, które zdołało uzyskać 3 bezpośrednie trafienia. Uszkodzony niszczyciel, który na szczęście nie poniósł strat wśród swej załogi, zdołał 11 czerwca dotrzeć do Portsmouth. Remont zakończył się dopiero we wrześniu 1940, bowiem jeszcze w jego trakcie 24 sierpnia okręt trafiły odłamki w czasie niemieckiego nalotu na bazę.

Po niezbędnej naprawie *Bulldog* wszedł w skład 1 Flotylli Niszczycieli i podjął działania na Kanale La Manche. Na przełomie stycznia i lutego 1941 jednostka została poddana remontowi w Birkenhead i trafiła do 3 Grupy Eskortowej, z którą ochraniała konwoje islandzkie przez kolejnych 8 miesięcy.

W dniu 8 maja 1941 *Bulldog* wraz z niszczycielem *Broadway* i korwetą *Aubretia* eskortował konwój OB 318. W toku tej operacji okręty zmusiły atakami bomb głębinowych do wynurzenia się *U 110* (d-ca słynny KL Julius Lemp). Grupa abordażowa z *Bulldoga* dowodzona przez S-Lt. (pol. por.) Davida Balme, weszła na pokład nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego, skąd zdjęła maszynę szyfrującą „Enigma" wraz z kodami dnia, mapy i inną dokumentację, choć sama próba holowania *U 110* do Anglii zakończyła się niepowodzeniem.

W okresie październik 1941 – luty 1942 niszczyciel przeszedł remont połączony z wzmocnieniem konstrukcji kadłuba. Później jednostka została przydzielona do *Western Approaches Command* i skierowana do ochrony konwojów arktycznych. Osłaniając konwój QP 11 z Murmańska *Bulldog* starł się w dniu 1 maja 1942 z zespołem niemieckich niszczycieli, które ostatecznie zdołano odeprzeć przy użyciu torped. W toku potyczki okręt został uszkodzony odłamkami. Po naprawie w Clyde trwającej do sierpnia 1942, jednostka weszła w skład *Greenock Escort Force*. W listopadzie niszczyciel przeszedł z konwojem do Gibraltaru by później wziąć udział w Operacji „Torch".

Po powrocie do Anglii *Bulldog* ponownie trafił do *Western Approaches Command* i po awaryjnym remoncie został skierowany do eskorty konwojów islandzkich. Od kwietnia 1943 przeszedł do *West African Command* we Freetown, gdzie operował przez następnych 5 miesięcy.

W okresie między listopadem 1943 a majem 1944 okręt został przebudowany w Portsmouth na niszczyciel eskortowy, otrzymując między innymi „Hedgehog" i radar Typ 271. Później jednostkę przydzielono do lokalnych sił ochrony w Tobermory, skąd realizowała zadania eskortowe na trasie między Clyde a Wyspami Owczymi. W dniu 26 czerwca 1944 *Bulldog* zatopił *U 719* na wodach North Channel na zachód od Irlandii.

20 sierpnia 1944 w Gourock Bay doszło do zderzenia z fregatą *Loch Dungevan*, w wyniku czego doszło do uszkodzenia kadłuba niszczyciela. Po powrocie do służby okręt kontynuował eskortowanie konwojów w ruchu lokalnym między Wyspami Owczymi, Scapa Flow a Clyde, jednak z uwagi na stopień zużycia stan techniczny jednostki był kiepski i niewiele już pomógł remont siłowni w Elderslie. W ostatnim miesiącu wojny niszczyciel operował między Plymouth a portami Morza Irlandzkiego. Już po kapitulacji Niemiec *Bulldog* wraz z bliźniaczym *Beagle* „wyzwalał" Wyspy Kanałowe – Jersey i Guernsey.

Jeszcze w maju *Bulldog* został odstawiony do rezerwy w Dartmouth, w listopadzie przeszedł do Rosyth, gdzie trafił do Rezerwy „C". W styczniu 1946 sprzedano na złom, a następnie rozebrano w Rosyth.

Bulldog należał do tych niewielu brytyjskich niszczycieli, które zdołały szczęśliwie przetrwać całą wojnę bez szczególnych uszkodzeń i to mimo, że bardzo czynnie w niej uczestniczyły.

Bulldog 17 kwietnia 1944 r. dwufuntówka na dziobie, miotacz bomb głębinowych „Hedgehog" w miejsce działa A (czyli dziobowej armaty), radar dozoru morskiego Typ 271 na pomoście, radar obserwacji przestrzeni powietrznej Typ 291 na topie fokmasztu, sześć pojedynczych działek kal. 20 mm po dwa na skrzydłach pomostu, między kominami i na platformach reflektorów, antena radionamiernika HF/DF na grotmaszcie, działo Y (rufowa armata) zastąpione przez bomby głębinowe. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Niszczyciele typu „C”

Crusader w składzie 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, 6 marca 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

W lutym 1929 Admiralicja postanowiła zbudować w ramach *Programu 1929* następną flotyllę nowych niszczycieli (8 jednostek) oraz jej lidera. Projekt miał bazować na *Acasta*, bowiem okręty typów „A” i „B” spełniały oczekiwania tak samej Admiralicji jak i dowództw poszczególnych flot. W nowym typie miało zostać zmienionych jedynie kilka dotychczasowych elementów. Zamierzano nieznacznie powiększyć zewnętrzne gabaryty niszczycieli, co miało pozwolić na zwiększenie zapasów paliwa, a tym samym rozszerzenie zasięgu. Wzmocnieniu także miała ulec obrona plot. przez zamontowanie pojedynczego działa plot. średniego kalibru. Wstępny projekt nowego typu niszczyciela, określony jako „C” został zatwierdzony przez Admiralicję w czerwcu 1929, a w listopadzie powstały robocze rysunki jednostki.

Niestety światowy kryzys gospodarczy, jaki wybuch na nowojorskiej Wall Street w roku 1929, odcisnął swoje piętno na działaniach Admiralicji, bowiem w styczniu 1930 rząd Partii Pracy zredukował *Program 1929*, ograniczając liczbę nowych niszczycieli do jedynie 4 oraz lidera[70].

Zaproszenie do przetargu na budowę kolejnych jednostek skierowano do 14 stoczni, z których ostatecznie wybrano 3, z którymi podpisano kontrakty, w tym 1 ze stocznią, gdzie miał powstać lider serii.

Wyporność standardowa niszczycieli typu „C” wynosiła 1397 t, a wyporność pełna odpowiednio 1973 t[71].

Długość całkowita kadłuba sięgała 100,35 m, długość w linii wodnej – 98,43 m, a między pionami – 96,91 m. Szerokość jednostki 10,07 m, zaś średnie zanurzenie – 3,81 m.

Sylwetka okrętu nie różniła się w zasadniczy sposób od jednostek wcześniejszych typów „A” i „B”, o ile nie liczyć trochę inaczej rozbudowanej bryły dziobowej nadbudówki z mostkiem.

Napęd okrętów stanowiła siłownia dwuwałowa, obejmująca 2 zestawy turbin parowych systemu Parsons z przekładniami redukcyjnymi. Łączna moc siłowni 36 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 315°C dostarczały 3 trójwalczakowe kotły wodnorurkowe systemu Admiralicji. Prędkość maksymalna 35,5 węzła przy niepełnym obciążeniu spadała do 32 węzłów przy złym stanie morza oraz pełnym obciążeniu. Pełna pojemność zbiorników paliwa wynosiła 473 t, co zapewniało zasięg 5000 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów.

Podstawowe uzbrojenie stanowiły 4 szybkostrzelne działa kal. 120 mm L/45 QF Mk IX* na pojedynczych łożach CP Mk XIV o maksymalnym kącie podniesienia lufy +30°. Zapas amunicji po 190 pocisków na lufę. Zachowano wcześniejsze rozmieszczenie dział na pokładzie, po 2 w superpozycji w dziobowej i rufowej części okrętu.

Uzbrojenie plot. składało się z pojedynczego działa plot. kal. 76 mm L/45 QF 20 cwt Mk I na łożu H.A. III z zapasem 100 pocisków. Działo zostało umieszczone na platformie między kominami. Zachowano nadal 2 działa plot. Vickers kal. 40 mm L/39 QF 2 pdr Mk II „pom-pom” z zapasem po 500 pocisków na lufę. W tym przypadku działa zostały rozmieszczone na pokładzie dziobówki, równolegle do bryły dziobowej nadbudówki. Z uwagi na fakt, że poczwórnie sprzężony wkm plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk I nie był jeszcze gotów, na niszczycielu zainstalowano 4 pojedyncze karabiny maszynowe kal. 0.303" (kal. 7,7 mm) Lewis z zapasem po 2000 pocisków oraz karabin maszynowy kal. 0.303" (kal. 7,7 mm) Vickers z zapasem 1000 szt. amunicji.

70. Wg Englisha J. *AMAZON to…*
71. Wg Lentona H.T. *British and Commonwealth Waships of the Second World War,* Annapolis 1998.

Niszczyciele typu „C”				
Nazwa	Stocznia	Data		
		Położenie stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Comet	H. M. Dockyard Portsmouth	12.09.1930	30.09.1931	02.06.1932
Crusader	H. M. Dockyard Portsmouth	12.09.1930	30.09.1931	02.05.1932
Cygnet	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow-in-Furness	01.12.1930	29.09.1931	15.04.1932
Crescent	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow-in-Furness	01.12.1930	29.09.1931	01.04.1932

Źródło: English J. *Amazon to Ivanhoe. British Standard Destroyers of the 1930's,* Kendal 1993.

Do kierowania ogniem artyleryjskim służył dalmierz MS.20 o bazie 3-metrowej oraz dalocelownik DCT Mk I.

Uzbrojenie torpedowe składało się z 8 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm w 2 poczwórnych, obrotowych aparatach QR.III*, przystosowanych do stosowania torped Mk IV lub Typ „J”. Wyrzutnie nie posiadały zapasowych torped.

Wykrywanie okrętów podwodnych umożliwiał ASDIC, zaś ich zwalczanie bomby głębinowe Typ „6”. Zapas bomb wynosił 6 szt., a niszczyciel dysponował 3 jednogniazdowymi miotaczami. Okręty wyposażono również w trał parawanowy TSDS.

Załoga niszczycieli typu „C” liczyła 145 marynarzy i oficerów.

Liderem zredukowanej do połowy flotylli niszczycieli typu „C” został *Kempenfelt*, zbudowany przez stocznię J. Samuel White & Co. Ltd. w Cowes (położenie stępki 18 października 1930, wodowanie 20 października 1931, wejście do służby 30 maja 1932)[72].

W tym przypadku, podobnie jak to miało miejsce z wcześniejszym *Keith*, przewodzącemu typowi „B” założono, że lider nie będzie odbiegał wielkością od standardowego niszczyciela serii, tyle tylko, że typu „C”.

Wyporność standardowa *Kempenfelt* wynosiła 1390 t, zaś pełna odpowiednio 1901 t[73]. Gabaryty zewnętrzne lidera były identyczne jak w przypadku standardowej jednostki typu „C”.

Układ napędowy stanowił powtórzenie rozwiązania zastosowanego w niszczycielach serii, tyle tylko, że parę turbinom o ciśnieniu roboczym 21,7 atm. zapewniały 3 wodnorurkowe kotły systemu Yarrow.

Pierwotne uzbrojenie *Kempenfelt* nie odbiegało od pozostałych jednostek typu „C”, z tym, że w marcu 1932 w Devonport na stanowisku dziobowego działa „B” głównego kalibru, na standardowym łożu Mk XIV zamontowano nowe eksperymentalne działo kal. 130 mm (5,12"), stanowiące swego rodzaju odpowiedź na występującą w innych flotach tendencję do zwiększania siły artylerii. Po zakończeniu prób z model, który okazał się niezbyt udany, na miejsce powróciło standardowe działo kal. 120 mm L/45. Poza tym niektóre źródła[74] podają, że w wyrzutniach torpedowych lidera stosowano torpedy Mk V kal. 533 mm.

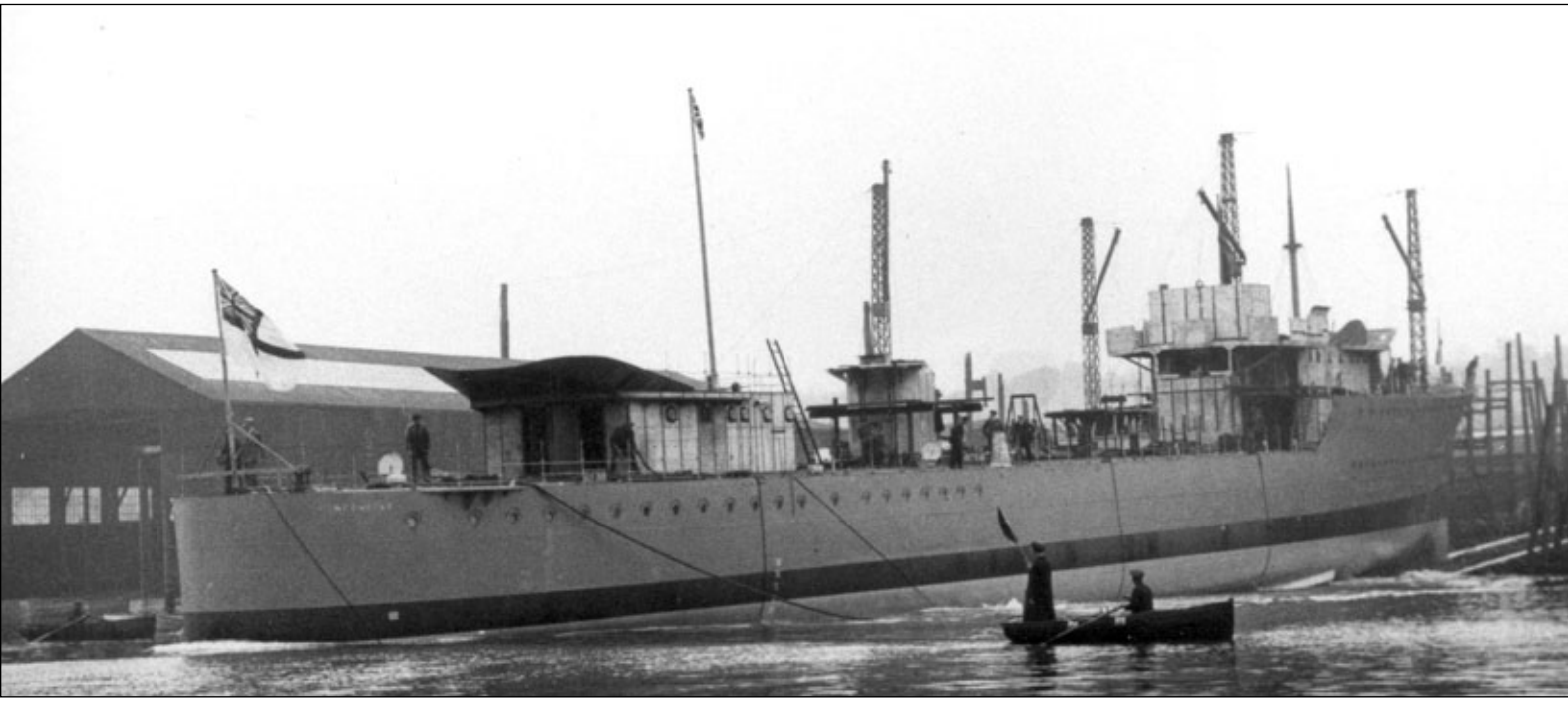
Załoga lidera łącznie z zespołem zaokrętowanego d-cy flotylli liczyła 175 marynarzy i oficerów.

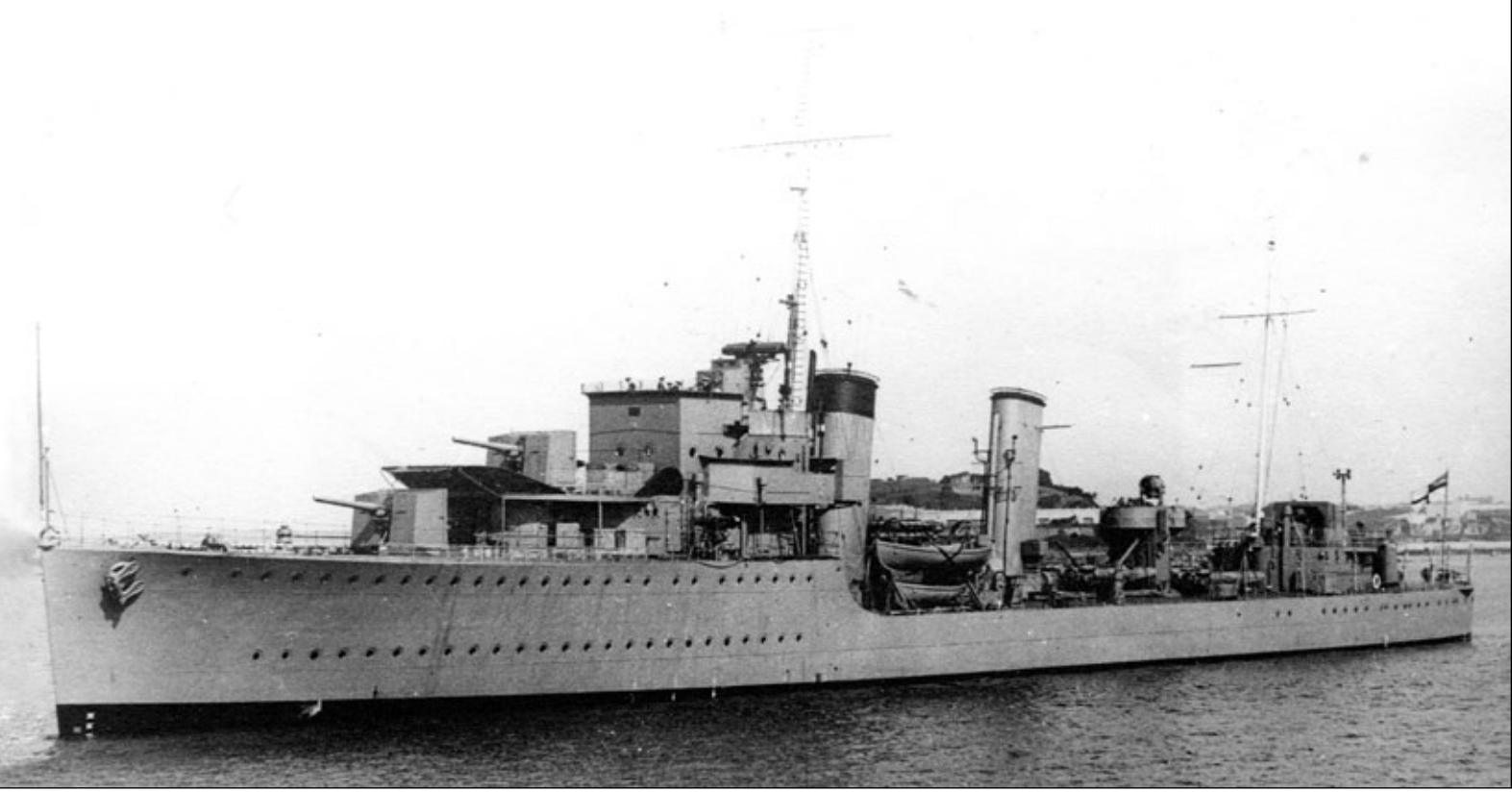
KEMPENFELT (D 18)

Po wejściu do służby lider tak naprawdę półflotylli znalazł się w składzie 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, której bazą było Rosyth. W roku 1933 *Kempenfelt* przebywał na wodach Morza Śródziemnego i Atlantyku, po czym odwiedził porty bałtyckie. W początkach 1934 półflotylla uczestniczyła w rejsie sił Home Fleet do Indii Zachodnich. Rok 1935 jednostka rozpoczęła na wodach ojczystych, jednak w sierpniu w związku z konfliktem wokół Abisynii przeszła do Aleksandrii i na Morze Czerwone, a następnie do Indii, gdzie pozostawała do kwietnia 1936. Po powrocie do Anglii

72. Wg Englisha J. *AMAZON to…*
73. Wg Daszjana A. i Morozowa M. E. *Britanskije esmincy…*
74. Wg *Conway'sa All the World's Fighting Ships 1922-1946,* London 1980.

Lider *Kempenfelt* podczas wodowania. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Lider *Kempenfelt* w lipcu 1933 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

okręt poddano remontowi w Devonport, w którego trakcie usunięto prawdopodobnie działo plot. kal. 76 mm.

Wybuch wojny domowej w Hiszpanii spowodował, że lider stał się nader częstym gościem na jej wodach aż do roku 1938. Później *Kempenfelt* przeszedł remont w Chatham i odbył rejs do Skandynawii, po czym trafił do lokalnej flotylli Portsmouth. Z chwilą wybuchu wojny we wrześniu 1939 okręt został przydzielony do 18 Flotylli Niszczycieli *Channel Force* bazującej w Portland w której ramach prowadził działania eskortowe i przeciwpodwodne.

We dniu 28 września 1939 doszło w rejonie Newhaven do kolizji z brytyjskim statkiem *Hester* w wyniku której lider z uwagi na swe uszkodzenia trafił na remont awaryjny do Devonport.

Kempenfelt zakupiony został przed wybuchem wojny przez rząd Kanady, który zgodził się jednak by Brytyjczycy zatrzymali go u siebie aż do czasu, gdy RN skompensuje jego brak przez rekwizycje wystarczającej liczby jednostek pomocniczych. Gdy Brytyjczycy byli gotowi przekazać okręt RCN, jednostka musiała wpierw przejść naprawy po kolizji w związku z czym jej przekazanie opóźniło się do 19 października. Nazwę okrętu zmieniono na *Assiniboine*. Okręt przypłynął do Halifaksu w Nowej Szkocji 17 listopada. Najpierw musiał być wyposażony w ogrzewanie niezbędne przy operowaniu w warunkach kanadyjskiej zimy. W związku z tym został wysłany na Karaiby a w jego miejsce przybył niszczyciel *Saguenay*. *Assiniboine* przybył do Kingston na Jamajce 8 grudnia.

Podczas działań na wodach Płn. Ameryki i Indii Zachodnich najważniejszym punktem w służbie okrętu było zdobycie niemieckiego łamacza blokady w Mona Passage pomiędzy wyspami Dominikana a Puerto Rico w nocy z 8 na 9 marca 1940. Łamacz przechwycił krążownik *Dunedin*, wobec czego załoga *Hannovera* uszkodziła ster swojej jednostki a następnie podpaliła statek. *Assiniboine* wziął płonący statek na hol, tak aby nie zdryfował na neutralne wody Dominikany podczas gdy zespół ratowniczy z krążownika walczył z ogniem. Z nadejściem ranka okręty zamieniły się rolami. Na pokład *Hannovera* przeszedł zespół ppoż. z niszczyciela a *Dunedin* odholował pryz do Kingston na Jamajce. Zakończywszy wypełnianie zadań na ciepłych wodach *Assiniboine* przybył do Halifaksu 31 marca celem dokonania przeglądu.

Po dokonaniu niezbędnych czynności technicznych okręt eskortował konwoje wpływające do / wypływające z Halifaksu oraz lokalną żeglugę do 15 stycznia 1941. Następnie okręt przeszedł do Greenock gdzie został przydzielony do bazującej tam 10 Grupy Eskortowej (*10th Escort Group*) wykonującej zadania eskorty oceanicznej. 28 lutego *Assiniboine* ratował rozbitków z parowca *Anchises* a 5 kwietnia został uszkodzony w kolizji z *Lairdswood*. Naprawy trwały do 22 maja, następnie w czerwcu okręt skierowano do St. John's na Nowej Funlandi celem wzmocnienia sił eskortowych na Zachodnim Atlantyku. Na początku sierpnia *Assiniboine* wraz z okrętem siostrzanym *Restigouche* oraz eks-amerykańskim niszczycielem *Ripley* eskortował pancernik *Prince of Wales* do Zatoki Placentia, gdzie na jego pokładzie spotkali się premier Winston Churchill i prezydent Franklin D. Roosevelt.

W dniu 6 sierpnia 1942 r. eskortując w składzie Grupy Eskortowej C1 konwój SC 94, radar *Assiniboine'a* wykrył niemiecki okręt podwodny *U 210*. Niszczyciel zbliżył się do wykrytego okrętu i zdołał go zlokalizować wzrokowo nim ten skrył się w oparach mgły. Ponownie dostrzeżono go przed dziobem w odległości 46 m, wówczas obydwa okręty otworzyły ogień. Ze względu na zbyt mały dystans działa 120 mm niszczyciela nie mogły prowadzić ognia tylko wkm-y kal. 12,7 mm „wymiotły" Niemców z pokładu i uniemożliwiły obsadzenie przez nich pokładowego działa kal. 88 mm. Niemniej działko plot (Flak) kal. 20 mm na kiosku okrętu podwodnego było już obsadzone i zasypało dziób niszczyciela gradem pocisków dziurawiąc poszycie, wywołując niewielkie pożary i eliminując z akcji pierwsze działo 120 mm. Na skutek dokonywanych manewrów *Assiniboine* znalazł się w takiej pozycji, że mógł strzelać z działa rufowego. Bezpośrednie trafienie pociskiem kal. 120 mm rozbiło kiosk niemieckiego okrętu i uciszyło Flak. Wówczas Lieutenant Sorber – najstarszy pozostający przy życiu oficer U-boota nakazał zanurzenie. Ale wtedy *U 210* został staranowany przez niszczyciel, co zmusiło okręt

Kanadyjski *Assiniboine* na Atlantyku w latach 1943-1944. Fot. zbiory Royal Canadian Navy

podwodny do przerwania częściowo już zakończonego manewru zanurzania i wyjścia na powierzchnię. Tymczasem niszczyciel zrzucił bomby głębinowe nastawione na wybuch na małej głębokości i otworzył ogień z dział kal. 120 mm oraz staranował Niemca. To przypieczętowało los U-boota, który zatonął. *Assiniboine* oraz brytyjska korweta *Dianthus* podjęły ocalałych marynarzy niemieckich, po czym niszczyciel udał się do Halifaksu celem usunięcia uszkodzeń. Remont trwał do 20 grudnia. Następnie niszczyciel przydzielono do Grupy Eskortowej C3.

Drugiego marca 1943 płynąc do Londonderry *Assiniboine* obrzucał bombami głębinowymi zanurzony okręt podwodny, lecz jedynym efektem było uszkodzenie rufy niszczyciela przez własne bomby głębinowe. Okręt remontowano w Liverpoolu pomiędzy 7 marca a 13 lipca, poczym przydzielono do Grupy Eskortowej C1. W działaniach eskortowych niszczyciel brał udział do kwietnia 1944. Wówczas okręt skierowano na remont do Shelburne w Nowej Szkocji.

Po jego zakończeniu w lipcu niszczyciel przydzielono do *Western Approaches Command*. W dniu 12 sierpnia 12 Grupa Wsparcia (*12th Support Group*) w składzie której był *Assiniboine* stoczyła potyczkę z trzema niemieckimi trałowcami, ale nie zdołała żadnego z nich zatopić. Niszczyciel pozostawał na wodach brytyjskich do końca wojny. Okręt uległ 14 lutego 1945 r. uszkodzeniu w kolizji z parowcem *Empire Bond* i był remontowany do marca.

Assiniboine powrócił do Kanady w czerwcu. Służył jako transportowiec wojska do 4 lipca 1945 r. gdy pożar w kotłowni efektywnie zakończył jego „karierę". Jednostkę wycofano ze służby 8 sierpnia i przeznaczono do rozdysponowania. Podczas holowania do stoczni złomowej w Baltimore okręt zerwał się z holu i wszedł na mieliznę w pobliżu przylądka East Point na Wyspie Księcia Edwarda. Pozostawał tam rdzewiejąc, został rozebrany na złom in situ w 1952 r.

COMET (H 00)

Wejście jednostki do służby wiązało się z jej przydziałem do 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. Już po zaledwie kilku tygodniach doszło w Chatham do kolizji z bliźniaczym *Crescentem*, co zakończyło się trwającym miesiąc remontem awaryjnym.

W składzie 2 Flotylli Niszczycieli *Crescent* pozostawał do kwietni 1936, pełniąc w tym okresie między innymi służbę na Morzu Śródziemnym. Po powrocie do ojczyzny jednostka przeszła

Wrak *Assiniboine'a* w czasie cięcia na złom. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Niszczyciel *Comet* w składzie Home Fleet, 6 marca 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

remont w Sheerness, w którego trakcie usunięto zapewne działo plot. kal. 76 mm. Później okręt operował w ramach międzynarodowych „Patroli Neutralności" na wodach Zatoki Biskajskiej w związku z toczącą się w Hiszpanii wojną domową.

W grudniu 1936 niszczyciel podjął służbę na Morzu Śródziemnym w charakterze bezpośredniego ubezpieczenia lotniskowca *Glorious*. Do Anglii powrócił w maju 1937, przeszedł kolejny remont, tym razem w Portsmouth i w lipcu znów rozpoczął działania na Morzu Śródziemnym, które kontynuował do następnego roku.

Kłopoty Royal Navy z półflotyllą jednostek typu „C", kompletnie nie pasującą do jej struktury organizacyjnej spowodowały, że postanowiono odsprzedać niszczyciele wspomnianej serii Kanadzie, której flota pilnie wymagała wymiany przestarzałych okrętów tej klasy. Transfer przeprowadzono w dwóch transzach, a właśnie w drugiej, dokonanej 15 czerwca 1938 obok *Crusader* znalazł się również *Comet*.

W dniu 26 maja 1938 został skierowany do modernizacji w Chatham, która obejmowała między innymi zainstalowanie ASDIC oraz inne modyfikacje zgodnie z kanadyjskimi wymogami.

W dniu 11 czerwca okręt wszedł do służby w Royal Canadian Navy pod nazwą *Restigouche*, choć modernizację zakończono dopiero 20 sierpnia. *Restigouche* skierowano na kanadyjskie wybrzeże Pacyfiku, okręt wpłynął do Esquimalt 7 listopada 1938 r. Pozostawał tam, gdy został skierowany do Halifaksu na Nowej Szkocji w dniu 15 listopada 1939. Niszczyciel eskortował konwoje wypływające do Wielkiej Brytanii w tym konwój, który transportował połowę kanadyjskiej 1. Dywizji Piechoty (*1st Canadian Infantry Division*) w grudniu 1940 r. *Restigouche* skierowano 24 maja 1940 r. do Plymouth gdzie przybył 31 maja. Tam zdjęto drugi (rufowy) zespół wt zastępując go działem plot 12 funtowym a dwufuntówki zastąpiono poczwórnymi stanowiskami Mk I dla wkm-u Vickers Mk III kal. 12,7 mm.

W dniu 9 czerwca *Restigouche* skierowano do Le Havre we Francji celem ewakuacji brytyjskich żołnierzy. Jednak w porcie przeznaczenia nie było brytyjskich żołnierzy, dlatego przepłynął do Saint-Valery-en-Caux (około 64 km na północny-wschód od Le Havre) gdzie znalazł się 11 czerwca. Tam znajdowały się oddziały brytyjskiej 51. Dywizji Piechoty (*51st Infantry Division*) ale nie zostały przyjęte na pokład, gdyż nie otrzymano rozkazu ich ewakuacji (sic!). Niszczyciel został wówczas ostrzelany przez niemiecką artylerię polową, wobec czego odpowiedział ogniem i zdołał się wycofać nie ponosząc uszkodzeń. Po powrocie do Anglii *Restigouche* eskortował na ostatnim odcinku rejsu przybywające z Kanady, Nowej Zelandii i Australii konwoje z wojskiem. W dniu 23 czerwca niszczyciel eskortował liniowiec pasażerski *Arandora Star*, który ewakuował z południowo-zachodniej Francji oddziały Wojska Polskiego oraz brytyjskich uchodźców (Operacja „Ariel").

W dniu 25 czerwca 1940 r., w czasie powrotu z St. Jean de Luz *Restigouche* ratował załogę siostrzanego *Frasera*, który został staranowany i zatopiony przez krążownik przeciwlotniczy *Calcutta* u ujścia Żyrondy. *Fraser* został rozcięty na pół za pomostem w wyniku czego dziób zatonął. Następnie *Restigouche* „dobił" rufę posyłając ją na dno.

Następnie okręt przydzielono do *Western Approaches Command*. Później został skierowany do Kanady przypływając do Halifaksu pod koniec sierpnia, gdzie był remontowany do października. Po zakończeniu remontu *Restigouche* eskortował miejscową żeglugę do stycznia 1941 r., gdy został skierowany na wody brytyjskie. Ponownie przydzielony do *Western Approaches Command* niszczyciel skierowano z powrotem do Kanady w dniu 30 maja. Bazując w St. John's na Nowej Funlandii okręt eskortował konwoje na Zachodnim Atlantyku. Dnia 8 sierpnia osłaniając pancernik *Prince of Wales* w Zatoce Placentia *Restigouche* uszkodził śruby napędowe zawadziwszy o dno. Naprawy trwały do października. Jednak okręt niebawem znów znalazł się w stoczni, gdyż został uszkodzony przez silny sztorm w dniu 12 grudnia gdy próbował dołączyć do konwoju ON-44. Naprawy w Greenock trwały do 9 marca 1942 r. W tym czasie z pomostu zdjęto dalocelownik instalując w zamian radar Typ 271. W międzyczasie (choć nie wiadomo dokładnie kiedy) działo A (pierwsze dziobowe) zastąpiono miotaczem typu „Hedgehog", wkm-y Vickers kal. 12,7 mm zastąpiono działkami Oerlikon kal. 20 mm oraz

Kanadyjski niszczyciel *Restigouche* (były *Comet*) w środkowym okresie wojny w kamuflażu. Radar obserwacji przestrzeni powietrznej Typ 286 na fokmaszcie, działo Y (rufowa armata) zdjęte), drugi zespół w.t. zastąpiony przez 3 lub 4 calowe działo plot. antena radionamiernika HF/DF na grotmaszcie.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

zdjęto armatę plot. 12 funtową. Zainstalowano również radar Typ 286. Dwa szybkostrzelne (QF) 6 funtowe Hotchkissy zamontowano po bokach pomostu do walki z wynurzonymi U-bootami na bliską odległość. Działo Y (rufowe) zostało również zdjęte celem zwiększenia liczby zabieranych bomb głębinowych do 60.

Restigouche skierowano ponownie do oceanicznej eskorty konwojów. Okręt kilkukrotnie zmieniał przydział operacyjny aż został w kwietniu 1943 r. przyporządkowany Grupie Eskortowej C4. Następnie pomiędzy sierpniem a grudniem był remontowany. Wówczas został przydzielony do Grupy Eskortowej 12 na początku 1944 i działał na wodach *Western Approaches*. W okresie czerwiec-lipiec 1944 r. *Restigouche* wykonywał patrole ZOP na Kanale La Manche oraz w Zat. Biskajskiej. Nocą z 5 na 6 lipca niszczyciel wraz z innymi okrętami 12 Grupy zatopił trzy niewielkie niemieckie jednostki w pobliżu Brestu. W następnym miesiącu miała miejsce potyczka z trzema niemieckimi trałowcami (patrz wyżej *Assiniboine*)

Następnie niszczyciel skierowano do Kanady celem przeprowadzenia remontu. Po jego zakończeniu okręt skierowano na Bermudy, a następnie znów na wody ojczyste (kanadyjskie) gdzie dotarł 14 lutego 1945 by eskortować lokalną żeglugę operując z Halifaksu. Trwało to do maja po czym okręt transportował oddziały wojska wracające z Nowej Funlandii. Ostatecznie niszczyciel wycofano ze służby 5 października. *Restigouche* sprzedano na złom w 1946 r.

CRESCENT (H 48)

Jednostka po wejściu do służby trafiła do 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w której składzie pozostawała do kwietnia 1936. 21 czerwca 1932 doszło w Chatham do zderzenia z bliźniaczym *Cometem*, w wyniku czego obie jednostki zostały uszkodzone. Remont awaryjny *Crescenta* trwał do końca sierpnia 1932. W początkach roku 1934 okręt wraz z półflotyllą uczestniczył w rejsie Home Fleet do Indii Zachodnich. Konflikt wokół Abisynii spowodował, że

Crescent w składzie 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, 1932 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

niszczyciel przerzucono do Aleksandrii celem wzmocnienia Floty Śródziemnomorskiej, a następnie na Morze Czerwone i Ocean Indyjski. Na akwenach tych jednostka operowała między wrześniem 1935 a kwietniem 1936.

Po powrocie do Anglii okręt został poddany w Sheerness remontowi trwającemu do połowy czerwca 1936. W jego trakcie usunięto prawdopodobnie z pokładu pojedyncze działo plot. kal. 76 mm, a oba „pom-pomy" powróciły na platformę między kominami.

Po zakończeniu remontu niszczyciel trafił do rezerwy w Nore. W dniu 17 grudnia 1936 zapadła decyzja o odsprzedaży *Crescenta* i *Cygneta* Kanadzie za kwotę 400 tys. £[75].

Okręt zmodernizowano zgodnie z kanadyjskimi wymaganiami co obejmowało między innymi zainstalowanie ASDIC. Kanadyjczycy przejęli jednostkę 1 lutego 1937 r. Nazwę okrętu zmieniono na *Fraser*. Wszedł do służby w RCN podczas oficjalnej ceremonii w Chatham dnia 17 lutego. *Frasera* skierowano na wody Pacyfiku gdzie dotarł do Esquimalt w dniu 3 maja 1937, pozostawał tam do 31 sierpnia 1939 r.

Gdy dla Wielkiej Brytanii wojna zaczęła się 3 września, *Fraser* popłynął przez Kanał Panamski do Halifaksu gdzie dotarł 15 września. Okręt wraz z jednostkami siostrzanymi początkowo eskortował lokalną żeglugę. Następnie osłaniał konwój transportujący większą część kanadyjskiej 1. Dywizji Piechoty (1st Canadian Infantry Division) do Wielkiej Brytanii w połowie grudnia. W marcu 1940 r. niszczyciel skierowano na Jamajkę a następnie przydzielono do *Western Approaches Command* po upływie dwóch miesięcy. W dniu 26 maja niszczyciel wypłynął w rejs do Wielkiej Brytanii i dotarł do Plymouth 3 czerwca. Tam został natychmiast skierowany do ewakuacji Brytyjczyków z francuskich portów atlantyckich. W roku 1940 – choć nie wiadomo dokładnie kiedy – rufowy zespół wt zastąpiono 102 mm działem plot.

W dniu 25 czerwca 1940, *Fraser*, okręt siostrzany *Restigouche* oraz lekki krążownik *Calcutta* powracały z St. Jean de Luz po odprowadzeniu „pasażera" z ewakuowanymi żołnierzami, gdy w nocnych ciemnościach *Fraser* został staranowany przez *Calcuttę* u ujścia Żyrondy. *Fraser* został rozcięty na pół za pomostem w wyniku czego dziób szybko zatonął. Straty wyniosły 47 ludzi, wszystkich innych znajdujących się na pokładzie udało się uratować przez *Restigouche'a* oraz inne jednostki znajdujące się w pobliżu.

Warto dodać, że wielu ocalonych członków załogi *Frasera* skierowano później do obsadzenia niszczyciela *Margaree* (eks-*Diana*). Było to tragiczne, bowiem ludzie którzy raz uniknęli śmierci jednak zginęli w podobnych okolicznościach, gdyż okręt ten zatonął w dniu 22 października 1940 po kolizji z frachtowcem *Port Fairy*.

CRUSADER (H 60)

Podobnie jak bliźniacy typu „C" okręt po wejściu do służby znalazł się w składzie 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w której pozostawał przez następne 4 lata. Do roku 1935 służba okrętu przebiegała przede wszystkim na wodach angielskich, o ile nie liczyć konfliktu wokół Abisynii. Wówczas *Crusader* zostal raz z całą półflotyllą niszczycieli typu „C" skierowany do Aleksandrii jako wzmocnienie Floty Śródziemnomorskiej, a następnie przesunięty na Morze Czerwone i Ocean Indyjski. Na akwenach tych jednostka operowała w okresie między wrześniem 1935 a kwietniem 1936.

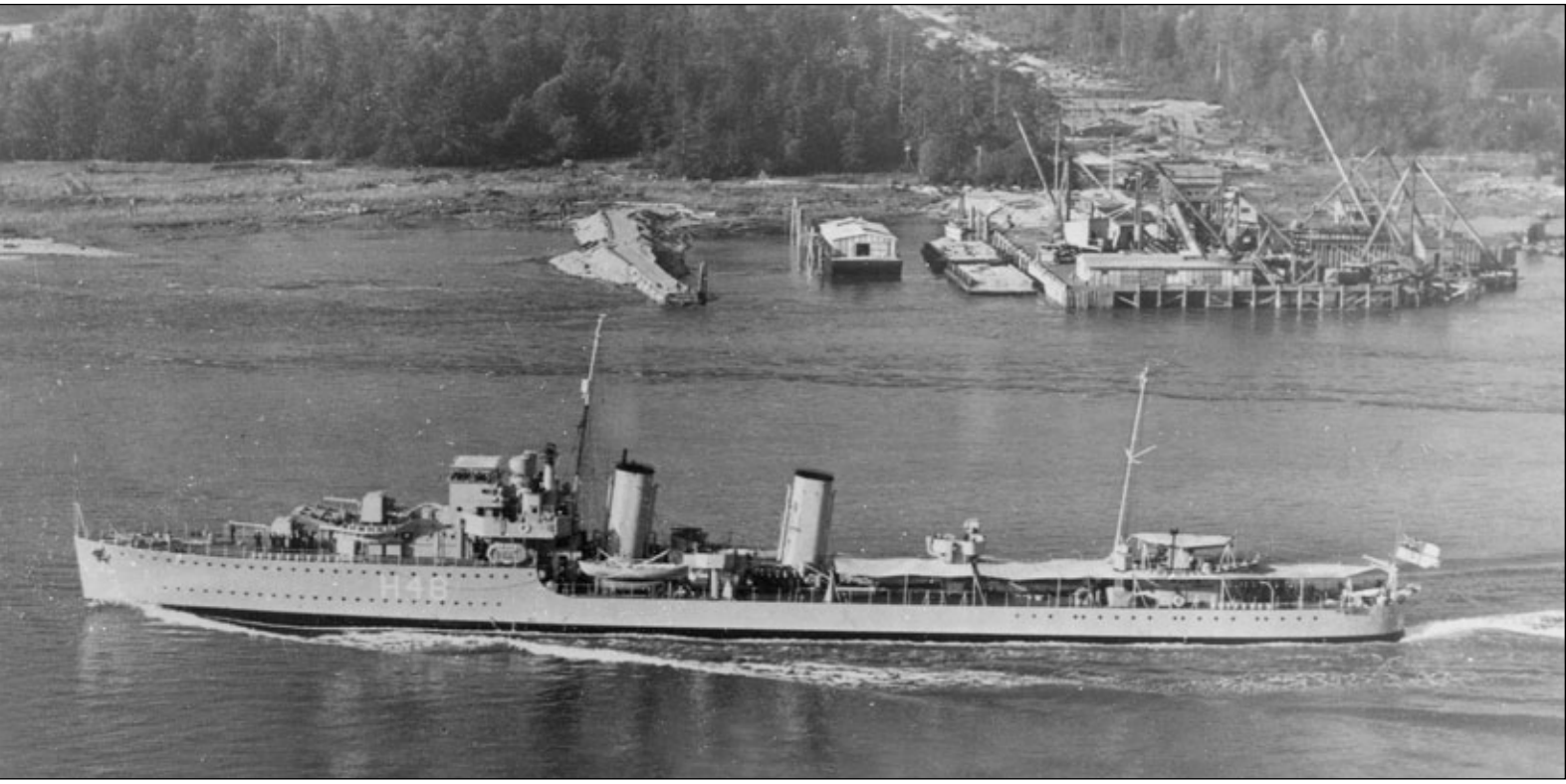
Na przełomie lat 1935-1936 na pokładzie *Crusadera* przeprowadzano próby ze sprzężonym poczwórnie działem plot. kal. 40 mm Vickers „pom-pom"[76].

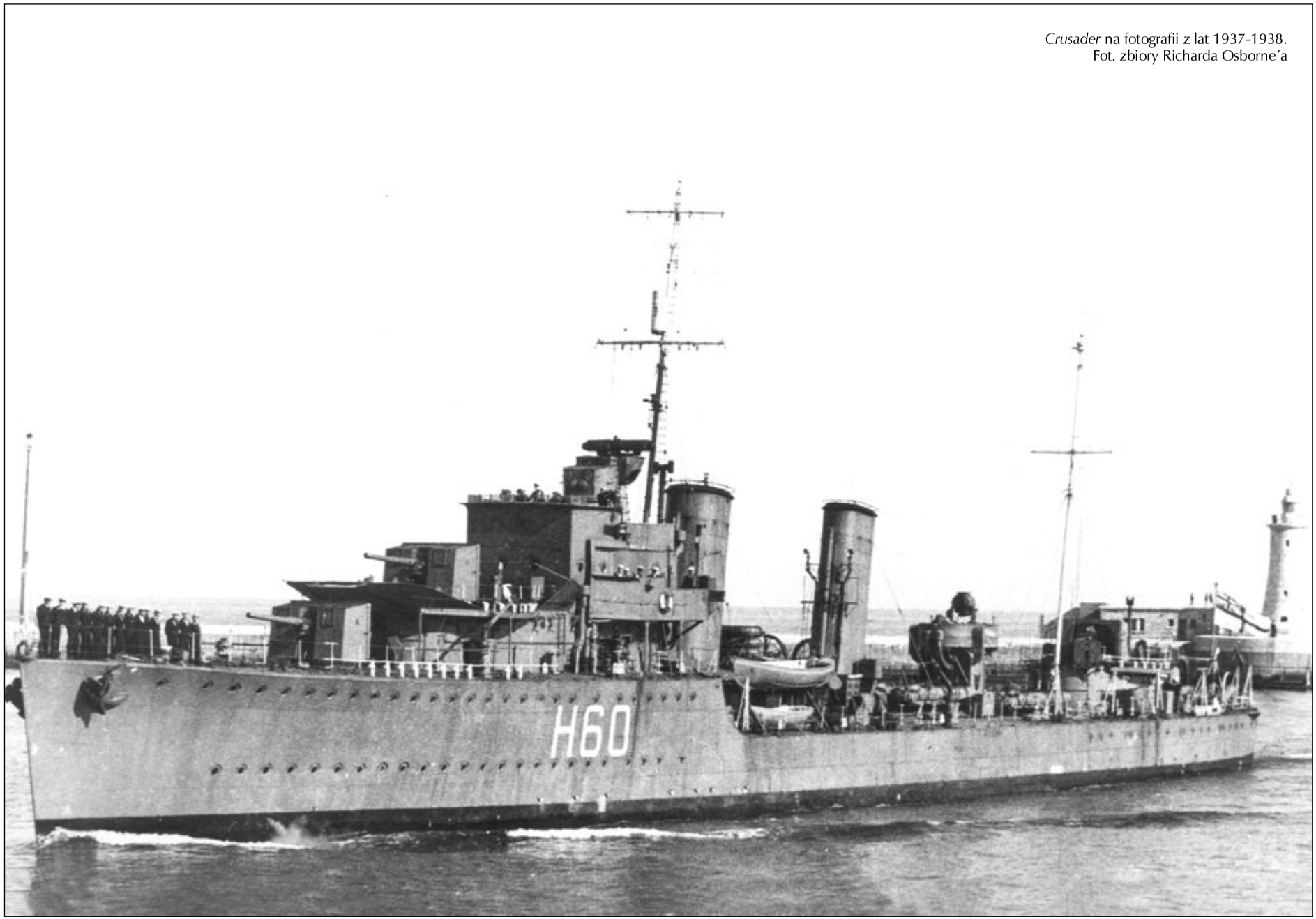
Po powrocie do Anglii okręt przeszedł remont w którego trakcie usunięto zapewne działo plot. kal. 76 mm.

W okresie lipca i sierpnia 1936 *Crusader* przeprowadzał ewakuację obywateli brytyjskich z portów Zatoki Biskajskiej oraz patrolował tamtejsze wody

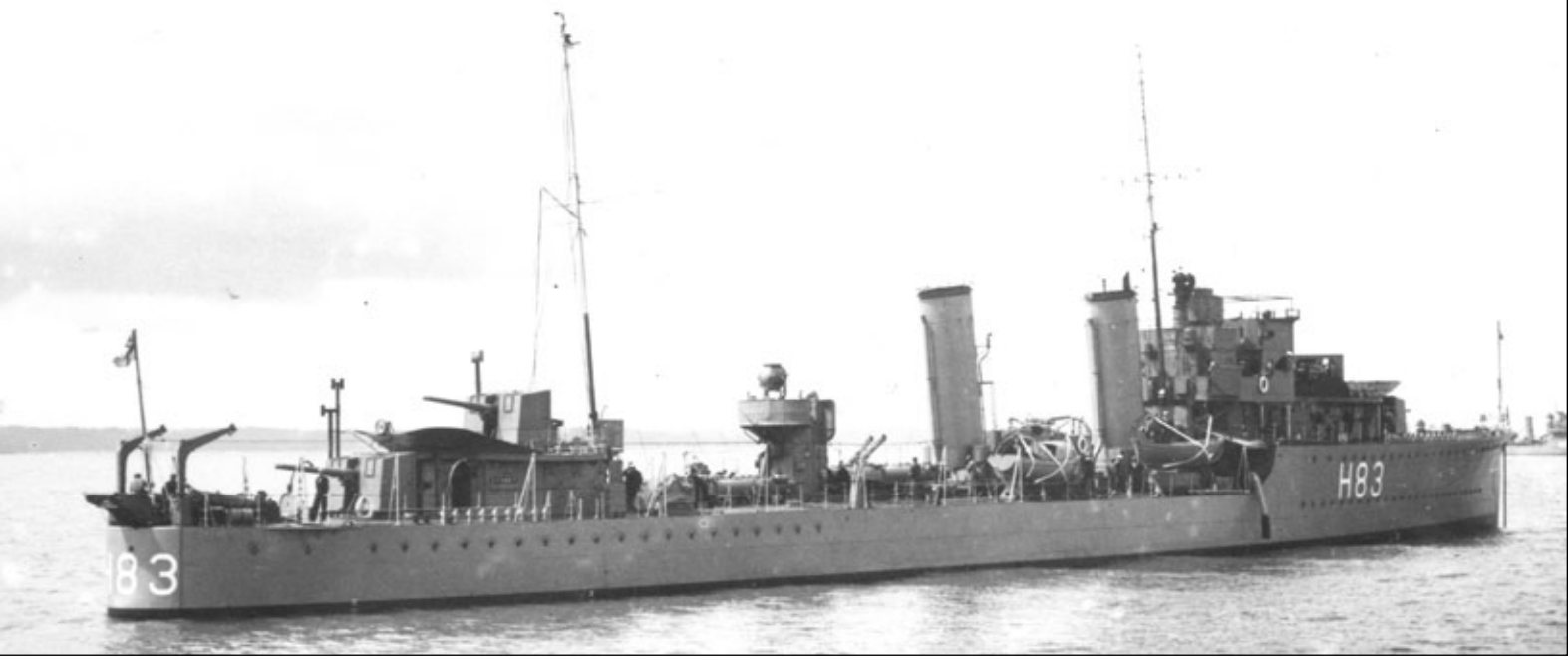
75. Wg Englisha J, *AMAZON to…*
76. Wg Daszjan A., Morozow M.E. *Britanskije esmincy…*

Kanadyjski *Fraser* (były *Crescent*) w bardzo ciekawym ujęciu sprzed wybuchu wojny. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Crusader na fotografii z lat 1937-1938.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Cygnet w ujęciu ¾ od rufy z lat 30. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

w związku z toczącą się w Hiszpanii wojną domową.

Na wodach ojczystych niszczyciel asystował przy próbach torpedowych pancernika *Royal Oak*, a następnie w okresie między styczniem 1937 a marcem 1938 pełnił funkcję bezpośredniego ubezpieczenia lotniskowca *Courageous*. Później przeszedł w Sheerness remont przystosowujący okręt do potrzeb kanadyjskiej marynarki wojennej, którą miał wkrótce zasilić. W dniu 15 czerwca 1938 *Crusader* rozpoczął nowy etap swej służby jako HMCS *Ottawa*.

Okręt skierowano na wybrzeże Pacyfiku, gdzie dotarł do Esquimalt w dniu 7 listopada 1938. Pozostawał tam do 15 listopada, kiedy to został skierowany do Halifaksu na Nowej Szkocji w dniu 15 listopada 1939 r. Tam eskortował lokalną żeglugę a następnie konwój transportujący oddziały kanadyjskiej 1. Dywizji Piechoty do Wielkiej Brytanii w grudniu. W kwietniu 1940 rufa *Ottawy* uległa uszkodzeniu w kolizji z holownikiem *Bansurf*, naprawy zajęły aż dwa miesiące.

Dnia 27 sierpnia 1940, *Ottawa* popłynęła do Greenock w Szkocji gdzie została przydzielona do 10 Grupy Eskortowej *Western Approaches Command*. Przybyła do Greenock 4 września podejmując służbę eskortową. W październiku rufowy zespół wt zastąpiono 12 funtowym działem plot. W dniach 24-26 września okręt ratował rozbitków z zatopionych statków: 55 ludzi z parowca *Sulairia* zatopionego przez *U 43* oraz 60 z parowca *Eurymedon* zatopionego przez *U 29*. W dniu 7 listopada *Ottawa* wraz z brytyjskim niszczycielem *Harvester* zatopiły włoski okręt podwodny *Comandante Faà di Bruno*. W połowie listopada *Ottawa* wyposażono w radar Typ 286M. W dniu 23 listopada niszczyciel uratował 29 rozbitków ze statku *Bussum* zatopionego przez okręt podwodny *U 100*.

Ottawa powrócił do Kanady w czerwcu 1941 i został przydzielony do Sił Eskortowych Nowej Funlandii (*Newfoundland Escort Force*) które osłaniały konwoje na Północnym Atlantyku. Okręt przydzielono w maju 1942 do Grupy Eskortowej C4. Na początku września dalocelownik miał zostać usunięty i zastąpiony przez radar Typ 271, lecz dowódca niszczyciela nie wyraził na to zgody (sic!). W dniu 14 września 1941 r. eskortując konwój ON 127 w odległości 500 mil morskich na wschód od St. John's w Nowej Funlandii *Ottawa* został storpedowany przez *U 91*. Pierwsza torpeda unieruchomiła okręt a druga posłała go na dno. Niszczyciel zatonął w ciągu 10 minut ze stratą 114 członków załogi w tym dowódcy. Udało się uratować tylko 69 ludzi.

CYGNET (H 83)

Po wejściu do służby *Cygnet* trafił do 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, w której pozostawał aż do lipca 1934. W trakcie prób eksploatacyjnych jednostkę wyposażono tytułem eksperymentu w śruby napędowe typu „Aerofoil" o kształcie odbiegającym od standardowo stosowanych. Pozwoliło to na uzyskiwanie 2 węzłowego przyrostu prędkości w czasie próby 6-godzinnej.

W czasie pobytu na wodach ojczystych okręt przechodził trzykrotnie różne naprawy w stoczni w Devonport. W roku 1934 uczestniczył w rejsie sił Home Fleet do Indii Zachodnich, a latem 1935w związku z konfliktem wokół Abisynii został wysłany do Aleksandrii jako wzmocnienie Floty Śródziemnomorskiej. Później został przesunięty na Morze Czerwone i Ocean Indyjski, gdzie operował w okresie między wrześniem 1935 a kwietniem 1936.

Po powrocie do Anglii przeszedł remont w Devonport, w którego trakcie prawdopodobnie zdemontowano działo plot. kal. 76 mm. Później wraz z 2 Flotyllą Niszczycieli został skierowany do patrolowania wód Zatoki Biskajskiej w ramach międzynarodowych „Patroli Neutralności" w związku z toczącą się w Hiszpanii wojną domową. Zadania te okręt wykonywał między czerwcem a sierpniem 1936. Następnie zostal odstawiony do rezerwy w Nore.

Cygnet został sprzedany Kanadzie w dniu 20 października 1936 r. za sumę 400 000 £. Został zmodernizowany zgodnie z kanadyjskimi wymogami, co obejmowało między innymi instalację ASDIC. Jednostkę przekazano nowym właścicielom w dniu 1 lutego 1937 r. Nazwę okrętu zmieniono na *St. Laurent*, okręt oficjalnie wszedł do służby w RCN 17 lutego i został skierowany do Halifaksu na Nowej Szkocji gdzie przybył w maju. Pozostawał tam do 1938 r. gdy został skierowany do Esquimalt. Tam jednostka znajdowała się do czasu aż w dniu 31 sierpnia 1939 r. otrzymała rozkaz przebazowania na Wschodnie Wybrzeże. Okręt przybył do Halifaxu 18 września 1939 r. Tam eskortował lokalne konwoje, a następnie w grudniu konwój transportujący oddziały kanadyjskiej 1. Dywizji Piechoty do Wielkiej Brytanii. Okręt skierowano w dniu 24 maja 1940 r. do Plymouth gdzie przybył 31 maja. Tam wymieniono rufowy zespół wt na działo plot 12 funtowe a działka 2 funtowe zastąpiono wkm-em Vickers Mk III kal. 12,7 mm

W dniu 9 czerwca *St. Laurent* skierowano do Le Havre we Francji skąd miał ewakuować brytyjskich żołnierzy. Ponieważ ich tam nie zastano dwa dni później – 11 czerwca – niszczyciel podjął z brzegu niewielką grupę francuskich żołnierzy. Okręt został nieskutecznie ostrzelany przez niemiecką artylerię polową w pobliżu Saint-Valery-en-Caux, a dowódca okrętu kmdr por. (Lieutenant Commander) H.G. DeWolf wydał rozkaz odpowiedzenia ogniem, jednak nie udało się zaobserwować efektów własnego ostrzału. Po powrocie do Anglii *St. Laurent* eskortował konwoje z wojskiem z Kanady, Nowej Zelandii i Australii podczas ostatniego odcinka ich rejsu. W połowie czerwca okręt przydzielono do *Western Approaches Command*.

W dniu 2 lipca osłaniając pancernik *Nelson*, *St. Laurent* otrzymał meldunek, że płynący bez eskorty liniowiec pasażerski *Arandora Star* został storpedowany przez okręt podwodny *U 47* około 125 mil morskich na północny wschód od Malin Head w Irlandii. Po 4,5 godz. od zatonięcia statku niszczyciel dotarł na miejsce tragedii ratując 857 ludzi, w tym przewożonych na pokładzie pechowego statku niemieckich i włoskich jeńców wojennych.

W dniu 4 sierpnia podczas osłony konwoju HX 60 niszczyciel wraz ze slupem *Sandwich* poważnie uszkodził niemiecki okręt podwodny *U 52*, natomiast 2 grudnia *St. Laurent* ratował rozbitków z brytyjskiego krążownika pomocniczego Forfar, który został zatopiony przez *U 99*, jak też rozbitków z zbiornikowca *Conch*.

Po przeprowadzonym w dniach 3 marca do 11 lipca 1941 r. remoncie w Halifaksie *St. Laurent* przydzielono do 14 Grupy Eskortowej Nowofunlandzkich Sił Eskortowych, które osłaniały konwoje do połowy Atlantyku. Podczas osłony konwoju ON 33 w listopadzie niszczyciel został tak silnie uszkodzony przez sztorm, że musiał zawrócić do Halifaksu, gdzie był następnie remontowany. *St. Laurent* następnie osłaniał konwoje oceaniczne aż do kolejnego remontu, który miał miejsce w Halifaksie w okresie kwiecień-sierpień 1942 r. W grudniu 1942 r. dalocelownik okrętu zastąpiono radarem Typ 271. Eskortując konwój ON 154 w składzie Grupy eskortowej C1 niszczyciel odniósł swoje pierwsze zwycięstwo. Mianowicie w dniu 27 grudnia 1942 r. zatopił niemiecki okręt podwodny *U 356* na północ od Azorów.

Okręt był znów remontowany w okresie sierpień-wrzesień 1943 r. w Dartmouth na Nowej Szkocji. Po powrocie do służby wiosną następnego roku odniósł drugie zwycięstwo. W dniu 10 marca 1944 wraz z niszczycielem *Forester* oraz fregatami *Owen Sound* i *Swansea* zatopił niemiecki okręt podwodny *U 845* na Północnym Atlantyku.

W międzyczasie – choć nie wiadomo dokładnie kiedy – działo B (drugie dziobowe) zastąpiono miotaczem „Hedgehog", wkm Vickers kal. 12,7 mm zastąpiono działkami Oerlikon kal. 20 mm oraz zdjęto działo plot. 12 funtowe. Zainstalowano też radar Typ 286 i zdjęto działo Y (drugie rufowe), co pozwoliło zabierać do 60 bomb głębinowych na rufie.

W maju 1944 okręt przeniesiono do 11 Grupy Eskortowej, która miała wspierać alianckie lądowanie w Normandii. Podczas samego D-Day, to jest 6 czerwca 1944 r., wraz z kanadyjskim niszczycielami *Chaudière*, *Gatineau*, *Kootenay* i *Ottawa* operował na podejściach do Kanału La Manche aby uniemożliwić ataki U-bootów przeciwko flocie inwazyjnej. Następnie operował na wodach Zatoki Biskajskiej przeprowadzając patrole ZOP. 13 sierpnia niszczyciel uratował rozbitków z niemieckiego okrętu podwodnego *U 270*, który został zatopiony przez łódź latającą Short „Sunderland". W październiku okręt powrócił z wód europejskich do Kanady. W okresie listopad 1944 – marzec 1945 niszczyciel był remontowany w Shelburne na Nowej Szkocji. *St. Laurent* powrócił do aktywnej służby w kwietniu 1945 r. wchodząc w skład Sił Eskortowych Halifax (*Halifax Escort Force*) osłaniając konwoje u wschodnich wybrzeży Kanady. Po kapitulacji Niemiec okręt odtransportowywał kanadyjskich żołnierzy do ojczyzny, aż został wycofany z aktywnej służby 10 października 1945. Jednostkę sprzedano na złom w 1947 r.

Kanadyjski *St. Laurent* na pełnej ekspresji fotografii z 20 sierpnia 1941 r. Fot. Royal Canadian Navy

Niszczyciele typu „D”

Ciekawe ujęcie niszczyciela *Daring* z lotu ptaka. Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

Mimo utrzymującego się nadal kryzysu ekonomicznego Admiralicja w maju 1930 postanowiła wprowadzić do *Programu 1930* budowę kolejnej, tym razem już pełnej, flotylli niszczycieli (8 jednostek) wraz z liderem, oznaczonych nowy typ „D”. Przyjęto przy tym, że będzie to w zasadzie pełne powtórzenie typu *Crescent* z minimalnymi jedynie zmianami.

Przy okazji po raz kolejny stanęła kwestia zwiększenia kalibru dział niszczycieli, tak jak uczyniły to już wcześniej floty innych państw – Francji czy Japonii. Dotychczasowe doświadczenia z eksperymentalnym działem kal. 130 mm, testowanym na *Kempenfelt*, nie były jednak wcale zachęcające. Poza tym równie istotna była kwestia niezbędnego zapasu amunicji. Już przy aktualnie stosowanych działach kal. 120 mm zapas na pokładzie okrętu wystarczał na ledwie 35 minut intensywnego ognia, zaś w przypadku dział większego kalibru (wiadomo amunicja cięższa) czas ten byłby siłą rzeczy jeszcze krótszy. Ostatecznie więc Royal Navy zrezygnowała ze zwiększenia kalibru dział niszczycieli.

W początkach października 1930 zostały zatwierdzone robocze rysunki nowych jednostek, po czym Admiralicja skierowała do 13 stoczni zaproszenie do wzięcia udziału w przetargu na budowę okrętów. W początkach lutego 1931 wybrano 4 stocznie z którymi zawarto kontrakty. Każdy z nich opiewał na 2 jednostki, zaś dodatkowa stocznia miała prowadzić prace nad liderem.

Wyporność standardowa jednostek typu „D” wynosiła 1397 t, zaś wyporność pełna odpowiednio 1920 t. Zewnętrzne gabaryty okrętów stanowiły w zasadzie niemal dokładne powtórzenie parametrów niszczycieli typu *Crescent*.

Układ napędowy stanowiła dwuwałowa siłownia, obejmująca 2 zestawy turbin parowych systemu Parsons z zębatymi przekładniami redukcyjnymi. Łączna moc siłowni wynosiła 36 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 315°C zapewniały 3 trójwalczakowe kotły wodnorurkowe systemu Admiralicji. Prędkość maksymalna 36 węzłów przy niepełnym obciążeniu, a przy złym stanie morza i pełnym obciążeniu jedynie 32 węzły. W czasie prób prędkości zdołały ją przekroczyć wszystkie jednostki poza *Decoy*. Pełny zapas paliwa wynosił 480 t, co zapewniało zasięg 5870 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów bądź 1250 Mm przy pełnej prędkości[77].

Podstawowym uzbrojeniem artyleryjskim były 4 szybkostrzelne działa kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX* o kącie podniesienia lufy +30° na pojedynczych łożach CP Mk XIV. Utrzymano zapas amunicji po 190 pocisków na lufę. Utrzymano również wcześniejsze rozmieszczenie dział na pokładzie niszczyciela, po 2 w superpozycji w części dziobowej i rufowej okrętu.

Pierwotne uzbrojenie plot. składało się z pojedynczego dział plot. kal. 76 mm L/45 QF 20 cwt Mk I na łożu H.A. III z zapasem 100 pocisków, umieszczonego na platformie między kominami. Działa plot. kal. 76 mm zostały zdemontowane ze wszystkich niszczycieli serii w roku 1936. Obronę plot. uzupełniały 2 poczwórnie sprzężone wkm-y plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk I, których kąt podniesienia luf wynosił +80°, a pułap ognia do celów powietrznych 1200 m. zapas amunicji po 2500 szt. na lufę. Wkm-y plot. kal. 12,7 mm zostały umieszczone w obrębie bryły dziobowej nadbudówki na skrzydłach mostka.

Z uwagi na niedostateczną liczbę wkm-ów plot. Vickers dostarcza-

77. Wg Marcha E.J. *British destroyers…*

Niszczyciele typu „D”				
Nazwa	Stocznia	Data		
		Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
Dainty	Fairfield Shipbuildng and Engineering Co. Govan	20.04.1931	03.05.1932	22.12.1932
Delight	Fairfield Shipbuildng and Engineering Co. Govan	22.04.1931	02.06.1932	31.01.1933
Daring	John J. Thornycroft & Co. Woolston	18.06.1931	07.04.1932	25.11.1932
Decoy	John J. Thornycroft & Co. Woolston	25.06.1931	07.06.1932	17.01.1933
Defender	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow/ Furness	22.06.1931	07.04.1932	31.10.1932
Diamond	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow/ Furness	29.09.1931	08.04.1932	03.11.1932
Diana	Palmers Shipbuildng and Iron Co. Yarrow-on-Tyne	12.06.1931	16.06.1932	21.12.1932
Duchess	Palmers Shipbuildng and Iron Co. Yarrow-on-Tyne	12.06.1931	19.07.1932	27.01.1933

Źródło: English J. *Amazon to Ivanhoe. British Standard Destroyers of the 1930's*, Kendal 1993

nych przez przemysł, zostały one zainstalowane jedynie na pokładzie *Dainty*, *Decoy*, *Delight* i *Duchess*[78]. Pozostałe jednostki serii zostały po staremu wyposażone w 2 działa plot. Vickers kal. 40 mm L/39 QF 2 pdr Mk II „pom-pom” z zapasem 500 pocisków na lufę.

Tak jak okręty wcześniejszych serii również typ „D” otrzymał 4 karabiny maszynowe kal. 0.303" (kal. 7,7 mm) Lewis z zapasem po 2000 szt. amunicji na lufę oraz karabin maszynowy kal. 0.303" (kal. 7,7 mm) Vickers z zapasem 1000 pocisków.

Do kierowania ogniem artyleryjskim służył dalmierz MS.20 o bazie 3-metrowej oraz dalocelownik DCT Mk I.

Uzbrojenie torpedowe obejmowało 8 wyrzutni torpedowych w dwóch poczwórnych, obrotowych aparatach QR III*, przystosowanych do użycia torped Mk IX. Wyrzutnie nie dysponowały zapasowymi torpedami.

Wykrywanie okrętów podwodnych umożliwiał zainstalowany ASDIC, zaś ich zwalczanie bomby głębinowe Typ „6”. Zapas bomb głębinowych na pokładzie zwiększono do 20 szt., a ich użycie umożliwiały 2 miotacze burtowe (jednogniazdowe) oraz zrzutnia rufowa. Wzmocnienie uzbrojenia pop odbyło się kosztem rezygnacji z trału parawanowego TSDS.

Niszczyciele *Daring* i *Decoy* zostały przystosowane do pełnienia funkcji okrętów flagowych dywizjonów, w związku z czym posiadały niezbędne dodatkowe pomieszczenia oraz środki łączności.

Etatowa załoga niszczycieli typu „D”, podobnie jak wcześniejszego typu „C”, liczyła 145 marynarzy i oficerów.

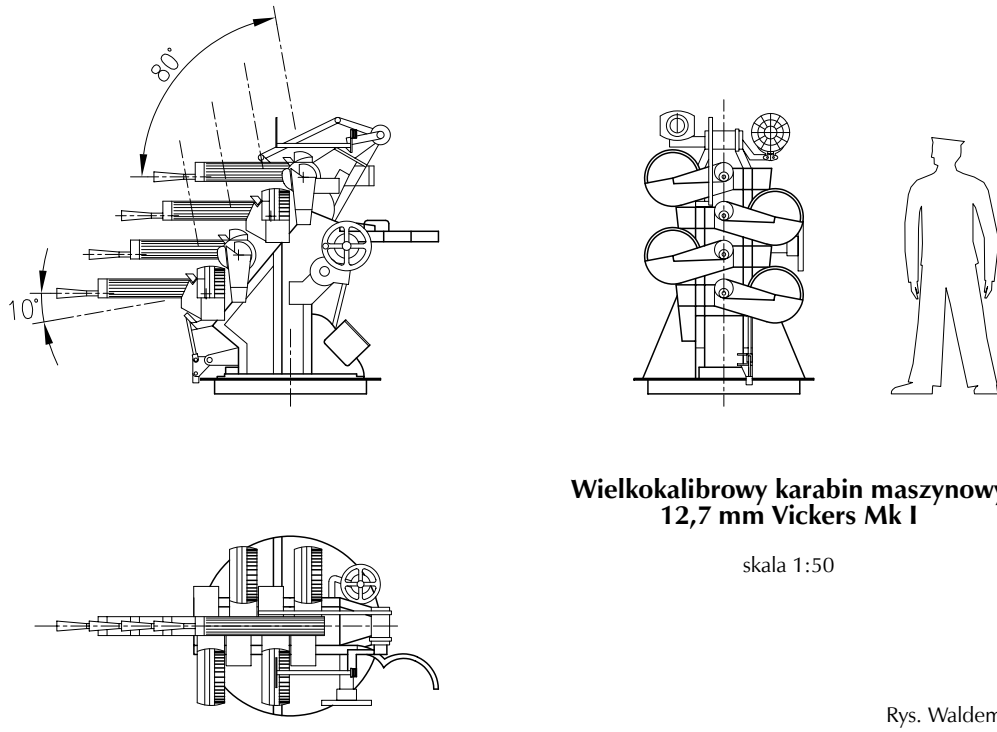
Liderem flotylli niszczycieli typu „D” został *Duncan*, zbudowany przez H. M. Dockyard (państwowy arsenał) w Portsmouth (położenie stępki 25 września 1931, wodowanie 7 lipca 1932, wejście do służby 31 marca 1933).

W typ przypadku, podobnie jak to miało miejsce z wcześniejszym *Kempenfelt* przewodzącemu typowi „C”, przyjęto, że lider będzie odpowiadał gabarytami standardowemu niszczycielowi serii.

Wyporność standardowa *Duncana* wynosiła 1432 t, zaś pełna odpowiednio 1973 t[79]. Gabaryty zewnętrzne lidera były identyczne jak w przypadku standardowego niszczyciela typu „D”.

Układ napędowy stanowił powtórzenie rozwiązania zastosowanego na jednostkach serii „D”. Turbiny i kotły parowe lidera zostały wykonane przez stocznie W. Beardmore & Co w Glasgow. Moc siłowni wynosząca 36 000 KM pozwalała na rozwijanie maksymalnej prędkości 36 węzłów przy niepełnym

78. Wg *Conway'sa All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1980.
79. Wg Whitleya M.J. *Zerstörer im…*



Wielkokalibrowy karabin maszynowy 12,7 mm Vickers Mk I

skala 1:50

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Lider *Duncan* wypływa z Portsmouth na pierwszą serię prób, 13 luty 1933 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Duncan z wieżami artylerii skierowanymi na burtę. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

obciążeniu. Większość źródeł podaje, że łączna pojemność zbiorników paliwa wynosiła 473 t, co miało zapewnić zasięg minimum 5500 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów, choć są także i inne informacje w tej kwestii[80].

Uzbrojenie lidera nie odbiegało od tego, jakie zainstalowano na seryjnym niszczycielu. W zakresie obrony plot. *Duncan* znalazł się w grupie jednostek dla których zabrakło nowych poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk I, wobec czego otrzymał 2 stare działa plot. Vickers kal. 40 mm L/39 QF 2 pdr Mk II „pom-pom".

Etatowa załoga lidera liczyła 175 ludzi, w tym 30-osobowy zespół marynarzy i oficerów zaokrętowanego d-cy flotylli.

DUNCAN (D 99, od lipca 1940 D 199)

Po wejściu do służby okręt objął funkcję lidera 1 Flotylli Niszczycieli na Malcie, którą pełnił do września 1934, przebywając w międzyczasie przez kilka miesięcy na Morzu Czerwonym.

Po powrocie do Anglii jednostka przeszła remont w Portsmouth, po czym wyruszyła wraz z flotyllą na Daleki Wschód, osiągając w początkach stycznia 1935 Hongkong. W *China Station* okręt pozostawał praktycznie aż do wybuchu wojny jako lider 8 Flotylli Niszczycieli, przemianowanej w marcu 1939 na 21 Flotyllę. W czasie służby na Dalekim Wschodzie jednostka odwiedziła na przełomie 1935-1936 Singapur, Malaje i Tajlandie, w 1936 japońskie Kobe, w 1937 Filipiny i Holenderskie Indie Wschodnie, a w 1938 Singapur, Sajgon i Manilę.

W sierpniu 1937 w czasie japońskiej inwazji na Chiny *Duncan* wraz ze slupem *Falmouth* ewakuował z Szanghaju do Woosung brytyjskie kobiety i dzieci.

W dniu 28 października 1938 doszło w pobliżu Sharp Peak, Foo Chow, do kolizji z greckim statkiem *Pipina*.

Usuwanie skutków zderzenia trwało w Hongkongu do połowy stycznia 1939.kolizja nie wyczerpała jednak limitu nieszczęść okrętu, który w lipcu tego roku został na kotwicowisku Weihaiwei uszkodzony przez szybko poruszający się cel. Tym razem usuwanie uszkodzeń dziobu trwało do połowy sierpnia 1939.

Po wybuchu światowego konfliktu *Duncan* wraz z niszczycielami typu „D" – *Dainty*, *Dina* i *Daring* przeszedł na Morze Śródziemne, osiągając 30 września Aleksandrię. Długoletni pobyt okrętów na Dalekim Wschodzie spowodował, że znajdowały się one w kiepskim stanie technicznym, co wymagało przeprowadzenia wielu prac naprawczych.

Na ojczyste wody lider powrócił w grudniu 1939 eskortując wraz z *Duchess* pancernik *Barham* na trasie z Gibraltaru do Clyde, gdzie wszedł w skład 3 Flotylli Niszczycieli. Passa nieszczęść nadal jednak prześladowała *Duncan*, bowiem już 17 stycznia 1940 doszło do kolejnej kolizji, tym razem ze statkiem konwoju ON 8. Uszkodzony lider został nazajutrz odholowany do Invergordon, gdzie dokonano prowizorycznej naprawy. Następnie przeholowano okręt do Grangemouth celem dokonania ostatecznego remontu, ukończonego dopiero pod koniec lipca 1940. Równocześnie dokonano zmiany dotychczasowego numeru burtowego na D 199.

Wyremontowany *Duncan* przeszedł do Scapa Flow, po czym opuścił Clyde eskortując lotniskowiec *Ark Royal* w rejsie na Morze Śródziemne. Tam jednostka weszła jako lider w skład 13 Flotylli Niszczycieli w Gibraltarze. Na wodach Morza Śródziemnego okręt aktywnie uczestniczył w toczących się działaniach wojennych. Między innymi eskortował konwoje z zaopatrzeniem na Maltę, eskortował duże okręty nawodne – pancernik *Barham* (Operacja „Coat") czy lotniskowiec *Angus* (Operacja „White"), a także w dniu 11 listopada 1940 wziął udział w ataku na Cagliari na Sardynii.

1 stycznia 1941 wraz z innymi jednostkami zaatakował konwój sił Vichy w rejonie Oranu, a już 7-go uczestniczył w Operacji „Excess" zabezpieczającej przejście brytyjskich konwojów wzdłuż Morza Śródziemnego z zachodu na wschód i w odwrotnym kierunku. W dniu 31 stycznia 1941 *Duncan* wszedł w skład *Force „H"* by następnie wziąć udział w akcji ostrzału Genui w ramach Operacji „Result".

W marcu 1941 lider przeszedł do Freetown, po czym operował w ramach *West Africa Command* aż do lipca tego roku, eskortując między innymi konwoje WS 7, WS 8A i WS 8B. po powrocie do Gibraltaru wraz z flotyllą uczestni-

80. Wg Whitleya M.J. *Zerstörer im*…oraz wg Rubanowa O.A. *Eskadriennyje minonoscy*…zapas paliwa wynosił jedynie 396 t, co stawia pod znakiem zapytania możliwość osiągania wspomnianego wcześniej zasięgu 5500 Mm czy nawet 5870 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów.

Niszczyciel *Dainty* na Morzu Czerwonym, 4 maja 1936 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

czył w akcji zaopatrzenia Malty – Operacji „Substance" w lipcu oraz Operacji „Halberd" w końcu września 1941.

W październiku 1941 okręt powrócił na wody ojczyste i został poddany remontowi trwającemu do końca stycznia 1942. Niszczyciel trafił do Greenock, jednak panujące złe warunki atmosferyczne spowodowały powstanie pewnych uszkodzeń, których usuwanie zakończono w pierwszych dniach lutego.

W połowie lutego 1942 *Duncan* przeszedł wraz z konwojem WS 16 do Gibraltaru, gdzie ponownie objął funkcję lidera 13 Flotylli Niszczycieli. W ramach *Force „H"* jednostka uczestniczyła w dwóch kolejnych operacjach zaopatrzeniowych Malty, po czym w kwietniu została skierowana jako wzmocnienie Eastern Fleet., osiągając 22 maja Kilindini. Okręt wziął udział w desancie pod Diego Suarez na Madagaskarze w ramach Operacji „Ironclade". Do września 1942 lider operował wraz z 22 Flotyllą Niszczycieli na wodach Oceanu Indyjskiego, a następnie powrócił do Anglii w eskorcie pancernika *Royal Sovereign*, osiągając 16 listopada 1942 Greenock.

Na przełomie 1942-1943 jednostka została przebudowana na niszczyciel eskortowy przeznaczony do zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych. Po niezbędnym szkoleniu załogi w Tobermory *Duncan* wszedł w skład Grupy Eskortowej B7 *Western Approaches Command*.

W Grupie Eskortowej B7 jednostka pełniła funkcję flagowca jej d-cy Cdr (pol. kmdr por.) Petera Gretton. Na przełomie kwietnia i maja 1943 okręt eskortował konwój ONS.5, odpierając ataki „wilczych stad" w rejonie Przylądka Farewell, w trakcie których zatopiono 4, a wg innych źródeł nawet 6 U-Bootów.

16 października 1943 *Duncan* podjął z wody 15 ocalałych rozbitków z *U 470*, zniszczonego przez lotnictwo, natomiast 29 października tego roku eskortując konwój ON 208 wraz z niszczycielem *Vidette* i korwetą *Sunflower* zatopił *U 208* na południowy wschód od Islandii[81].

Wieloletnia intensywna eksploatacja spowodowała, że stan techniczny jednostki był kiepski i wymagał pilnego remontu, który przeprowadzono między listopadem 1943 a majem 1944 w North Woolwich. Po zakończeniu napraw *Duncan* został przydzielony do 14 Grupy Eskortowej *Western Approaches Command*, w której ramach działał na północnym Atlantyku do kwietnia 1945.

Już 11 maja 1945 jednostkę odstawiono do Rezerwy „C", a w lipcu tego roku *Duncan* został sprzedany na złom. W listopadzie okręt dostarczono do Barrow, jednak samo złomowanie zakończono dopiero w roku 1949.

DAINTY (H 53)

Bezpośrednio po wejściu do służby okręt wszedł w skład 1 Flotylli Niszczycieli i między lutym 1933 a sierpniem 1934 operował na Morzu Śródziemnym, choć w okresie październik-listopad 1933 odbył rejs na wody Morza Czerwonego i Zatoki Perskiej.

Po powrocie do Anglii jednostka przeszła remont w Portsmouth, po czym została skierowana na Daleki Wschód do *China Station*, osiągając w początkach stycznia 1935 Hongkong.

Na dalekowschodnich wodach *Dainty* pozostawała w składzie 8 Flotylli Niszczycieli, a później 21 Flotylli praktycznie do chwili wybuchu światowego konfliktu.

W związku z konfliktem wokół Abisynii w okresie między wrześniem 1935 a czerwcem 1936 niszczyciel pełnił służbę na Morzu Czerwonym. Po powrocie do Hongkongu przeprowadzał patrole antypirackie na wodach chińskich. Gdy w dniu 21 stycznia 1937 parowiec *Hsin Peking* wszedł na mieliznę Nemesis Rock w pobliżu Ningpo to właśnie *Dainty* zabezpieczał statek przed atakiem piratów do czasu jego ponownego uruchomienia.

W okresie styczeń – marzec 1938 niszczyciel odwiedził Singapur, Sarawak i Filipiny.

Po wybuchu wojny w Europie okręt wraz z bliźniaczymi *Diana* i *Daring* (z Singapuru) oraz liderem *Duncan* przeszedł na Morze Śródziemne, osiągając 30 września Aleksandrię. W grudniu jednostkę poddano remontowi na Malcie, po czym skierowano do 2 Flotylli Niszczycieli bazującej we Freetown i prowadzącej poszukiwania niemieckich nawodnych rajderów na południowym Atlantyku. W działaniach tych *Dainty* brał udział do kwietnia 1940, a następnie powrócił na Maltę, gdzie zasilił 10 Flotyllę Niszczycieli.

W początkowym stadium wojny z Włochami niszczyciel w dniu 12 czerwca 1940 uczestniczył w akcji ratowania 400 rozbitków z zatopionego w pobliżu Krety lekkiego krążownika *Calypso*. W nocy z 20/21 czerwca okręt eskortował alianckie jednostki nawodne, które ostrzeliwały włoskie umocnienia w Bardia. 27 czerwca *Dainty* z bliźniaczym *Defender* oraz *Ilex* zaatakowały na zachód od Krety włoski okręt pod-

81. Niektóre źródła zapisują na konto *Duncana* również *U 274* zatopiony wspólnie z niszczycielem *Vidette* i lotnictwem 23 października 1943 na północnym Atlantyku na południowy zachód od Islandii.

wodny *Console Generale Liuzzi*, zmuszając ostatecznie jednostkę 29-go do samozatopienia w związku z powstałymi uszkodzeniami. W tym samym dniu niszczyciel wraz z *Ilex* zatopił bombami głębinowymi na południe od Krety okręt podwodny *Uebi Scebeli*, równocześnie uszkadzając i zmuszając do ucieczki kolejny – *Salpa*. 9 lipca 1940 niszczyciel uczestniczył w bitwie koło Kalabrii jako eskorta *Force „C"*.

W końcu lipca 1940 okręt wchodził w skład eskorty konwoju AN.2 z Egiptu do różnych portów Morza Egejskiego. W sierpniu uczestniczył w ochronie konwoju z zaopatrzeniem z Egiptu na Maltę, a w początkach września ostrzelał włoskie lotnisko Scarpanto.

Jednostka operowała również u wybrzeży Libii blokując trasy dostaw dla włoskich wojsk. W dniu 31 grudnia 1940 *Dainty* zdobył 2 włoskie 250 tonowe szkunery próbujące przerwać się do blokowanej bazy Bardia.

Bazując przejściowo w Zatoce Suda na Krecie niszczyciel w połowie stycznia 1941 doprowadził tam uszkodzony przez lotnictwo zbiornikowiec *Desmoulea*.

Po powrocie do *Inshore Squardon* – *Dainty* operował na wodach libijskich. W dniu 24 lutego 1941 w godzinach popołudniowych wychodzący z Tobruku niszczyciel został zaatakowany przez nieprzyjacielskie lotnictwo. Bezpośrednie trafienie bombą o wagomiarze 450 kg w część rufową wywołała pożar zbiorników paliwa, a następnie eksplozję rufowej komory amunicyjnej, co przesądziło o losie okrętu, doprowadzając do jego zatonięcia w punkcie o współrzędnych 32°04'N i 24°04'E. Na pokładzie *Dainty* zginęło 16 członków załogi, w tym 2 oficerów, a dalszych 18 zostało rannych[82].

DARING (H 16)

Jednostka podobnie jak jej bliźniacy trafił do służby w składzie 1 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej, gdzie pozostawała do sierpnia 1934. W międzyczasie okręt odbył w okresie wrzesień – październik 1933 dwumiesięczny rejs na wody Morza Czerwonego i Zatoki Perskiej. W dniu 29 kwietnia dowództwo *Daringa* objął Cdr (pol. kmdr por) Lord Louis Mountbatten, dla przyszłego admirała było to pierwsze samodzielne dowództwo. Funkcję tę Mountbatten pełnił do grudnia 1934, gdy w Singapurze przejął niszczyciel *Wishart*.

Po powrocie do Anglii jednostka przeszła szybki remont w Sheerness, po czym została skierowana na Daleki Wschód do służby na *„China Station"*. Po osiągnięciu Hongkongu okręt dołączył do 8 Flotylli Niszczycieli, przemianowanej później na 21 Flotyllę, w której składzie pozostawał praktycznie aż do wybuchu światowego konfliktu.

W związku z nader wybuchową sytuacja w Europie część flotylli niszczycieli typu „D"[83] opuściła Daleki Wschód i z Singapuru skierowała się na Morze Śródziemne. *Daring* dotarł tam jako ostatni dopiero w listopadzie 1939, bowiem wcześniej przez ponad 2 miesiące pełnił służbę patrolową i eskortową na wodach Morza Czerwonego. Na przełomie listopada i grudnia 1939 okręt został poddany remontowi na Malcie.

Na ojczyste wody niszczyciel powrócił w początkach 1940 eskortując pasażerski liniowiec *Dunnottar Castle*, osiągając 7 stycznia Belfast. Po drobnych naprawach w Portsmouth 25 stycznia 1940 jednostka wyruszyła do Scapa Flow, gdzie w pierwszych dniach lutego weszła w skład 3 Flotylli Niszczycieli.

W dniu 18 lutego 1940 eskortujący konwój HN12 z Norwegii *Daring* został na wysokości Orkadów storpedowany przez *U 23* (d-ca KL Otto Kretschmer). W wyniku trafienia torpedy w część rufową niszczyciel eksplodował, przewrócił się i zatonął w ciągu zaledwie kilku minut w punkcie o współrzędnych 58°39"N i 01°40'W. Wraz z *Daring* zginął jego d-ca Cdr (pol. kmdr por.) S. A. Cooper, 8 oficerów oraz 148 członków załogi. Jedynych 5 ocalałych z katastrofy rozbitków podjął z wody okręt podwodny *Thistle*, który był świadkiem tragicznego ataku[84].

DECOY (H 75)

Pierwszym przydziałem jednostki była 1 Flotylla Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej, w której składzie pozostawał do sierpnia 1934. W międzyczasie okręt odbył w miesiącach wrzesień – październik 1933 rejs na wody Morza Czerwonego i Zatoki Perskiej. Na przełomie listopada i grudnia tego roku przeszedł na Malcie naprawę wyrzutni torpedowych.

Po powrocie do Anglii poddano niszczyciel szybkiemu remontowi w Devonport, po czym skierowano na Daleki Wschód, gdzie w składzie *China Station* pozostawał praktycznie do chwi-

82. Wg Rubanowa O.A. *Eskadriennyje minonoscy*…straty załogi *Dainty* wynosiły 33 ludzi.
83. Były to lider *Duncan* oraz niszczyciele *Diana*, *Dainty* i *Daring*.
84. Wg Englisha J. *AMAZON to*…

Daring w składzie 1 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Decoy w okresie służby na Morzu Śródziemnym. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

li wybuchu wojny. Miejsce służby Hongkong osiągnął *Decoy* w dniu 3 stycznia 1936, zasilając 8 Flotyllę Niszczycieli, przemianowaną następnie na 21 Flotyllę. W związku z konfliktem wokół Abisynii od listopada 1935 okręt operował na wodach Morza Czerwonego bazując w Adenie i Perim. Przed powrotem na Daleki Wschód jednostka w okresie lipiec – sierpień 1936 odwiedziła Mombasę i inne porty Afryki Wschodniej. Bazując w Hongkongu *Decoy* patrolował przybrzeżne wody chińskie, w I kwartale 1937 odwiedził Filipiny i Holenderskie Indie Wschodnie, zaś w sierpniu 1938 Tsingtau.

Zagrożenie wojenne w Europie spowodowało, że *Decoy* został we wrześniu 1939 przerzucony na Morze Śródziemne, gdzie podjął służbę patrolową w poszukiwaniu wojennej kontrabandy. W grudniu 1939 w toku remontu na Malcie stwierdzono korozję grodzi między maszynownią a kotłownią, wymagającą pilnej naprawy, podobnie jak cały kadłub, kominy oraz pompy. W styczniu 1940 po zakończonym remoncie jednostka przeszła do Freetown, gdzie trafiła do 20 Flotylli Niszczycieli, realizującej zadania eskortowe i patrolowe na południowym Atlantyku.

W maju 1940 *Decoy* został wezwany do powrotu na Morze Śródziemne, gdzie wzmocnił 10 Flotyllę Niszczycieli. Jeszcze w maju niszczyciel wraz z bliźniaczym *Defenderem* eskortował na trasie przez Morze Czerwone konwój US 2 z oddziałami australijskimi i nowozelandzkimi. W nocy z 20/21 czerwca okręt uczestniczył w ostrzale umocnień w Bardii. Wg niektórych źródeł brał także udział w akcji, która doprowadziła 29 czerwca do samozatopienia uszkodzonego włoskiego okrętu podwodnego *Console Generale Liuzzi*. Podobnie problematyczny jest udział niszczyciela w zatopieniu innego włoskiego okrętu podwodnego *Argonauta*.

W dniu 9 lipca 1940 *Decoy* uczestniczył w bitwie koło Kalabrii, w której trakcie został trafiony odłamkami pocisków włoskich jednostek. W początkach września wziął udział w ostrzale włoskiego lotniska Scarpanto.

We wrześniu 1940 okręt eskortował lotniskowiec *Illustrious* w czasie rajdu na Benghazi, a w październiku uczestniczył w ramach Operacji „MB-6" w konwoju z zaopatrzeniem z Aleksandrii na Maltę.

W czasie nalotu nieprzyjacielskiego lotnictwa na Aleksandrię w dniu 13 listopada 1940 niszczyciel został trafiony bombą, która zniszczyła rufowe działo kal. 120 mm, uszkadzając także pokłady i dno. Remont, który przeprowadzono na Malcie, zakończył się 1 lutego 1941.

W dniu 25 lutego 1941 *Decoy* wraz z niszczycielem *Hereward* wziął w nieudanej próbie opanowania przez brytyjskich komandosów wyspy Castellorizo w pobliżu Rodos w ramach Operacji „Abstention".

Niszczyciel uczestniczył w operacji ewakuacji sił alianckich z kontynentalnej Grecji i Krety, w której trakcie został nieznacznie uszkodzony w wyniku bliskich eksplozji bomb. Później okręt do listopada 1941 operował na przybrzeżnych trasach zaopatrzeniowych łączących Aleksandrię z Tobrukiem, przy czym w dniu 9 lipca zdołał szczęśliwie uniknąć trafienia bombą lotniczą. Na przełomie lat 1941-1942 *Decoy* przeszedł na Malcie remont awaryjny po kolizji z inną jednostką, a po jego zakończeniu powrócił do Aleksandrii w eskorcie konwoju ME 1.

Wybuch wojny na Dalekim Wschodzie w grudniu 1941 spowodował, że okręt włączono do 2 Flotylli Niszczycieli Eastern Fleet, stanowiącej od marca 1942 eskortę *Force „B"* na południe od Cejlonu. We wrześniu 1942 postanowiono odesłać niszczyciel do Anglii z uwagi na jego stan techniczny, wymagający pilnie gruntownego remontu. Po drodze jednak *Decoy* przez 2 miesiące operował na Atlantyku w oparciu o Freetown by ostatecznie osiągnąć Greenock 29 października 1942. W czasie działań na Atlantyku jednostka podjęła 41 rozbitków z brytyjskiego statku *Quebec City* zatopionego przez *U 156* na północny zachód od wyspy Ascension (Wniebowstąpienia), zaś 26 października kolejnych 16 rozbitków z amerykańskiego *Steel Navigator* zatopionego na Atlantyku przez *U 510*.

Okręt zmodernizowano w stoczni Palmers w Hebburn-on-Tyne w okresie 3 listopada – 12 kwietnia 1943 r. Uzbrojenie zmodyfikowano w ten sposób, że zdjęto działo Y (drugie rufowe) aby uzyskać przestrzeń dla dodatkowych bomb głębinowych. Dodatkowo zainstalowano aż 6 działek plot Oerlikon kal 20 mm oraz dwie wyrzutnie granatów przeciwko nisko lecącym samolotom. Ponadto zainstalowano radar Typ 286 ale w 1944 zastąpiono go Typ 290. Przed końcem wojny zdjęto również dalocelownik w jego miejsce instalując radar Typ 271. *Decoy* przekazano Royal Canadian Navy jeszcze w trakcie remontu dnia 1 marca. Oficjalnie wszedł do służby w RCN 12 kwietnia otrzymując nazwę *Kootenay* (okręt przejęto nieodpłatnie). Po szkoleniu i zgrywaniu załogi niszczyciel przydzielono do Grupy Eskortowej C5 gdzie miał eskortować konwoje na Północnym Atlantyku.

W dniu 22 maja 1943 *Kootenay* uratował 19 rozbitków z norweskiego zbiornikowca *Sandanger*, który został storpedowany 12 maja przez okręt podwodny *U 221*. Niszczyciel wykonywał zadania eskortowe do października, po czym przechodził remont w Halifaksie do grudnia.

Następnie powrócił do swojej dawnej grupy eskortowej lecz w maju 1944 zmienił przydział wchodząc w skład 11 Grupy Eskortowej, która miała wspierać alianckie lądowanie w Normandii. Głównym zadaniem było zwalczanie niemieckich okrętów podwodnych, które mogłyby zagrozić flocie inwazyjnej a następnie zaopatrzeniu płynącemu do walczących na kontynencie sił alianckich. Wykonując tego rodzaju zadania *Kootenay* wraz z niszczycielem *Ottawa* oraz korwetą *Statice* zatopił *U 678* na południu od Brighton w dniu 7 lipca 1944. Drugie zwycięstwo odniesiono 18 sierpnia gdy wraz z niszczycielami *Ottawa* oraz *Chaudière* zatopiono *U 621* w Zatoce Biskajskiej w pobliżu La Rochelle. Dwa dni później niszczyciel uczestniczył w zatopieniu trzeciego (!) niemieckiego okrętu podwodnego *U 984* również w Zat. Biskajskiej, tym razem na zachód od Brestu.

Kootenay przeszedł remont w okresie 2 październik 1944 – 27 luty 1945 w stoczni Shelburne Naval Dockyard, poczym znów wykonywał zadania ZOP na Kanale La Manche. Po kapitulacji Niemiec okręt odtransportowywał do ojczyzny kanadyjskich żołnierzy. Został przeniesiony do rezerwy w dniu 26 października i zacumowany w Sydney (nie w Australii tylko w mieście o tej samej nazwie, lecz w Nowej Szkocji). Okręt sprzedano i rozebrano na złom w 1946 r.

DEFENDER (H 07)

Początkowe losy *Defendera* nie odbiegały od pozostałych jednostek typu „D". Pierwszym przydziałem była 1 Flotylla Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej w której składzie pozostawał do sierpnia 1934, wykonując między innymi trzymiesięczny rejs na wody Morza Czerwonego i Zatoki Perskiej.

Po powrocie do Anglii okręt przeszedł szybki remont w Devonport, po czym został skierowany na Daleki Wschód do *China Station*, gdzie pozostawał praktycznie niemal do chwili wybuchu wojny. Jednostka osiągnęła Hongkong w początkach stycznia 1935 i weszła w skład 8 Flotylli Niszczycieli, przemianowanej następnie na 21 Flotyllę.

W związku z konfliktem wokół Abisynii *Defender* skierowano na Morze Czerwone by wzmocnić siły Floty Śródziemnomorskiej. Na tym akwenie niszczyciel operował między listopadem 1935 a czerwcem 1936, zaś przed powrotem na Daleki Wschód odwiedził jeszcze porty Afryki Wschodniej.

Problemy techniczne z kotłami parowymi spowodowały konieczność wymiany rurek kotłowych przeprowadzoną w Singapurze na przełomie lat 1938-1939, zaś wiosną 1939 w Hongkongu dokonano naprawy innych elementów układu napędowego.

W związku z narastającym zagrożeniem wojennym Europie *Defender* został przydzielony do Floty Śródziemnomorskiej. Już w dniu 19 września 1939 osiągnął Aleksandrię, gdzie pozostawał w składzie 21 Flotylli Niszczycieli prowadzącej tym razem poszukiwania wojennej kontrabandy na nowym akwenie. W styczniu 1940 okręt podjął patrolowanie wybrzeży Portugalii w oparciu o bazę w Gibraltarze. Później jednostka przeszła do Freetown by eskortować konwoje na trasach zachodnioafrykańskich. Po powrocie w kwietniu 1940 do Gibraltarze *Defender* został w maju włączony do składu 10 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej.

Jeszcze w maju niszczyciel wraz z bliźniaczym *Decoy* eskortował na trasie przez Morze Czerwone konwój US 2 z oddziałami australijskimi i nowozelandzkimi.

Jednostka uczestniczyła w akcji przeciwko włoskim okrętom podwodnym w rejonie Krety, która doprowadziła do samozatopienia *Console Generale Liuzzi*. W dniu 9 lipca 1940 okręt wziął udział w bitwie koło Kalabrii eskortując jednostki ciężkie *Force „C"*.

Okręt wchodził w skład eskorty konwoju AN. 2 z Egiptu do portów Morza Egejskiego. W listopadzie w ramach Operacji „MB-8" zabezpieczał przejście konwojów MW3 z Egiptu na Maltę oraz ME3 z Malty do Egiptu. Również w listopadzie 1940 wziął udział w Operacji „Collar" zabezpieczając przejście konwoju z Gibraltaru, zaś 27 listopada wziął udział w bitwie z siłami włoskimi pod Cape Spartivento.

W początkach stycznia 1941 jednostka eskortowała konwój z zaopatrzeniem MW 5 z Aleksandrii na Maltę w ramach Operacji „Excess". Na Malcie niszczyciel przeszedł remont, po którego zakończeniu w dniach 27-29 marca wziął udział w słynnej bitwie pod Matapan.

Wiosna 1941 to jednak przede wszystkim ewakuacja alianckich sił z kontynentalnej Grecji i Krety. W ramach Operacji „Demon" jednostka eskortowała do Aleksandrii konwój GA 15, odpierając po drodze ataki włoskich lekkich okrętów nawodnych. W maju natomiast *Defender* uczestniczył w ewakuacji alianckich oddziałów z Krety do Egiptu.

W dniu 10 czerwca 1941 jednostka wraz z innym okrętami 10 Flotylli Niszczycieli wspierała alianckie działania desantowe przeciwko francuskim siłom Vichy w Syrii i Libanie w ramach Operacji „Exporter".

Na przełomie czerwca i lipca 1941 *Defender* rozpoczął działania na trasie konwojów przybrzeżnych między Aleksandrią a oblężonym Tobrukiem. W dniu 11 lipca 1941 powracający z Tobruku wraz z australijskim niszczycielem *Vendetta* okręt został o godz. 05:55 zaatakowany przez niemieckie lotnictwo[85]. Jednostka została poważnie uszkodzona bombę, która co prawda nie trafiła bezpośrednio, lecz spadła w pobliżu i eksplodowała pod kadłubem niszczyciela. Eksplozja nastąpiła dokładnie pod grodzią maszynowni, powodując pęknięcie kadłuba i zalanie maszynowni. Na szczęście w wyniku ataku nie zginął żaden z członków załogi ani transportowanych na pokładzie osób. Towarzyszący *Vendetta* wziął na hol uszkodzony *Defender* na którym pozostała jedynie szkieletowa załoga. Niestety próba nie powiodła się, bowiem holowana jednostka zaczęła osiadać rufą. Ostatecznie *Vendetta* musiał na wysokości Sidi Barrani dobić *Defendera* torpedami i ogniem artyleryjskim, powodując zatonięcie niszczyciela o godz. 11:15[86].

DELIGHT (H 38)

Bezpośrednio po wejściu do służby okręt był wykorzystywany do prób z nowymi torpedami kal. 533 mm Mk IX, a po ich zakończeniu trafił do 1 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej, w której składzie pozostawał do sierpnia 1934, uczestnicząc między innymi jesienią 1933 w trzymiesięcznym rejsie na wody Zatoki Perskiej.

Po powrocie do Anglii *Delight* został poddany szybkiemu remontowi w Portsmouth, po czym skierowany na Daleki Wschód do *China Station*, gdzie podjął służbę w 8 Flotylli Niszczycieli, przemianowanej następnie na 21 Flo-

85. Wg Rubanowa O.A. *Eskadriennyje minonoscy…* były to bombowce nurkujące Ju-87 Stuka, natomiast inne źródła wspominają o pojedynczym Ju-88 ze składu I/Lehrgeschwader I wykonującym lot rozpoznawczy.

86. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Delight również na Morzu Śródziemnym (1 Flotylla Niszczycieli), luty 1933 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

tyllę. W czasie pobytu na wodach dalekowschodnich jednostka została w związku z konfliktem wokół Abisynii oddelegowana do Adenu i na Morze Czerwone, gdzie przebywała w okresie między wrześniem a listopadem 1935. W roku 1936 niszczyciel uczestniczył w dwumiesięcznym patrolu antypirackim u wybrzeży Chin.

W przededniu wybuchu wojny w Europie *Delight* przerzucono do Adenu, a następnie Aleksandrii, gdzie wzmocnił siły Floty Śródziemnomorskiej. W dniu 30 grudnia 1939 niszczyciel osiągnął Portsmouth. Okręt poddano remontowi, a po jego zakończeniu w początkach lutego 1940 wcielono do 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet.

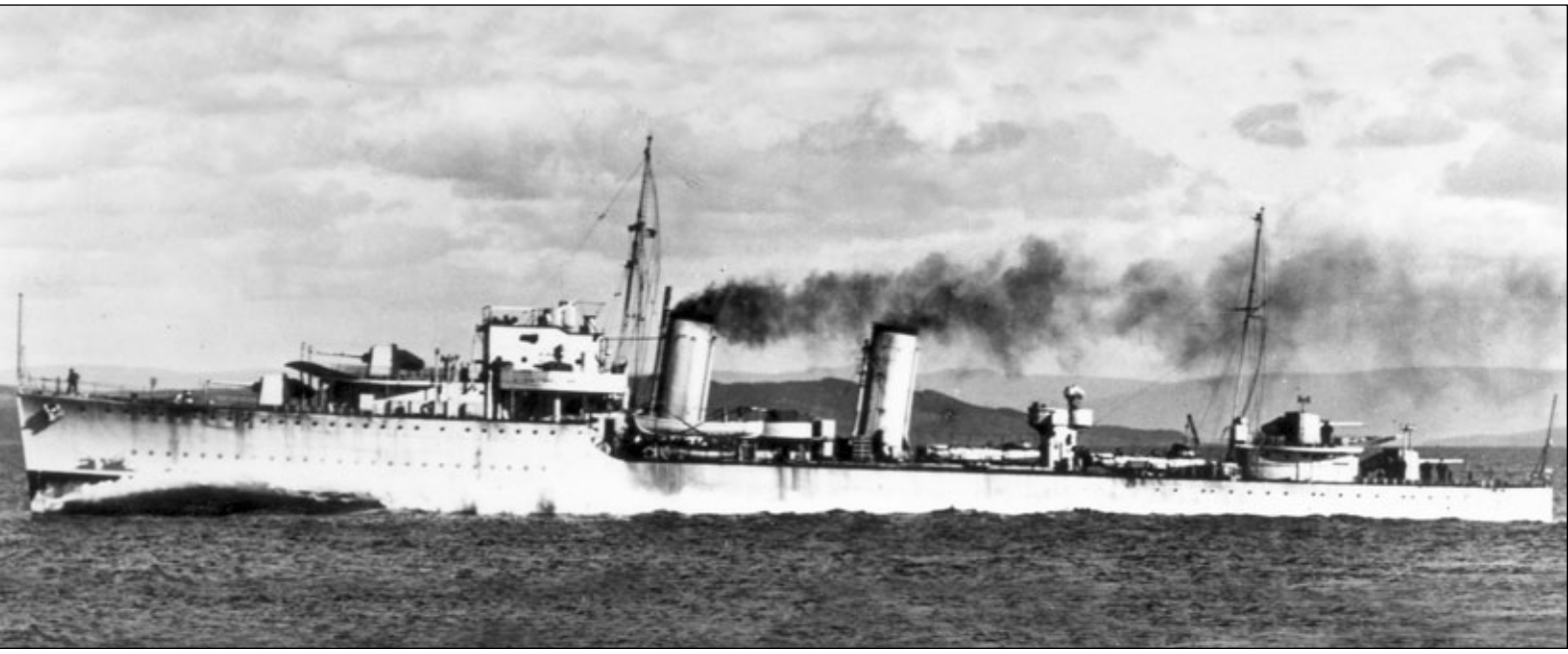
Delight wziął udział w kampanii norweskiej. 26 kwietnia eskortował do Scapa Flow lotniskowiec *Furious*, a 1 maja uczestniczył w ewakuacji przyczółka Andalsnes. W dniach 17-28 maja wspierał siły zaangażowane w walki o Narwik, a 7-8 czerwca eskortował konwój z oddziałami ewakuowanymi z tego miasta w ramach Operacji „Alphabet", unikając szczęśliwie zniszczenia przez operujący w bezpośrednim sąsiedztwie zespół niemieckich krążowników liniowych *Scharnhorst* i *Gneisenau*.

13 czerwca 1940 jednostka eskortowała uszkodzony w wyniku ataku torpedowego nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego brytyjski krążownik pomocniczy *Scotstoun*. W dniach między 21 czerwca a 24 lipca 1940 niszczyciel ostał poddany w Rosyth remontowi układu napędowego. Po jego zakończeniu okręt skierowano do Clyde.

Delight opuścił Portland w porze dziennej 29 lipca 1940, kierując się do Clyde, jednak został wykryty przez niemiecki radar „Freya" zainstalowany w rejonie Cherbourga, co spowodowało, że około godz. 18:35 jednostka stała się celem ataku 16 samolotów Luftwaffe. W chwili ataku okręt znajdował się w odległości 20 Mm na południowy zachód od Portland Bill. Jedna ze zrzuconych bomb trafiła pokład dziobówki, wywołując pożar, który objął dolną elektrownie pokładową. Rozprzestrzenianiu się ognia sprzyjał wyciek paliwa z uszkodzonych przewodów paliwowych. O godz. 21:40 doszło do silnej eksplozji w części dziobowej niszczyciela, który wkrótce potem poszedł na dno. Wraz z *Delightem* zginęło 6 członków jego załogi[87]. Do dziś rozłamany na kilka części wrak okrętu spoczywa na głębokości 62 m.

87. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Diamond w październiku 1932 r. w czasie prób prędkościowych. Fot. zbiory Richarda Osborne'a.



Diana w składzie 1 Flotylli Niszczycieli w 1933 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

DIAMOND (H 22)

Bezpośrednio po wejściu do służby, podobni jak pozostałe jednostki typu „D". *Diamond* został przydzielony do 1 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym, gdzie pozostawali do sierpnia 1934, odbywając w międzyczasie jesienią 1933 trzymiesięczny rejs na wody Zatoki Perskiej.

Po powrocie do Anglii jednostka przeszła trwający prawie 2 miesiące remont w Devonport, po czym została skierowana na Daleki Wschód do *China Station*, gdzie pozostawała praktycznie do chwili wybuchu II wojny światowej. W początkach stycznia 1935 okręt osiągnął Hongkong, gdzie zasilił 8 Flotyllę Niszczycieli, przemianowaną następnie na 21 Flotyllę.

W początkach sierpnia 1939 w Singapurze rozpoczęto remont *Diamonda*, który trwał aż do listopada tego roku, choć samą bazę niszczyciel opuścił w związku z przesunięciem do Floty Śródziemnomorskiej dopiero 4 grudnia. Jednostka osiągnęła Maltę 19 grudnia, lecz już po miesiącu została przeniesiona do *South Atlantic Station* we Freetown, gdzie dotarła 15 stycznia 1940, zasilając tamtejszą 20 Flotyllę Niszczycieli, realizującą zadania eskortowe.

Na Maltę *Diamond* powrócił w kwietniu 1940 i po krótkim remoncie wszedł w skład nowoutworzonej 10 Flotylli Niszczycieli obejmującej 20 Dywizjon oraz 5 australijskich okrętów tej klasy.

Wkrótce po wypowiedzeniu wojny przez Włochy jednostka została w pobliżu Malty dwukrotnie (11 i 17 czerwca) 1940) nieznacznie uszkodzona w wyniku ataków włoskiego lotnictwa,

Okręt jednak szybko włączył się do prowadzonych działań wojennych. Pod koniec lipca 1940 wchodził w skład sił eskortujących konwój AN. 2 z Egiptu do różnych portów Morza Egejskiego. 23 sierpnia uczestniczył w ostrzale bazy włoskiego lotnictwa morskiego w Bomba w Libii. 30 sierpnia wraz bliźniaczym *Dainty* oraz *Jervis* i *Juno* eskortował konwój na Maltę w ramach Operacji „Hats".

W listopadzie 1940 *Diamond* eskortował konwój MB 8 w toku Operacji „Collar". Następnie po przejściu na Maltę zasilił *Force „D"* w których składzie uczestniczył 27 listopada 1940 w bitwie z siłami włoskimi pod Cape Spartivento.

W styczniu 1941 eskortował wraz bliźniaczym *Defenderem* konwój MW 5 z zaopatrzeniem z Aleksandrii na Maltę, a w połowie kwietnia konwój powrotny z Malty do Aleksandrii.

Rozwój wydarzeń sprawił, że w drugiej połowie kwietnia 1941 pierwszoplanowym zadaniem floty stała się ewakuacja sił alianckich z Grecji. Rankiem 27 kwietnia 1941 *Diamond* wraz z niszczycielem *Wryneck* prowadził akcję ratowania rozbitków z zatopionego przez niemieckie lotnictwo po wyjściu z Navplion holenderskiego transportowca *Slamat*, przewożącego 700 ewakuowanych żołnierzy, a następnie skierował się w kierunku Zatoki Suda na Krecie[88]. W trakcie tego rejsu okręty Royal Navy zostały na południe od wyspy Morea zaatakowane przez niemieckie bombowce Ju-88 i myśliwce Bf-109, które szybko doprowadziły do zatopienia *Diamonda* w punkcie o współrzędnych 36°30'N i 23°34'E. W wodach Morza Egejskiego zginęła niemal cała załoga okrętu na czele z d-cą Lt. Cdr (pol. kmdr ppor.) P. A. Cartwright o raz 7 oficerów i 141 marynarzy. Wkrótce los *Diamonda* podzielił również *Wryneck*, zaś z całego zespołu uratowano zaledwie 42 członków załóg, tym 1 oficera oraz raptem 8 transportowanych żołnierzy[89].

DIANA (H 49)

Po wejściu do służby *Diana* została skierowana na Morze Śródziemne, gdzie trafiła do składu 1 Flotylli Niszczycieli. Na tym akwenie jednostka operowała do sierpnia 1934, przeprowadzając w międzyczasie także trzymiesięczny rejs na wody Morza Czerwonego i Zatoki Perskiej.

Po powrocie do Anglii niszczyciel został w Sheerness poddany dwumiesięcznemu remontowi, po czym odprawiony na Daleki Wschód do *China Station*, osiągając Hongkong w początkach styczni 1935. Na tych wodach *Diana* pozostawała praktycznie do września 1939, pełniąc służbę w 8 Flotylli Niszczycieli, przemianowanej następnie na 21 Flotyllę. W związku z konfliktem wokół Abisynii jednostkę wysłano na Morze Czerwone jako wsparcie dla Floty Śródziemnomorskiej. Na akwenie tym okręt pozostawał w okresie między wrześniem 1935 a majem 1936. Przed powrotem na Daleki Wschód, który nastąpił ostatecznie 7 sierpnia 1936, niszczyciel odwiedził jeszcze Bombaj oraz porty Afryki Wschodniej.

W czasie pobytu na wodach dalekowschodnich na odnotowanie zasługuje fakt obsadzenia przez oddział desantowy *Diany* statku *Fausang* w porcie Swatow w dniu 30 września 1937. W tym samym roku wysłano również okręt w celu ustalenia przyczyn niesprawności latarni morskiej na Turnabout Island w pobliżu Amoy. Po przybyciu na miejsce okazało się, że latarnia padła ofiarą ataku piratów.

W związku z wybuchem wojny w Europie jednostka została skierowana na Morze Śródziemne w celu wzmocnie-

88. Wg Perepeczki A. *Burza nad Atlantykiem* tom II, Warszawa 2000, transportowiec *Slamat* miał przewozić jedynie 500 ewakuowanych żołnierzy.

89. Wg Englisha J. *Amazon to…*

nia sił operującej tam floty. Miejsce przeznaczenia osiągnęła *Diana* w październiku 1939, po czym przeszła na Maltę celem dokonania napraw związanych ze stwierdzoną korozją. Po zakończeniu trwającego cały listopad remontu okręt skierowano do poszukiwania kontrabandy wojennej.

W styczniu 1940[90] *Diana* powróciła na angielskie wody i weszła w skład 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, pełniącej służbę patrolową. W dniu 15 lutego jednostka eskortowała uszkodzony lider *Duncan*, holowany do Invergordon po wcześniejszej kolizji z jednym ze statków ochranianego konwoju ON 8.

Wraz z Home Fleet *Diana* wzięła aktywny udział w kampanii norweskiej. W dniu 25 kwietnia niszczyciel wraz z bliźniaczym *Delightem* eskortował do Scapa Flow lotniskowiec *Furious*, a 1 maja zabezpieczał ewakuację sił z przyczółka Andalsnes. To właśnie na pokładzie tej jednostki d-ca norweskiej armii gen. Otto Ruge pokonał trasę z Molde do Tromsø. W dniu 21 maja okręt wchodził w skład eskorty lotniskowców *Glorious* i *Furious* w czasie przerzutu samolotów na lotnisko Bardufoss. Na przełomie maja i czerwca niszczyciel stanowił eskortę lotniskowców *Ark Royal* i *Furious* w czasie ewakuacji sił alianckich z Norwegii w ramach Operacji „Alphabet".

Po zakończeniu działań w Norwegii niszczyciel skierowano do remontu przeprowadzonego w lipcu w „Royal Albert Dock" w Londynie.

Okręt skierowano do remontu w Londynie w lipcu. Po jego zakończeniu *Diana* został przekazany Royal Canadian Navy w celu zastąpienia niszczyciela *Fraser*, który zatonął w dniu 25 czerwca 1940 r. na skutek kolizji z krążownikiem *Calcutta*. Niszczyciel formalnie wszedł do służby w Royal Canadian Navy w dniu 6 września 1940 otrzymując nazwę *Margaree*. W dniu 17 października okręt wyszedł w morze jako część eskorty konwoju OL8 płynącego do Kanady, jednak nigdy tam nie dotarł bowiem pięć dni później uległ kolizji z frachtowcem *Port Fairy*. Spośród 176 członków załogi, którzy w tym czasie znajdowali się na pokładzie niszczyciela, 6 oficerów i 28 podoficerów i marynarzy uratował *Port Fairy*, lecz niestety pozostałych 142 zginęło.

DUCHESS (H 64)

Duchess tak jak pozostałe okręty typu „D" po wejściu do służby opuścił angielskie wody i przeszedł na Morze Śródziemne, gdzie zasilił 1 Flotyllę Niszczycieli. W czasie pobytu na tym akwenie jednostka odbyła jesienią 1933 trzymiesięczny rejs do Zatoki Perskiej oraz na przełomie lat 1933-1934 została poddana na Malcie remontowi elementów układu napędowego.

Do Anglii niszczyciel powrócił w sierpniu 1934, po czym przeszedł dwumiesięczny remont w Chatham, po którego zakończeniu został w listopadzie tego roku skierowany na Daleki Wschód, osiągając w styczniu 1935 Hongkong. Pobyt na *China Station* trwał praktycznie niemal do chwili wybuchu II wojny światowej, początkowo w składzie 8 Flotylli Niszczycieli, przemianowanej później na 21 Flotyllę. W międzyczasie w związku z konfliktem wokół Abisynii *Duchess* przerzucono na wody Morza Czerwonego, gdzie przebywał w okresie między wrześniem a listopadem 1935 wzmacniając siły Floty Śródziemnomorskiej.

Na wodach dalekowschodnich okręt uczestniczył w roku 1937 w turze patroli antypirackich, a w I kwartale 1938 złożył wizyty w portach Holenderskich Indii Wschodnich, Malajów i Singapurze.

W dniu 2 września 1937 w czasie szalejącego w Hongkongu tajfunu w rufę niszczyciela uderzył schodzący z kotwicy statek, powodując powstanie uszkodzeń, których usuwanie potrwało do połowy października.

W związku z narastającym niebezpieczeństwem wybuchu konfliktu zbrojnego w Europie *Duchess* w dniu 28 sierpnia 1939 opuścił Hongkong i trasą przez Singapur, Colombo i Aleksandrię przeszedł na wody Morza Śródziemnego, osiągając 12 października Maltę. Na tym akwenie jednostka operowała przez prawie 2 miesiące, a następnie w dniu 6 grudnia 1939 wyruszyła na ojczyste wody eskortując wraz z bliźniaczymi *Delight* i *Dainty* pancernik *Barham* oraz francuski krążownik liniowy *Dunkerque* na trasie z Gibraltaru do Clyde. W dniu 12 grudnia 1939 w warunkach gęstej mgły na wodach North Channel w odległości 9 Mm na zachód od Mull of Kintyre doszło do kolizji *Barham* z *Duchess*. Dziobnica pancernika rozcięła burtę niszczyciela, który zatonął niemal momentalnie w punkcie o współrzędnych 55°21'52"N i 06°02'39"W. Wraz z *Duchess* zginęło 124 członków załogi niszczyciela[91].

90. Wg innych źródeł miało to miejsce jeszcze w grudniu 1939.
91. Wg Englisha J. *AMAZON to…*

Duchess w burtowym ujęciu na kotwicy z 1933 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Niszczyciel *Express* w maju 1938 roku.
Fot. Wright & Logan

Niszczyciele typu „E"

Wzorem lat poprzednich Admiralicja w kwietniu 1931 wprowadziła do *Programu 1931* budowę kolejnej, pełnej, liczącej 8 jednostek, flotylli niszczycieli wraz z liderem, które oznaczono jako nowy typ „E", przy czym zgodnie z początkowymi założeniami, okręty miały stanowić w zasadzie nieco tylko zmodyfikowany i powiększony typ „D".

Przyjęto również, że wszystkie jednostki zostaną przystosowane do prowadzenia operacji stawiania min. Szybko jednak z tego zrezygnowano z uwagi na brak praktycznego doświadczenia w eksploatacji zarówno nowych min morskich jak i sprzętu do ich stawiania. Ostatecznie z całej serii do nowej funkcji przystosowano jedynie 2 okręty – *Esk* i *Express*[92].

W czerwcu 1931 został zatwierdzony wstępny projekt niszczyciela w wersji standard, a w lipcu również niszczyciela – szybkiego stawiacza min. W trakcie przygotowywania rysunków roboczych dokonano zmiany odróżniającej wyraźnie typ „E" od budowanych wcześniej jednostek tej klasy. Druga kotłownia została podzielona poprzeczną grodzią wodoszczelną na 2 mniejsze przedziały, z których każdy mieścił po 1 kotle parowym. Tym samym niszczyciele typu „E" posiadały *de facto* 3 kotłownie, co w istotny sposób poprawiło żywotność tych okrętów.

Choć typ „E" stanowił powtórzenie wcześniejszych „C" i „D", to jednak ponownie stanęła kwestia uzbrojenia niszczycieli. Z jednej strony ograniczenia tonażowe narzucone przez I Londyńską Konferencje Morską z roku 1930 (przypomnijmy wówczas łączny tonaż jednostek tej klasy Royal Navy został określony na ok. 150 tys. t) zmusiły Admiralicję do zwiększenia uwagi na uniwersalizm nowo powstających niszczycieli. W rezultacie jednostki typu „E" otrzymały ponownie trały parawanowe oraz wzmocnione uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych. Równocześnie powróciła w lutym 1932 i to już po zatwierdzeniu rysunków roboczych jednostek, sprawa ich uzbrojenia plot. Zgodnie z projektem miało je stanowić pojedyncze działo kal. 76 mm HA II, umieszczone na platformie między kominami, jednak zgłoszona modyfikacja doprowadziła do zastąpienia ich przez 2 zestawy poczwórnie sprzężonych wkm plot. kal. 12,7 mm Vickers. Równocześnie dzięki zastosowaniu nowego modelu łoża Mk XVII zwiększono z 30° do 40° maksymalny kąt podniesienia luf dział głównego kalibru niszczycieli 120 mm, co wzmocniło obronę plot. okrętów oczywiście tylko teoretycznie.

Po ostatecznym zatwierdzeniu wszystkich modyfikacji Admiralicja w lipcu 1932 skierowała do 14 stoczni pisemne zaproszenie do wzięcia udziału w przetargu na budowę niszczycieli. W listopadzie 1932 zostały wybrane 4 firmy, z którymi zawarto kontrakty, każdy opiewający na 2 jednostki, zaś dodatkowa stocznia miała prowadzić prace nad liderem.

Wyporność standardowa okrętów typu „E" wynosiła 1428 t, zaś wyporność pełna odpowiednio 1970 t[93]. Ich długość całkowita sięgała 100,3 m, w linii wodnej – 99,3 m, a między pionami – 97,0 m. Maksymalna szerokość kadłuba wynosiła 10,13 m, zaś zanurzenie 3,5 m przy wyporności standard i 3,81 m przy wyporności pełnej.

Układ napędowy nowych jednostek stanowiła dwuwałowa siłownia obejmująca 2 zestawy turbin parowych systemu Parsons z zębatymi przekładniami redukcyjnymi. Łączna moc siłowni 36 000 KM. Parę do napędu turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 327°C dostarczał zespół 3 trójwalczakowych wodnorurkowych kotłów systemu Admiralicji, opalanych paliwem płynnym.

Przy niepełnym obciążeniu maksymalna prędkość wynosiła 36 węzłów (wg niektórych źródeł jedynie 35,5 węzła), która jednak przy złym stanie morza i pełnym obciążeniu spadała do

92. wg Daszjana A. w Morozowa M.E. *Britanskije esmincy...*
93. wg Lentona H.T. *British and…*

Niszczyciele typu „E”				
Nazwa	Stocznia	Data		
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Echo	William Denny & Brothers Dumbarton	20.03.1933	16.02.1934	25.10.1934
Eclipse	William Denny & Brothers Dumbarton	22.03.1933	12.04.1934	29.11.1934
Electra	Hawthorn Leslie & Company Hebburn	15.03.1933	15.02.1934	15.09.1934
Encounter	Hawthorn Leslie & Company Hebburn	15.03.1933	29.03.1934	02.11.1934
Escapade	Scotts Shipbuilding &Engineering Company, Greenock	30.03.1933	30.01.1934	30.08.1934
Escort	Scotts Shipbuilding &Engineering Company, Greenock	30.03.1933	29.03.1934	06.11.1934
Esk	Swan Hunter & Wigham Richardson Wallsend on Tyne	23.03.1933	19.03.1934	26.09.1934
Express	Swan Hunter & Wigham Richardson Wallsend on Tyne	23.03.1933	29.05.1934	31.10.1934
Źródło: Whitley M.J. *Zerstorer im Zweiten Weltkrieg,* Stuttgart 1991				

31,5-32 węzłów. W trakcie prób wszystkie okręty serii osiągnęły prędkość 36 węzłów. Maksymalny zapas paliwa wynosił 477 t (*Esk* – 488 t), co zapewniało zasięg 6350 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów, 4290 Mm przy 20 węzłach oraz 1285 Mm przy prędkości maksymalnej.

Podstawowe uzbrojenie artyleryjskie jednostek typu „E” stanowiły 4 szybkostrzelne działa kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX* na pojedynczych łożach Mk XVII, zapewniających maksymalny kąt podniesienia lufy +40°. Zapas amunicji wynosił po 200 pocisków na lufę. Zachowano przy tym tradycyjne rozmieszczenie dział na pokładzie okrętu, po 2 w superpozycji w dziobowej i rufowej części jednostki.

Obronę plot. niszczyciela zapewniały 2 zastawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm (0,5") Vickers Mk I o kącie podniesienia luf +80°. Zestawy zostały początkowo rozmieszczone na skrzydłach mostka w bryle dziobowej nadbudówki, choć później także na platformie między kominami. Zapas amunicji po 2500 pocisków na lufę.

Podobnie jak jednostki poprzednich serii również typ „E” otrzymał 4 karabiny maszynowe kal. 0,303" (kal. 7,7 mm) Lewis z zapasem po 2000 szt. amunicji na lufę oraz karabin maszynowy kal. 0,303" (kal. 7,7 mm) Vickers z zapasem 5000 pocisków na lufę.

Do kierowania ogniem dział głównego kalibru służył dalmierz MS.20 o bazie 3-metrowej oraz dalocelownik DCT Mk I (dla niszczycieli).

Uzbrojenie torpedowe obejmowało 8 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm w 2 poczwórnych, obrotowych aparatach QR VI, przeznaczonych do użycia ciężkich torped Mk IX. Aparaty zostały umieszczone tradycyjnie na śródokręciu. Wyrzutnie nie dysponowały zapasowymi torpedami.

Niszczyciele dla których nie przewidziano funkcji szybkich stawiaczy min zostały wyposażone w ASDIC umożliwiający wykrywanie okrętów podwodnych, zaś do ich zwalczania służyły bomby głębinowe typu „D”. Zapas bomb głębinowych wynosił 20 szt. (zwiększony do 30 szt. w czasie wojny), a ich użycie umożliwiały 2 jednogniazdowe miotacze burtowe oraz zrzutnia rufowa.

Do ochrony przed zagrożeniem minowym służył wprowadzony ponownie trał parawanowy TSDS.

Niszczyciele przeznaczone do stawiania min – *Esk* i *Express* posiadały uzbrojenie artyleryjskie zredukowane do 2 dział kal. 120 mm na stanowiskach „B” i „X”, poza tym z ich pokładów usunięto całkowicie uzbrojenie torpedowe. W zamian mogły one zabrać na pokład 60 nowych min morskich Mk XIV, każda o wadze całkowitej 1127 kg (543,6 kg sama mina + 583,4 kg tzw. kotwica)[94]. Przeprowadzone próby wykazały, że minimalna prędkość przy operacjach stawiania min musiała wynosić 10, a maksymalna 20 węzłów.

Niszczyciele *Echo*, *Escapade* oraz *Esk* (wersja minowa) zostały przystosowane do pełnienia funkcji okrętów flagowych dywizjonów, w związku z czym dysponowały niezbędnymi dodatkowymi pomieszczeniami mieszkalnymi, służbowymi oraz środkami łączności.

Etatowa załoga niszczycieli typu „E” zarówno w wersji standard jak i stawiacza min, liczyła, podobnie jak wcześniejszego typu „D”, 145 marynarzy i oficerów.

Liderem flotylli niszczycieli typu „E” został *Exmouth*, zbudowany przez „H.M. Dockyard” (państwowy, królewski arsenał) w Portsmouth, gdzie wcześniej powstał lider typu „D” – *Duncan*. Stępkę pod jednostkę położono 10 maja 1933, wodowano ją 30 stycznia 1934, a oddano do służby 9 listopada 1934[95].

W tym przypadku już na etapie prac projektowych zrezygnowano z budowy lidera odpowiadającego gabarytami standardowym niszczycielom typu, tak jak to miało miejsce w przypadku okrętów realizowanych w ramach *Programu 1928*, *1929* i *1930*. Postanowiono oprzeć się na zmodyfikowanym *Cordingtonie*, związanym z typem „A”. W rezultacie w czerwcu 1931 przedstawiono Radzie Admiralicji wstępny projekt jednostki z 3 kotłowniami oraz 2 działami plot. kal. 76 mm, który został zaakceptowany. W trakcie sporządzania dokumentacji roboczej zrezygnowano jednak z dział plot. kal. 76 mm, które zastąpiono 2 zestawami poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm.

Wyporność standardowa lidera wynosiła 1519 t, a wyporność pełna odpowiednio 2082 t. Całkowita długość kadłuba sięgała 104,5 m, długość w linii wodnej – 103,6 m, a między pionami – 101,0 m. Maksymalna szerokość okrętu wynosiła 10,3 m, zaś zanurzenie przy wyporności standardowej – 3,5 m, a przy pełnej – 3,8 m.

Układ napędowy jednostki stanowiły 2 zestawy turbin parowych systemu Parsons z przekładniami redukcyjnymi, wykonane przez firmę Fairfield z Glasgow. Moc siłowni wynosiła 38 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 327°C zapewniały 3 trójwalczakowe kotły wodnorurkowe systemu Admiralicji, opalane paliwem płynnym. Siłownia zapewniała przy niepełnym obciążeniu maksymalna prędkość 36,75 węzła[96], choć zdaniem innych źródeł wahała się ona między 35,5 a 36 węzłów. Pełen zapas paliwa wynoszący 490 t zapewniał zasięg 6500 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów oraz 1500 Mm (1350 Mm jak chcą inni) przy prędkości maksymalnej.

Uzbrojenie artyleryjskie nowego lidera obejmowało 5 dział kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX* na pojedynczych łożach Mk XVII, zapewniających kąt podniesienia lufy do +40°. Zapas amunicji 200 pocisków na lufę. Dodatkowe, piąte działa kal. 120 mm znajdowało się na platformie między kominami.

94. wg Marcha E.J. *British destroyers…*
95. wg Englisha J. *AMAZON to…*
96. wg Whitleya M.J. *Zerstorer im…*

Lider *Exmouth* w listopadzie 1934 r., krótko po wcieleniu do służby. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Obronę plot. okrętu zapewniały 2 zestawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk III z zapasem 2500 pocisków na lufę.

Wzorem wcześniejszych jednostek lider otrzymał również 4 karabiny maszynowe kal. 0.303" (kal. 7,7 mm) Lewis oraz 1 karabin maszynowy kal. 0.303" (kal. 7,7 mm) Vickers z odpowiednim zapasem amunicji.

Kierowanie ogniem artylerii głównego kalibru umożliwiał dalmierz MS.20 o bazie 3-metrowej oraz dalocelownik DCT Mk I.

Uzbrojenie torpedowe okrętu składało się z 2 czterorurowych obrotowych aparatów torpedowych kal. 533 mm QR VI, przystosowanych do użycia torped Mk IX. Lider nie posiadał na pokładzie torped zapasowych do przeładowania wyrzutni.

Exmouth został wyposażony w ASDIC umożliwiający wykrywanie okrętów podwodnych, do zwalczania których służyły bomby głębinowe typ „D". Zapas bomb wynosił początkowo 20 szt., lecz z chwilą wybuchu wojny został zwiększony do 35 szt., a ich użycie umożliwiały 2 miotacze burtowe (jednogniazdowe) oraz zrzutnia rufowa.

Załoga lidera wraz z zaokrętowanym sztabem flotylli liczyła 175 marynarzy i oficerów.

EXMOUTH (H 02)

Po wejściu do służby w listopadzie 1934 okręt trafił do 5 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, zostając jej liderem. Funkcję tę pełnił aż do kwietnia 1939. w czasie konfliktu włosko-abisyńskiego jednostka została czasowo przesunięta do Floty Śródziemnomorskiej celem jej wzmocnienia. *Exmouth* przebywał na Morzu Śródziemnym w okresie między sierpniem 1935 a marcem 1936, przechodząc w tym czasie 4-miesięczny remont w Aleksandrii.

Z chwilą wybuchu wojny domowej w Hiszpanii lider został włączony w skład patroli tzw. sił Komitetu do spraw Nieinterwencji, operując począt-

Exmouth w latach 30. Między kominami widoczne piąte działo 120 mm. Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

kowo na Biskajach, a następnie dwukrotnie na wybrzeżu śródziemnomorskim. Koniec hiszpańskiego konfliktu zastał jednostkę w Gibraltarze, skąd w kwietniu 1939 powróciła na wody ojczyste. Tam *Exmouth* został przydzielony do zadań szkoleniowych w ramach *Portsmouth Command*.

W dniu 2 sierpnia 1939 nastąpiła pełna reaktywacja okrętu, który został liderem 12 Flotylli Niszczycieli Floty Rezerwowej. Z chwilą wybuchu wojny we wrześniu 1939 Flotylla weszła w skład Home Fleet. W końcu listopada *Exmouth* wraz z niszczycielami *Eclipse* i *Echo* eskortował krążownik liniowy *Hood* w czasie poszukiwań niemieckich rajderów na południe od Islandii.

W grudniu 1939 lider został przesunięty do *Western Approaches Command*, gdzie wykonywał zadania patrolowe i eskortowe. W styczniu 1940 przeszedł do *Rosyth Command* i podjął działania na wodach Morza Północnego. W dniu 21 stycznia 1940 eskortująca statek *Cyprian Prince* jednostka została o godz. 05:35 storpedowana w Moray Firth przez niemiecki okręt podwodny *U 22* (d-ca Karl-Heinrich Jenisch). *Exmouth*(d-ca Capt. (pol. kmdr) Richard S Benson) zatonął natychmiast z całą liczącą 15 oficerów oraz 174 podoficerów i marynarzy załogą w punkcie o współrzędnych 58°15'N i 02°06'W.

ECHO (H 23)

Po wejściu do służby niszczyciel został przydzielony do 5 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, z którą w I kwartale 1935 wziął udział w rejsie do Indii Zachodnich. W związku z konfliktem włosko-abisyńskim *Echo* przesunięto czasowo na wody Morza Śródziemnego, gdzie przebywał do marca 1936. W międzyczasie w listopadzie 1935 w trakcie ćwiczeń w rejonie Aleksandrii doszło do kolizji z bliźniaczym *Encounterem*, która zakończyła się dwumiesięcznym remontem na Malcie.

Po powrocie do Home Fleet jednostka w okresie między styczniem a marcem 1937 uczestniczyła w patrolach na wodach Zatoki Biskajskiej w związku z toczącą się w Hiszpanii wojną domową. Na wodach brytyjskich niszczyciel przeszedł dwumiesięczny remont w Devonport, zaś w grudniu 1937 wziął udział we wspólnych brytyjsko-francuskich manewrach w oparciu o bazę w Oranie.

W dniu 31 maja 1938 doszło do pożaru w kotłowni nr 2 jednostki, którego skutki usuwano w Portsmouth do 18 czerwca. Po przeprowadzonym na przełomie lat 1938/1939 remoncie w Devonport *Echo* został ponownie wysłany na wody hiszpańskie. W dniu 6 lutego 1939 w czasie nocnych ćwiczeń w rejonie Gibraltaru doszło do kolizji z bliźniaczym *Esk*, na szczęście uszkodzenia okazały się nieznaczne.

Na wodach ojczystych niszczyciel zagrał niewielką rolę w filmie „Q Planes", po czym do początków września 1939 pozostawał w składzie 7 Flotylli Niszczycieli (eks-5 Flotylla). W sierpniu 1939 okręt przechodził remont kotłów w Sheerness, a po jego ukończeniu wszedł w skład 12 Flotylli Niszczycieli, w której ramach przeprowadzał patrole przeciwpodwodne oraz wykonywał zadania eskortowe na wodach Kanału La Manche. Już 17 września 1939 wziął udział w akcji ratowania rozbitków z lotniskowca *Courageous*, zatopionego za zachód od Irlandii przez niemiecki *U 29*.

13 października 1939 w warunkach panującej mgły *Echo* wszedł na mieliznę w rejonie Plymouth. Naprawę powstałych wówczas uszkodzeń zakończono 12 listopada, po czym jednostka podjęła ponownie służbę. W styczniu niszczyciel przeszedł do Scapa Flow by w maju wziąć udział w działaniach w Norwegii. W czerwcu został przesunięty do 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet wraz z którą uczestniczył w ewakuacji alianckich oddziałów z Norwegii.

W lipcu 1940 niszczyciel eskortował transportowiec *Ulster Prince* z oddziałami, które obsadziły Islandię, a następnie do końca sierpnia pełnił służbę eskortową na wodach Szkocji. W dniu 28 sierpnia 1940 wyruszył jako eskorta sił skierowanych do opanowania Dakaru (Operacja „Menace"), jednak mimo niepowodzeń tych działań do Clyde powrócił dopiero 27 października 1940. Z uwagi na stan urządzeń napędowych przeszedł trwający do połowy grudnia remont w stoczni Barclay Curle.

W styczniu 1941 jednostka uczestniczyła w Operacji „Rubble" – ucieczce do Wielkiej Brytanii 6 norweskich statków z leżącego nad Bałtykiem szwedzkiego portu Göteborg, zaś w marcu wchodziła w skład eskorty zespołu przeprowadzającego Operację „Claymore" na Lofotach[97].

Niszczyciel *Echo* w okresie wojny domowej w Hiszpanii. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

97. wg Perepeczki A. *Burza nad Atlantykiem* tom II, Warszawa 2000.

Echo w wojennych barwach, 30 sierpnia 1942 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

21 maja *Echo* wraz z 5 innymi niszczycielami stanowił eskortę krążownika liniowego *Hood* i okrętu liniowego *Prince of Wales* poszukujących niemieckich jednostek ciężkich na wodach Drogi Duńskiej, zaś po nieszczęsnej bitwie odprowadzał 25 maja uszkodzony *Prince of Wales* do bazy Hvalfjord na Islandii. W końcu lipca jednostka wchodziła w skład *Force „P"*, które przeprowadziły rajd przeciwko Kirkenes i Petsamo w północnej Norwegii.

W okresie między połową sierpnia a początkiem listopada 1941 *Echo* przeszedł remont w stoczni w North Woolwich, po czym powrócił do służby w 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. W początkach grudnia okręt skierowano na wody islandzkie, skąd eskortował konwój północny PQ 6 do Murmańska oraz powrotny QP 4, osiągając Scapa Flow 11 stycznia 1942.

Przez kolejne 3 miesiące jednostka eskortowała konwoje islandzkie, po czym w kwietniu opuściła Clyde wyruszając do Gibraltaru. Tam okręt włączono do eskorty amerykańskiego lotniskowca *Wasp*, który przerzucał samoloty na Maltę w ramach Operacji „Calendar". W początkach maja *Echo* uczestniczył w podobnej Operacji „Bowery", tym razem eskortując brytyjski lotniskowiec *Eagle*.

Po powrocie do Wielkiej Brytanii okręt do 18 czerwca operował znów jako eskorta konwojów islandzkich, po czym trafił do stoczni w Hull, gdzie został poddany remontowi. Po zakończeniu napraw jednostka weszła w skład 8 Flotylli Niszczycieli Home Fleet i prze-

Echo w trakcie eskorty amerykańskiego lotniskowca *Wasp*. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Echo w czasie działań na Morzu Śródziemnym. Fot. „Ships of the World"

szła na trasę konwojów do portów północnej Rosji, wyruszając 2 września wraz z konwojem PQ 18. *Echo* uczestniczył także w eskorcie konwoju powrotnego QP 14.

Niszczyciel wziął również udział w brytyjskiej Operacji „Gearbox" na Spitzbergenie w której trakcie utworzono punkt zaopatrzenia w paliwo w Lowe Sound oraz wsparto norweską stację meteo w Barensburgu.

Po powrocie na trasę konwojów północnych w listopadzie *Echo* eskortował QP 15, w grudniu JW. 51A oraz JW. 52 w styczniu 1943.

W okresie między lutym a czerwcem 1943 okręt przeszedł remont w stoczni Humber, a następnie wraz z 8 Flotyllą Niszczycieli wyruszył 17 czerwca do Gibraltaru by wzmocnić siły Floty Śródziemnomorskiej, w której składzie pozostawał aż do lutego 1944. W początkach lipca Flotylla dotarła do Aleksandrii by następnie wziąć udział w Operacji „Husky" – alianckim lądowaniu na Sycylii. W toku tej operacji 13 lipca 1943 *Echo* wraz z niszczycielem *Ilex* zatopił na wodach Cieśniny Messyńskiej włoski okręt podwodny *Nereide*. W rejonie Sycylii okręt przebywał do sierpnia by następnie we wrześniu 1943 wejść w skład sił zabezpieczających alianckie lądowanie we Włoszech pod Salerno w ramach Operacji „Avalanche". W dniach 10-14 września jednostka ubezpieczała przejście włoskich okrętów, które po zawieszeniu broni skierowały się na Maltę.

W połowie września *Echo* przeszedł na Morze Egejskie, gdzie uczestniczył

Echo już pod grecką banderą i nową nazwą *Navarion*. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Navarion na paradzie Koronacyjnej w Spithead, czerwiec 1953 r.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Eclipse płynący z dużą prędkością na Morzu Śródziemnym, 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

w alianckich operacjach mających na celu przejęcie od Włochów wysp Dodekanezu. Między innymi niszczyciel przerzucał wzmocnienie na wyspę Leros. W dniu 13 listopada 1943 wraz z *Belvoirem* podjął 109 rozbitków z *Dulvertona*, zatopionego w rejonie Kos w wyniku ataku lotniczego. Nazajutrz, 14 listopada ostrzeliwał niemieckie pozycje na Mount Appetici na Leros, wspierając broniące się na wyspie oddziały brytyjskie. Uczestniczył w ewakuacji Samos i przerzucie walczących tam oddziałów na Leros, jednak po upadku tej wyspy przeszedł na Maltę.

W grudniu 1943 *Echo* działał u zachodnich wybrzeży Włoch w Zatoce Gaeta, jednak od połowy stycznia 1944 przechodził remont na Malcie, co wiązało się z zamiarem przekazania jednostki greckiemu sojusznikowi. Po zakończeniu prac z dniem 5 kwietnia 1944 *Echo* opuścił brytyjską banderę i podniósł grecką, zmieniając równocześnie nazwę na *Navarinon*.

Okręt działał we wschodniej części Morza Śródziemnego oraz u wybrzeży Grecji. Od stycznia 1945 operował również przeciwko greckiej partyzantce komunistycznej. Po zakończeniu wojny pełnił funkcję jednostki szkolno-treningowej. W 1953 reprezentował Grecję na Paradzie Koronacyjnej królowej Elżbiety II w Spithead. W dniu 8 marca 1956 *Navarinon* został na Malcie zwrócony Royal Navy. Okręt wycofano ze służby i sprzedano firmie BISCO. Niszczyciel został w kwietniu 1956 przeholowany do stoczni złomowej Clayton and Davie w Dunston on Tyne, która dokonała rozbiórkę zakończono w kwietniu 1957 r.[98].

ECLIPSE (H 08)

Po wejściu do służby okręt przydzielono do 5 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. W końcu sierpnia 1935 w związku z konfliktem włosko-abisyńskim *Eclipse* przeszedł na Morze Śródziemne, gdzie czasowo wzmocnił operujące tam siły brytyjskie. Na wodach tych jednostka pozostawał do marca 1936, przechodząc w międzyczasie drobne remonty w Hajfie i Aleksandrii. Po powrocie do Wielkiej Brytanii niszczyciel na przełomie marca i kwietni 1936 został poddany remontowi w Devonport.

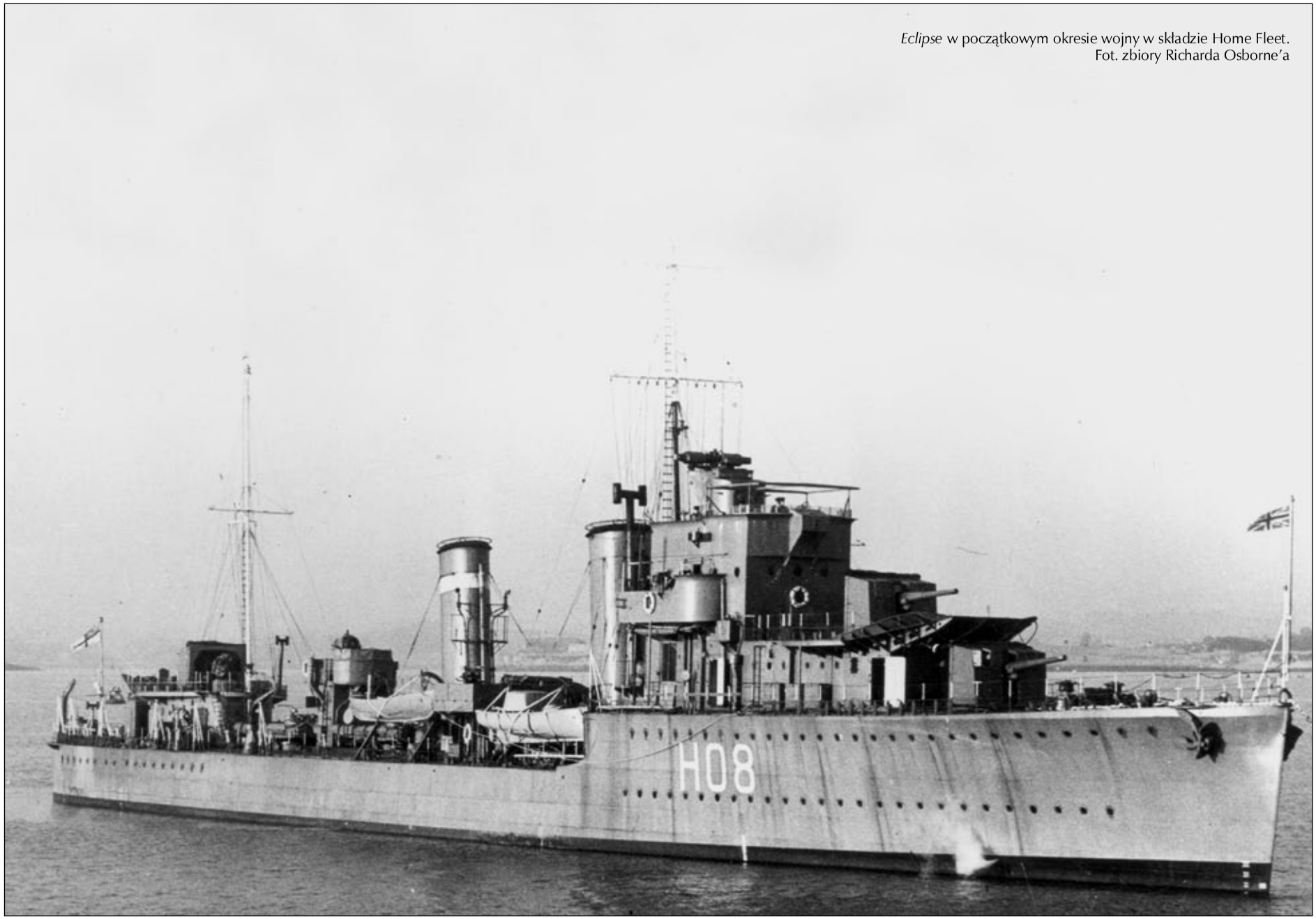
Eclipse kontynuował służbę głównie na wodach brytyjskich, choć uczestniczył również w 3 turach patroli na wodach Hiszpanii w związku z toczącą się tam wojną domową (na Biskajach oraz dwukrotnie u południowych wybrzeży).

W roku 1938 został odstawiony do rezerwy, jednaj 2 sierpnia 1939 okręt reaktywowano, a z chwilą wybuchu wojny we wrześniu 1939 przydzielono do 12 Flotylli Niszczycieli z zadaniem zapewnienia obrony przeciwpodwodnej floty oraz eskortowania konwojów na Morzu Północnym. 24 listopada wraz z *Echo* i *Exmouth* stanowił eskortę krążownika liniowego *Hood* poszukującego *Scharnhorsta* i *Gneisenau* próbujących przebić się na wody otwartego Atlantyku.

W grudniu niszczyciel został przydzielony do *Western Approaches Command*, gdzie pełnił służbę patrolową i eskortową. W dniu 8 kwietnia 1940 jednostka w ramach 20 Flotylli Niszczycieli została przydzielona do eskorty konwoju ON 25 ze wsparciem sił działających w Norwegii. W dniu 11 kwietnia 1940 w pobliżu wybrzeży południowej Norwegii, gdzie pełnił służbę przeciwpodwodną został zaatakowany przez niemieckie lotnictwo. W wyniku bezpośredniego trafienia doszło do zatopienia pomieszczeń maszynowni i tuneli wałów napędowych. Początkowo załoga opuściła uszkodzony i unieruchomiony okręt, który miał nawet zostać wyrzucony na brzeg[99], jednak po pewnym czasie powróciła by kontynuować z pozytywnym rezultatem akcję ratowniczą. Ostatecznie *Eclipse* został wzięty na hol przez bliźniaczy *Escort* i odprowadzony do Lerwick. Zespół eskortowany przez niszczyciel *Hyperion* dotarł tam po trwającym 4,5 doby rejsie. Prowadzony w Clyde remont ukończono 8 sierpnia 1940, a następnie jednostka trafiła do 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet.

Eclipse znalazł się wśród sił eskortowych w trakcie nieudanej Operacji „Menace" przeciwko Dakarowi, jednak w samych działaniach nie uczestniczył, bowiem z powodu awarii siłowni musiał zawrócić do Freetown. Naprawy kontynuowano również w Gibraltarze, tak, że okręt dopiero w listopadzie 1940 powrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie został przydzielony do 3 Flotylli Niszczycieli. Stan techniczny jednostki wymagał jednak dalszych napraw, które przeprowadzono następnie w Devonport (kwiecień

98. wg Englisha J. *AMAZON to…*
99. wg Daszjana A. w Morozowa M.E. *Britanskije esmincy...*



Eclipse w początkowym okresie wojny w składzie Home Fleet.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

– czerwiec 1941) oraz Hull (grudzień 1941 – luty 1942).

Pod koniec lipca 1941 niszczyciel uczestniczył w rajdzie przeciwko portom Kirkenes i Petsamo w północnej Norwegii w ramach Operacji „EF". W połowie sierpnia tego roku wziął udział w Operacji „Gauntlet" na Spitzbergenie, w której ramach zniszczono znajdujące się tam kopalnie węgla oraz ewakuowano mieszkańców.

Okręt od samego początku znalazł się na trasie północnych konwojów rosyjskich, stanowiąc dalekie ubezpieczenie już pierwszego z nich przeprowadzanego w ramach Operacji „Dervish". W październiku eskortował konwój PQ 2 do Archangielska, a w listopadzie powrotny QP 2.

W marcu 1942 niszczyciel początkowo operował w składzie sił eskorty konwoju PQ 12 oraz powrotnego QP 8, a następnie wraz z *Fury* trafił do zespołu ubezpieczającego konwój PQ 13 do Murmańska. W nocy 25 marca z uwagi na złe warunki atmosferyczne konwój uległ rozproszeniu, lecz gdy nastała poprawa pogody eskorta rozpoczęła poszukiwania uczestniczących w nim statków. W dniu 29 marca *Eclipse* znajdujący się wraz z 7 statkami nieco przed głównym zespołem konwoju zauważył o godz. 09:50 w pobliżu nieprzyjacielskie okręty[100], przy czym w kierunku jednego z nich odpalił salwę torped. Po kilku minutach niemieckie okręty otwarły ogień artyleryjski, uzyskując 2 bezpośrednie trafienia pociskami kal. 127 mm. *Eclipse* został uszkodzony, bowiem jeden z pocisków eksplodował na pokładzie, powodując wyrwę w prawej burcie, zaś drugi dosięgnął komory amunicyjnej kal. 120 mm dziobowego działa „A". Istnieją spore rozbieżności co do wysokości strat wśród załogi niszczyciela, jedne mówią o 2 zabitych i 7 rannych, natomiast inne o 23 zabitych i 9 rannych.

Uszkodzenia niszczyciela usunięto prowizorycznie w portach rosyjskich, a następnie prace kontynuowano w Devonport po powrocie do Wielkiej Brytanii wraz z konwojem QP 10. Po zakończeniu napraw *Eclipse* wszedł do służby w maju, a w lipcu zasilił 8 Flotyllę Niszczycieli Home Fleet.

We wrześniu 1942 okręt uczestniczył w Operacji „Gearbox" na Spitzbergenie oraz eskorcie konwoju PQ 18 do ZSRR. W miesiącach październik-listopad przeszedł remont w stoczni Humber , po czym trafił do Scapa Flow.

W grudniu 1942 *Eclipse* wyruszył z konwojem JW. 51A do portów rosyjskich, tak, że Święta Bożego Narodzenia spędził już spokojnie w Zatoce Kolskiej, a do Wielkiej Brytanii powrócił w styczniu 1942 z konwojem RA 51.

Początek 1943 to kolejne konwoje rosyjskie JW. 52, JW. 53 oraz powrotny RA 53.

W kwietniu i maju 1943 niszczyciel operował na wodach północnego Atlantyku w ramach 4 *Support Group*, zapewniając ochronę konwojów atlantyckich HX 231 i HX 239 przed atakami niemieckich okrętów podwodnych.

W czerwcu 1943 8 Flotylla Niszczycieli została przerzucona na Morze Śródziemne w związku z planowanymi na tym akwenie alianckimi operacjami desantowymi. Jednostka 28 czerwca osiągnęła Gibraltar, a następnie przeszła do Aleksandrii. W początkach lipca niszczyciel eskortował konwoje we wschodniej części Morza Śródziemnego, a dzień przed lądowanie na Sycylii w ramach Operacji „Husky" wszedł w skład *Force „H"*. Działając w rejonie Sycylii w dniu 23 lipca 1943 wraz z niszczycielem *Laforey*, zatopił w pobliżu Augusta włoski okręt podwodny *Asciangh*i. W początkach września *Eclipse* działał w składzie sił osłaniających lądowanie aliantów we Włoszech pod Salerno w ramach Operacji „Avalanche".

Groźna sytuacja jaka powstała na włoskich wyspach Dodekanezu zagrożonych niemiecką okupacją w związku z zawieszeniem broni, spowodowała przesunięcie 8 Flotylli Niszczycieli z Malty do Aleksandrii w połowie września 1943, choć działa ona już wcześniej na tym akwenie. 22 sierpnia *Eclipse* ciężko uszkodził niemiecki torpedowiec *TA 12* (eks-francuski *Baliste*), który wyrzucil się na brzeg w rejonie Przylądka Prasonesina Rodos. Operując na Morzu Egejskim *Eclipse* miał w dniu 23 września poważnie uszkodzić na południowy zachód od Rodos niemiecki torpedowiec *TA 10* (eks francuski *La Pomone*) oraz zatopić statek *Gaetano Donizetti* z włoskimi jeńcami wojennymi na pokładzie.

17 października niszczyciel wszedł w skład zespołu[101], którego zadaniem było dostarczenie zaopatrzenia dla sił na wyspie Leros. Ponownie na Leros jednostka wyruszyła 23 października, tym razem z 200 żołnierzami *Royal East Kent Regiment* na pokładzie. Na okręcie znajdował się również d-ca Flotylli „Lewant" cpt. (pol. kmdr) P. Todd. 24 października 1943 około godz. 00:50 jednostka weszła na minę na wschód od wyspy Kalymnos. Eksplozja miny nastąpiła na prawej burcie w rejonie maszynowni. W czasie zaledwie 3-5 minut *Eclipse* (d-ca Cdr. (pol. kmdr por.) Edward Mack) przełamał się w pół i zatonął w punkcie o współrzędnych 37°01'N i 27°11'E. Wraz z okrętem zginęło 5 oficerów oraz 114 podoficerów i marynarzy jego załogi, a także około 140 przewożonych żołnierzy[102].

ELECTRA (H 27)

Po wejściu do służby okręt został przydzielony do 5 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w której składzie pozostawał do listopada 1938. We wrześniu 1935 przeszedł na Morze Śródziemne, gdzie przebywał do marca 1936 w związku z konfliktem włosko-abisyńskim. Po powrocie do Wielkiej Brytanii w lipcu doszło do uszkodzenia jednostki w doku w Sheerness, a usuwanie skutków kolizji trwało do początków września. *Electra* odbył 3 tury patroli (w 1936 i dwukrotnie w 1937) na wodach hiszpańskich, co wynikało z toczącej się w tym kraju wojny domowej.

W listopadzie rozpoczęto naprawę układu napędowego w Sheerness, którą zakończono w marcu 1939 odstawiając okręt do rezerwy. Reaktywacja jednostki nastąpiła w Chatham 2 sierpnia 1939, a z chwilą wybuchu wojny weszła ona w skład 12 Flotylli Niszczycieli w Portland, prowadzącej działania eskortowe w *Western Approaches Command*. Już 3 września 1939 *Electra* wziął udział w ratowaniu rozbitków z *Athenii*, zatopionego przez *U 30*, zaś d-ca niszczyciela Lt Cdr (pol. kmdr ppor.) Stuart Austen Buss „Sammy" kierował całą akcją, która ocaliła życie ponad 980 pasażerów i członków załogi.

Po krótkim czyszczeniu kotłów w Rosyth w grudniu 1939 jednostka kontynuowała służbę eskortową w ramach *Western Approaches Command* aż do kwietnia 1940, eskortując między innymi konwoje ON 14, HN 14, ON 16, HN 16, ON 18, HN 18, ON 20 oraz HN 20.

W początkach kwietnia 1940 niszczyciel przeprowadził 2 konwoje do Norwegii. W czasie drugiej operacji okręt odpierając atak Luftwaffe miał nawet strącić niemiecki bombowiec ogniem dział kal. 120 mm.

W dniu 13 czerwca 1940 *Electra* eskortował lotniskowiec *Ark Royal* w Trondheim. Zespół mimo silnej mgły został zaatakowany przez niemieckie lotnictwo. W trakcie manewrów zwią-

100. były to niemieckie niszczyciele *Z 24*, *Z 25* oraz *Z 26*.

101. były to krążownik *Sirius* oraz niszczyciele *Eclipse*, *Escapade*, *Echo* i *Icarus*.

102. wg Englisha J. *AMAZON to*… oraz Rubanow O.A. *Eskadriennyje minonoscy*...

Niestety posiadamy tylko jedną fotografię niszczyciela *Electra* z lipca 1935 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

zanych ze startem maszyn z lotniskowca doszło do kolizji niszczyciela z inną jednostką tej klasy – *Antelope*. W wyniku zderzenia został poważnie uszkodzony dziób *Electry*. Jednostka o własnych siłach, acz z niewielką prędkością dotarła do Szkocji, co zajęło jej 4 doby. Remont uszkodzeń prowadzony przez stocznię w Troon zakończył się 31 sierpnia 1940, po czym okręt trafił do 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w Scapa Flow.

Pierwszym zadaniem w nowym miejscu służby było eskortowanie jednostek stawiających zaporę minową na północny wschód od podejścia do Morza Irlandzkiego w ramach Operacji „SN41".

W grudniu 1940 zespół jednostek Royal Navy[103] bezskutecznie poszukiwał niemieckich rajderów na północnym Atlantyku, a w początkach stycznia 1941 *Electra* prowadził podobne działania w Arktyce na Drodze Duńskiej.

W pierwszym kwartale 1941 niszczyciel operował przede wszystkim na przybrzeżnych wodach Anglii i Kanale Bristolskim. Wziął udział w zabezpieczaniu kilku operacji minowych – „SN6", „SN65" i „SN9B", prowadzonych na tzw. *Northern Barrage*. Okręt wchodził w skład sił uczestniczących w Operacji „Rubble" – ucieczce 6 norweskich statków ze szwedzkiego portu Göteborg nad Bałtykiem.

Electra wraz z 5 innymi niszczycielami[104] eskortował krążownik liniowy *Hood* i okręt liniowy *Prince of Wales* poszukujących niemieckich jednostek ciężkich na Drodze Duńskiej. Niszczyciele znajdowały się w odległości około 60 Mm od zespołu w chwili, gdy 24 maja 1941 doszło do fatalnego starcia zakończonego zniszczeniem *Hooda*. „Pole bitwy" *Electra* osiągnął w około 2 godziny po zatonięciu krążownika liniowego i zamiast spodziewanych licznych rozbitków zdołał jedynie odnaleźć 3 żywych. Po kilku godzinach bezskutecznych poszukiwań niszczyciel odszedł w kierunku Islandii, a następnie ponownie wyszedł w morze by eskortować uszkodzony *Prince of Wales*.

W okresie między 24 czerwca a 5 sierpnia okręt przeszedł remont w „Royal Docks" w Londynie, a po jego zakończeniu przeszedł do Scapa Flow by podjąć służbę na trasie północnych konwojów rosyjskich. Uczestniczył już w pierwszym z nich do Archangielska w ramach Operacji „Dervish", po czym powrócił do Anglii z konwojem QP 1.

Po drobnym remoncie w Rosyth *Electra* wraz z *Express* opuścił w dniu 23 października 1941 Scapa Flow jako eskorta okrętu liniowego *Prince of Wales* i skierował się na Daleki Wschód trasą przez Freetown, Kapsztad i Colombo. Tam doszło do spotkania z krążownikiem liniowym *Repulse* i pozostałymi jednostkami eskorty. Cały zespół osiągnął 2 grudnia 1941 Singapur, który stał się bazą jądra Floty Wschodniej, dowodzonej przez wadm. (wg niektórych źródeł adm.) Tomy Philipsa. Na pełne zgranie zespołu nie stało jednak czasu, bowiem już 8 grudnia 1941 Singapur został zaatakowany przez japońskie lotnictwo.

Na wieść o lądowaniu sił japońskich na Półwyspie Malajskim Brytyjczycy postanowili zaatakować miejsce rozładunku transportowców. Wieczorem 8 grudnia 1941 zespół Force „Z"[105] opuścił Singapur kierując się w rejon pogranicza z Tajlandią. Został jednak niemal natychmiast wykryty przez siły japońskie[106]. Zmierzający ku japońskiemu lądowisku pod Singora brytyjski zespół był jednak pozbawiony własnej osłony lotniczej, co zadecydowało, że wadm. Philips 9 grudnia 1941 o godz. 20:55 postanowił zawrócić do Singapuru. W drodze powrotnej Force „Z" został 10 grudnia 1941 w rejonie Kuantan u wschodnich wybrzeży Malajów zaatakowany przez 85 samolotów japońskiej 22 Floty Powietrznej z Sajgonu. Przebieg starcia jest powszechnie znany, dość powiedzieć, że *Repulse* poszedł na dno o godz. 12:33, a *Prince of Wales* o godz. 13:20. *Electra* wysłał radiową informację o zatopieniu obu jednostek ciężkich oraz wraz z australijskim *Vampire* podjął akcję ratowania rozbitków z *Repulse*. Niszczyciel zdołał ich ocalić bagatela, 571.

Po powrocie do Singapuru i odtworzeniu zdolności bojowej, okręt włączył się do służby konwojowej, uczestnicząc między innymi w eskorcie konwojów BM-9B, BM-10B, BM-11 oraz BM-12. w trakcie eskorty konwoju BM-11 *Electra* był w dniu 28 stycznia 1942 atakowany, na szczęście nieskutecznie przez japońskie lotnictwo na wodach Cieśniny Banka.

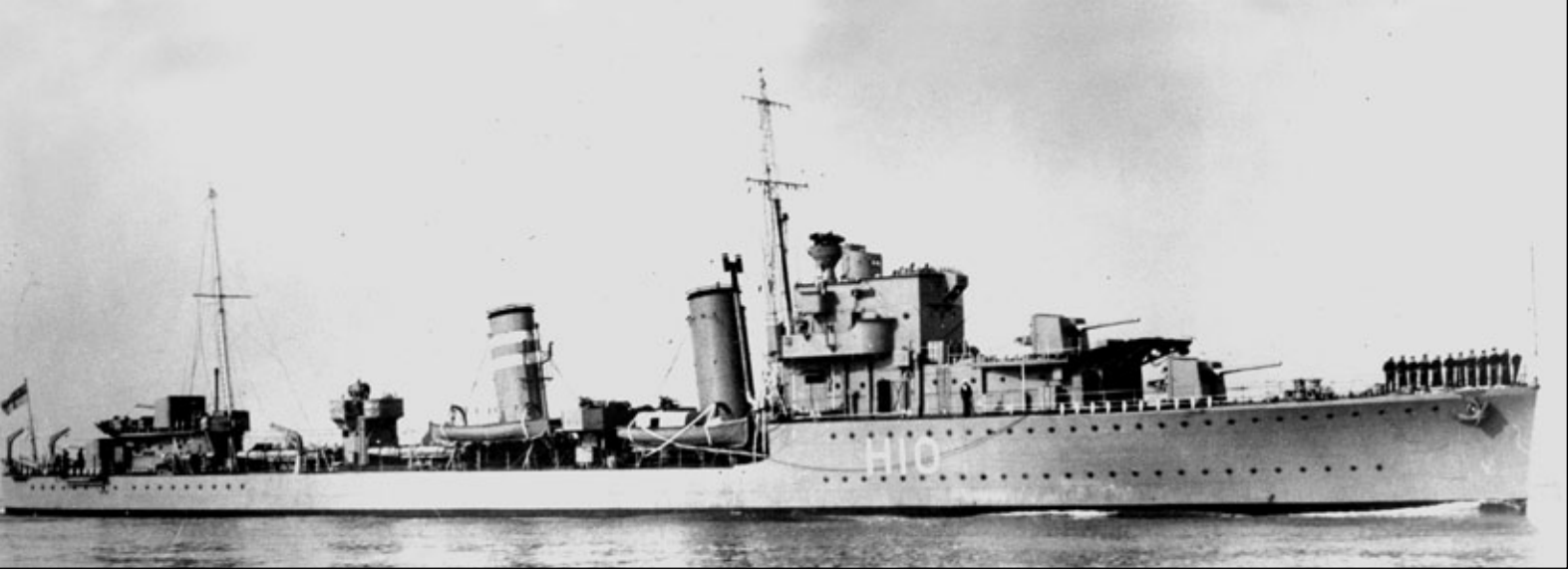
W związku z upadkiem Singapuru, który nastąpił 15 lutego 1942, znajdujące się tam okręty przeszły, oczywiście te które zdołały, do Tanjong Priok na Jawie. W dniu 26 lutego *Electra* wraz z bliźniaczym *Encounterem* i *Jupiterem* osiągnęły wraz z krążownikiem ciężkim *Exeter* bazę Surabaja, gdzie dołą-

103. były to krążownik liniowy *Hood*, krążownik *Edingurgh* niszczyciele *Eclectra*, *Escapade*, *Echo* oraz *Cossack*.

104. były to *Achates*, *Antelope*, *Anthony*, *Echo*, *Icarus*.

105. były to jednostki liniowe *Prince of Wales* i *Repulse* oraz niszczyciele *Electra*, *Express*, *Vampire* (HMAS) i *Tenedos*.

106. wg Gelewskiego TM, *Singapur 1942. Klęska na Malajach i upadek Singapuru*, Gdańsk 2006.



Encouter krótko przed wybuchem wojny. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

czyły do zespołu sił kadm. Karela Doorman. Aliancki zespół wyszedł w morze w nocy z 26/27 lutego 1942, jednak zawrócił do bazy nie napotykając nieprzyjaciela. Na wieść o japońskich okrętach 3 brytyjskie niszczyciele ponownie wyszły w morze jeszcze przed siłami głównymi kadm. Doorman. Gdy nawiązano kontakt bojowy, co doprowadziło do tzw. Bitwy na Morzu Jawajskim, *Electra* pozostawał nadal z krążownikiem *Exeter*. W obliczu kolejnego japońskiego ataku d-ca niszczyciela postanowił uprzedzić przeciwnika i zaatakować go torpedami mimo unoszących się nad polem walki zasłon dymnych, zapewniając tym samym możliwość wycofania się uszkodzonemu *Exeterowi*. Na brytyjskim okręcie szybko skoncentrował się ogień japońskiego krążownika *Jintsu* i niszczyciela *Asagumo*. Jednostka została kilkukrotnie trafiona, co wywołało pożar oraz spowodowało uszkodzenie instalacji elektrycznej, dziobowej kotłowni, a także dział na stanowiskach „A" i „X", zaś z wystrzelonych w kierunku Japończyków 3 torped żadna nie dosięgła celu. Gdy pożar objął rufową komorę amunicyjną d-ca Lt Cdr (pol. kmdr ppor.) Cecil. W. May wydał rozkaz opuszczenia okrętu[107]. *Electra* poszedł na dno 27 lutego 1942 krótko przed północą. Wraz z okrętem zginęło 6 oficerów oraz 102 podoficerów i marynarzy. Dalszych 54 rozbitków podjął z morza amerykański okręt podwodny *S-38*, który dostarczył ich do Surabaji, co znacznej ich części i tak nie uchroniło w końcu przed japońską niewolą, którą 7 przepłaciło życiem[108]. To już jednak zupełnie inna i dość skomplikowana historia.

ENCOUNTER (H 19)

Jednostka po wejściu do służby trafiła do składu 5 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, z którą w pierwszym kwartale 1935 odbyła trzymiesięczny rejs do Indii Zachodnich. Już po powrocie doszło 18 czerwca do kolizji okrętu w pobliżu Portland z bliźniaczym *Escapade*, co otwarło czarną serię zderzeń.

Na początku września jednostkę skierowano na Morze Śródziemne celem czasowego wzmocnienia tamtejszych sił w związku z konfliktem włosko-abisynskim. Tymczasem w czasie ćwiczeń w rejonie Aleksandrii 19 listopada doszło do kolejnego zderzenia, tym razem z *Echo*, a jego skutki usuwano na Malcie aż do lutego 1936.

Po powrocie do Anglii *Encounter* skierowano do patrolowania wód Biskajów w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. Zresztą jednostka odbyła jeszcze 2 dalsze tury patroli wiosną 1938 oraz w I kwartale 1939, tyle tylko, że w tych przypadkach dotyczyły one południowego wybrzeża Hiszpanii. W międzyczasie 26 września 1938 doszło następnej, trzeciej już z rzędu kolizji, której skutki usuwano w stoczni Hawthorn Leslie w Hebburn do października.

W lipcu 1938 *Encountera* przesunięto do Nore, gdzie miał szkolić rezerwistów, jednak w sierpniu w obliczu zagrożenia wojennego okręt reaktywowano i przydzielono do 12 Flotylli Niszczycieli. Po wybuchu światowego konfliktu niszczyciel wykonywał zadania eskortowe w *Western Approaches Command* bazując w Milford Haven, a następnie Plymouth i Scapa Flow. Wcześniej uszkodzony w wyniku złych warunków atmosferycznych okręt przeszedł naprawę w „Devonport Dockyard".

W lutym 1940 jednostka eskortowała konwój HN 2 z Bergen do Methil, a od kwietnia uczestniczyła w kampanii norweskiej. W jej toku między innymi wspierała siły zaangażowane w minowaniu w ramach Operacji „Wilfred", a 24 ostrzeliwała Narwik, zaś w maju zapewniała eskortę zespołowi lotniskowców przeprowadzających Operację „DX".

W początkach czerwca *Encounter* zapewniał obronę przeciwpodwodną okrętom 1 Flotylli Trałowców w trakcie wydobywania wyposażenia ze stawiacza sieci *Astronomer* zatopionego 2 czerwca 1940 przez *U 58* w Kinnaird Head.

20 czerwca jednostka rozpoczęła remont w Sheerness, po którego zakończeniu 20 lipca trafiła do 13 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej i odeszła do Gibraltaru w eskorcie transportowców *Reina del Pacifico* oraz *Clan Ferguson*. Na miejscu *Encounter* został natychmiast włączony do *Force „H"*. w sierpniu uczestniczył w akcji przerzutu samolotów myśliwskich na przez lotniskowiec *Argus* (Operacja „Hurry"). W październiku prowadził działania eskortowe i przeciwpodwodne w rejonie Gibraltaru, a w listopadzie uczestniczył raz z *Force „F"* w przerzucie do Aleksandrii pancernika *Barham* oraz krążowników *Berwick* i *Glasgow* w ramach Operacji „Coat". *Encounter* wziął także udział w bitwie u przylądka Spartivento.

W styczniu 1941 niszczyciel eskortował lotniskowiec *Furious* do Freetown i Takoradi, a następnie w lutym uczestniczył w Operacji „Grog" – ostrzale Genui.

Również w lutym zapadła decyzja o przerzucie *Encountera* i *Isisa* do Aleksandrii trasą wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Okręty wyruszyły 24 lutego, w marcu dotarły do Adenu, gdzie czasowo wykonywały zadania eskortowe, a 12 kwietnia 1941 osiągnęły Aleksandrię. Już 18 kwietnia jednostka znalazła się w zespole realizującą Operację „MD3" polegającą na ostrzale Tripolisu

107. wg Flisowskiego Z. *Burza nad Pacyfikiem* tom I, Poznań 1986.
108. wg Englisha J. *AMAZON to…*

oraz przerzucie szybkiego transportowca *Breconshire* z zaopatrzeniem na Maltę. Tam 21 kwietnia dotarł także *Encounter* i został odstawiony do remontu. Remontowany niszczyciel padł ofiarą nalotów nieprzyjacielskiego lotnictwa. Bezpośrednie trafienia 29 kwietnia, 30 kwietnia oraz 16 maja, potwierdziły jedynie złą sławę, jaką cieszył się pechowy okręt. Szczególnie niebezpieczne były trafienia z 16 maja, które wyrządziły sporo szkód, praktycznie unieruchamiając jednostkę. Uszkodzone zostały wszystkie kotły, część zespołów turbin i uzbrojenia, na szczęście zdołano uniknąć strat wśród załogi[109]. Do lipca zdołano uruchomić kotły i 25 lipca okręt przeszedł do Gibraltaru z konwojem MG 1, gdzie kontynuowano remont. W miesiącu wrześniu *Encounter* przesunięto do *South Atlantic Command*, a następnie ponownie skierowano do Aleksandrii trasą wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Odcinek do Freetown jednostka pokonała z konwojem WS 11, a dalszą trasę kontynuowała już samodzielnie, osiągając 16 października 1941 Aleksandrię, gdzie została włączona do *Inshore Sqdn* zabezpieczającego konwoje do Tobruku.

W dniu 14 listopada 1941 zapadła decyzja o przesunięciu *Encountera* do Floty Dalekowschodniej, dokąd okręt wyruszył z niszczycielem *Jupiter*, kierując się do Colombo na Cejlonie, gdzie dotarł 28 listopada.

Wyznaczoną bazę Floty – Singapur jednostka osiągnęła 23 grudnia 1941. Gdy wybuchła wojna z Japonią niszczyciel operował w oparciu o Singapur do 20 stycznia 1942, głównie eskortując konwoje z wojskiem i zaopatrzeniem, między innymi w dniu 10 stycznia DM 1 oraz konwój do Batawii, 13 tego miesiąca.

W dniu 20 stycznia 1942 jednostka została włączona do 7 Flotylli Niszczycieli w Tanjong Priok na Jawie, której zadaniem była obrona zachodniego przedpola Holenderskich Indii Wschodnich. 25 lutego *Encounter* przeszedł do Surabaji, gdzie zasilił zespół alianckich sił ABDA ochraniających wschodnie przedpole Jawy.

Niszczyciel wziął udział w bitwie na Morzu Jawajskim 27 lutego 1942, w której trakcie próbował podjąć walkę z krążownikiem *Jintsu*. Ten jednak ostatecznie starł się z *Electrą*. 28 lutego okręt powrócił do Surabai z uratowanymi rozbitkami z *Jupitera* oraz holenderskiego *Kortenaera*.

W dniu 1 marca 1942 niszczyciele *Encounter* i amerykański *Pope* (DD 225) opuściły Surabaję eskortując uszkodzony krążownik *Exeter*. Aliancki zespół wyruszył do Colombo, został jednak szybko wykryty przez japońskie rozpoznanie lotnicze. W konsekwencji zaatakowały go 4 japońskie krążowniki oraz 3 lub 4 jak chcą inne źródła, niszczyciele. *Encounter* (d-ca Lt Cdr (pol. kmdr ppor.) Eric VSJM Morgan) postawił zasłonę dymną próbując bezskutecznie osłonić *Exetera* przed pociskami z krążowników *Myoko* i *Ashigara*. W toku tej akcji niszczyciel sam stał się celem ostrzału. Trafienia uszkodziły system paliwowy wywołując pożar w maszynowni, poza tym zniszczony został system kierowania ogniem i sieć energetyczna. Opuszczony przez załogę *Encounter* poszedł na dno w punkcie o współrzędnych 04°30'S i 111°00'E. Na jego pokładzie zginął oficer oraz 7 marynarzy. Znajdujący się w morzu 149 rozbitków podjął nazajutrz, podobnie jak i tych z *Pope*, japoński niszczyciel *Ikazuchi*. Rozbitkowie trafili do niewoli, gdzie zmarło 37 z nich[110].

ESCAPADE (H 17)

Podobnie jak inne jednostki typu „E" również *Escapade* po wejściu do służby został przydzielony do 5 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, co jednak nie oznaczało wcale, że służbę pełnił wyłącznie na ojczystych wodach. Już w pierwszym kwartale 1935 okręt odbył długi rejs na Karaiby. W okresie między wrześniem 1935 a marcem 1936 przebywał na Morzu Śródziemnym jako wzmocnienie tamtejszych sił w związku z konfliktem włosko-abisyńskim. Niszczyciel był aktywnym uczestnikiem patrolowania wód hiszpańskich w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową, biorąc udział w aż 5 turach patroli (styczeń- marzec 1937, lipiec 1937, październik-grudzień 1937, styczeń- marzec 1938 oraz luty – marzec 1939).

W międzyczasie 16 stycznia 1939 doszło do kolizji z bliźniaczym *Eclipse*, usuwanie skutków której zajęło 17 dni.

18 czerwca 1939 jednostka została odstawiona do rezerwy i przydzielona jako tender do krążownika *Colombo* w Plymouth, jednak już 2 sierpnia nastąpiła jej reaktywacja w ramach Floty Rezerwowej. Z chwilą wybuchu wojny we wrześniu 1939 *Escapade* został przydzielony do 12 Flotylli Niszczycieli w której ramach wykonywał zadania eskortowe. W listopadzie 1939 dwukrotnie bezskutecznie próbował atakować nieprzyjacielskie okręty podwodne na wodach Kanału La Manche.

W lutym 1940 niszczyciel przeszedł do Scapa Flow i podjął działania konwojowe na wodach Morza Północnego. 25lutego na południe od Szkocji eskortując konwój norweski HN 14 zmusił wraz z innymi okrętami eskorty do wynurzenia się *U 63*, który uległ następnie samozatopieniu lub zniszczeniu, jak chcą tego inne źródła, przy czym *Escapade* podniósł z morza jego rozbitków.

Między 7 kwietnia a 17 czerwca 1940 jednostka brała udział w kampanii norweskiej, operując na tamtejszych wodach, przy czym były to głównie działania o charakterze eskortowym.

W podobnym charakterze niszczyciel wyruszył w czerwcu z lotniskowcem *Ark Royal* do Gibraltaru, gdzie do sierpnia pozostawał w składzie *Force „H"*. po powrocie na wody ojczyste *Escapade* trafił do 3 Flotylli Niszczycieli w Scapa Flow, gdzie początkowo prowadził patrole przeciwdesantowe.

We wrześniu niszczyciel znalazł się w siłach eskortujących pancernik *Barham* w czasie nieudanej Operacji „Menace" przeciwko Dakarowi. Później pozostawał na wodach Zachodniej Afryki między innymi wspierając działania sił „Wolnych Francuzów" przeciwko Douli w Kamerunie oraz eskortując lokalne konwoje w oparciu o Freetown. Do Anglii okręt powrócił w listopadzie 1940.

W styczniu 1941 *Escapade* uczestniczył w Operacji „Rubble" – ucieczce 6 norweskich statków ze szwedzkiego portu Göteborg nad Bałtykiem.

W lutym 1941 poszukiwał na wodach północnego Atlantyku niemieckich okrętów ciężkich *Scharnhorst* i *Gneisenau*, a w marcu znalazł się w składzie bazujących na Islandii sił *Western Approaches Command* eskortujących konwoje na tym akwenie, między innymi HX 125.

W maju 1941 niszczyciel trafił do stoczni w Tyne, gdzie prócz przeprowadzonego remontu zamontowano na jego pokładzie radar. Po zakończeniu prac 10 lipca jednostka trafiła do 4 Flotylli Niszczycieli w Scapa Flow, gdzie zadebiutowała udziałem w rajdzie przeciwko Kirkenes i Petsamo w północnej Norwegii w ramach Operacji „EF".

W sierpniu 1941 *Escapade* znalazł się w składzie eskorty okrętu liniowego *Prince of Wales* na którego pokładzie premier Winston Churchill wyruszył na spotkanie z amerykańskim prezydentem F. D. Rooseveltem, do którego doszło 10 tego miesiąca w Argentia na Nowej Funlandii. Owocem tego spotkania była tzw. Karta Atlantycka. W drodze powrotnej

109. wg Englisha J. *AMAZON to…*
110. wg Englisha J. *AMAZON to…*

Ujęcie w kierunku dziobu niszczyciela *Escapade* po wybuchu miotacza „Hedgehog" 20 września 1943 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

niszczyciel towarzyszył *Prince of Wales* aż do Islandii, po czym powrócił do zadań konwojowych.

Okręt niemal od początku uczestniczył w ruchu konwojów północnych do ZSRR, a jeszcze przed ich uruchomieniem zabezpieczał przerzut do Archangielska na pokładzie lotniskowca *Argus* samolotów Hawker „Hurricane" wraz z personelem 151 Skrzydła RAF w ramach Operacji „Strenght".

Na trasie północnych konwojów *Escapade* operował, eskortując między innymi konwoje PQ 1, PQ 6 i QP 4, do lutego 1942, gdy trafił na remont do stoczni w Immingham. Po jego zakończeniu jednostka powróciła do Flotylli z którą wzięła udział w konwoju PQ 12 i powrotnym QP 9. W kwietniu okręt eskortował do Methil zbiegły ze Szwecji norweski zbiornikowiec *Lind*. Kolejne operacje konwojowe to PQ 14 i QP 10 oraz PQ 15 i QP 11. W maju jednostka uczestniczył w nieudanej próbie przeprowadzenia na Islandię uszkodzonego krążownika *Trinidad*, zakończonej zatonięciem tego ostatniego na Morzu Barentsa w dniu 15 maja 1942.

3 czerwca *Escapade* został przesunięty do 5 Flotylli Niszczycieli i skierowany do Gibraltaru z konwojem WS 19Z dla Malty w ramach Operacji „Harpoon", a następnie w ramach Force „W" eskortował go aż na wody Cieśniny Sycylijskiej. Do Anglii okręt powrócił z lotniskowcem *Argus* 18 czerwca.

Na przełomie czerwca i lipca 1942 niszczyciel wchodził w skład sił stanowiących dalekie ubezpieczenie tragicznego konwoju PQ 17. Po zakończeniu tej operacji okręt przeszedł w Liverpool remont, by już 24 sierpnia ponownie wejść w skład Flotylli.

W październiku 1942 jednostka znów pojawiła się u wybrzeży Kamerunu by powrócić do Gibraltaru z lotniskowcem *Furious*. W listopadzie *Escapade* przeprowadził do Gibraltaru 2 konwoje MKF i MKF 2 z siłami przeznaczonymi do lądowania w Afryce Północnej w ramach Operacji „Torch". Na wody ojczyste okręt powrócił z konwojem MKF 1(X), a w grudniu przeszedł drobny remont w Greenock.

W styczniu 1943 niszczyciel przydzielono do 3 Grupy Eskortowej (B3) operującej w *Western Approaches Command*. Przez następnych 6 miesięcy jednostka operowała na Atlantyku eskortując między innymi konwoje ONS 157, SC 117, ONS 167, HX 228, ONS 174, ONS 175, ONS 181, HX 232 i HX 239. Po zakończeniu tej ostatniej operacji *Escapade* trafił w maju 1943 do stoczni w Cardiff, która przeprowadziła modernizację okrętu. W jej toku zdemontowano działo kal. 120, z dziobowego stanowiska „A", a w jego miejsce zainstalowano miotacz bomb głębinowych „Hedgehog", wzmocniono również obronę plot. montując działka plot kal. 20 mm Oerlikon. Remont zakończono w początkach września 1943 i jednostka powróciła do składu 3 Grupy Eskortowej.

We wrześniu okręt wraz z 2 Grupą Eskortową i 9 *Support Group* ochraniał ONS 18. W dniu 20 września 1943 *Escapade* użył „Hedgehoga" przeciwko atakuj kującym konwój U-Bootom Grupy „Leuthen". Niestety doszło wówczas do nieszczęśliwego wypadku – eksplozji miotacza w wyniku której zniszczone zostało działo kal. 120 mm na stanowisku „B", a poważnie uszkodzony mostek i sterówka. Zginęło niestety również 15 członków załogi, a dalszych 10 zosta-

Ujęcie z mostka, lub raczej co z niego zostało, na *Escapadzie*. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Escapade – resztki działa kal. 120 mm na stanowisku „B". Na dobrą sprawę została z niego tylko obrotowa podstawa.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Ostatnie ujęcie pechowego *Escapade'a* po eksplozji. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

ło rannych, z których 1 zmarł w wyniku odniesionych obrażeń[111]. Uszkodzoną jednostkę natychmiast wycofano z dalszej akcji i skierowano do Clyde.

Remont odtworzeniowy przeprowadzany bez pośpiechu w „Portsmouth Dockyard" trwał, bagatela do 30 grudnia 1944. W jego wyniku na pokładzie zamontowano dwa miotacze bomb głębinowych „Squid", do 2 zredukowano liczbę dział kal. 120 mm, zachowując 4 wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm. Uzbrojenie plot obejmowało 6 działek plot. kal. 20 mm Oerlikon, zaś zapas klasycznych bomb głębinowych wynosił 60 szt.[112]. Okręt otrzymał również nowy radar Typ 277.

Po zakończeniu remontu i przeprowadzeniu niezbędnych prób z nowym uzbrojeniem *Escapade* wszedł w skład 8 Grupy Eskortowej, operującej na przybrzeżnych wodach otaczających Wielką Brytanię, gdzie pozostawał do momentu zakończenia działań wojennych w maju 1945 r.

Jeszcze w maju okręt uczestniczył w przerzucie norweskiego personelu wojskowego do ojczyzny, po czym został włączony do 1 Szkolnej Flotylli ZOP, w której pozostawał do lutego 1946. Wówczas został odstawiony do rezerwy. 26 listopada zapadła decyzja o kasacji jednostki w związku z czym zdemontowano z niej elementy uzbrojenia i wyposażenia. 17 maja 1947 *Escapade* został sprzedany firmie BISCO, a następnie 3 sierpnia dostarczony do Grangemouth, gdzie w stoczni złomowej G. W. Brunton dokonano rozbiórki niszczyciela.

ESCORT (H 66)

Po wejściu do służby jednostka dołączyła do swych bliźniaków w składzie 5 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, w której pozostawała aż do marca 1939. W początkach 1935 okręt uczestniczył w trzymiesięcznym rejsie na Karaiby, a po powrocie przeszedł w Sheerness drobny remont. W okresie między wrześniem 1935 a marcem 1936 niszczyciel przebywał czasowo na Morzu Śródziemnym jako wsparcie operującej tam floty w związku z kryzysem włosko-abisyńskim. Po tej operacji okręt był przez 7 tygodni remontowany w Sheerness, zaś prowadzone prace zakończono 5 września 1936.

111. wg Englisha J., *AMAZON to…*
112.wg *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1980.

Portretowe ujęcie *Escapade'a* z maja 1946 r. Na dziobie widoczne dwa miotacze bomb głębinowych „Squid".
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Burtowe ujęcie niszczyciela *Escort* z początkowego okresu wojny. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Rozwój sytuacji w Hiszpanii, gdzie wybuchła krwawa wojna domowa, spowodował, że przez kolejne 3 lata wiele czasu spędził patrolując hiszpańskie wody. Jednostka uczestniczyła łącznie w 7 turach patroli, w tym 3 na Biskajach oraz kolejnych 4 u południowych wybrzeży w oparciu o bazę w Gibraltarze.

Tzw. „kryzys monachijski" zmusił do chwilowego przebazowania okrętu do Scapa Flow i Invergordon, później jednak po drobnym remoncie niszczyciel przeszedł znów do Gibraltaru. Zakończenie wojny domowej w Hiszpanii spowodowało, że *Escort* powrócił do Anglii, gdzie 5 maja 1939 został odstawiony do rezerwy jako tender krążownika *Caledon* we Flocie Rezerwowej. Rozwój sytuacji międzynarodowej spowodował jednak, że już 2 sierpnia jednostkę reaktywowano i przydzielono do 12 Flotylli Niszczycieli.

Bojowy debiut *Escorta* nastąpił ledwie w parę godzin po wybuchu wojny 3 września 1939, gdy wraz z bliźniaczym *Electra* uratował ponad 300 rozbitków z liniowca pasażerskiego *Athenia*, zatopionego przez niemiecki *U 30* na wodach Kanału Północnego.

Następnie okręt trafił do *Western Approaches Command*, gdzie pełnił służbę konwojową przez kilka kolejnych miesięcy, w tym od grudnia 1939 w Rosyth, również na wodach Morza Północnego. Na przełomie stycznia i lutego 1940 niszczyciel przeszedł remont w Falmouth, a po jego zakończeniu powrócił do zadań eskortowych.

25 lutego 1940 *Escort* wchodził w skład eskorty konwoju norweskiego HN 14, która zapisała na swoje konto unieszkodliwienie *U 63*, uszkodzonego wcześniej przez brytyjski okręt podwodny *Narwhal* na zachód od Orkadów.

Od kwietnia 1940 okręt uczestniczył w kampanii norweskiej między innymi ubezpieczając siły główne w czasie poszukiwania jednostek przeciwnika 9 kwietnia na Morzu Północnym. Holował do Sullom Voe uszkodzonego w wyniku ataku lotniczego 11 kwietnia bliźniaka – *Eclipse*. Od 25 kwietnia stanowił eskortę lotniskowców *Ark Royal* i *Glorious*, których samoloty atakowały niemieckie cele w Norwegii. 27 kwietnia odprowadzał *Gloriousa* do Scapa Flow, po czym kontynuował służbę eskortową u norweskich wybrzeży. Tam w dniu 11 maja 1940 miało dojść w rejonie Harstad do kolizji z polskim transportowcem *Chrobry*, w wyniku czego niszczyciel odniósł drobne uszkodzenia[113].

W maju 1940 jednostka nadal pozostawała w Scapa Flow, realizując zadania eskortowe na rzecz Home Fleet, jednak 26 czerwca została przesunięta do Floty Śródziemnomorskiej.

Escort (Lt Cdr [pol. kmdr ppor.] John Bostock) osiągnął Gibraltar 2 lipca 1940 r. Już nazajutrz, 3 lipca, niszczyciel znalazł się w składzie zespołu *Force „H"* wadm. Somerville, który ostatecznie zaatakował francuskie okręty w bazie Mers el-Kebir w pobliżu Oranu, realizując Operację „Catapult" mającą uniemożliwić przejęcie floty Francji przez państwa „Osi", po zawarciu z nimi zawieszenia broni[114].

Służba jednostki na Morzu Śródziemnym nie trwała jednak długo, bowiem już 8 lipca 1940 w trakcie Operacji „MA 5" – ataku lotniczym na włoskie lotniska na Sardynii, została o godz. 02:15 storpedowana przez włoski okręt podwodny *Guglielmo Marconi*. Torpeda trafiła w prawą burtę między przedziałem kotłowni nr 1 i nr 2, tworząc wyrwę 1,2 m poniżej górnego pokładu o średnicy 6,1 m. Spowodowało to natychmiastowe zatopienie wszystkich pomieszczeń aż do grodzi nr 41. Niszczyciel zachował jednak pływalność, co zadecydowało, że podjęto próbę odholowania go do Gibraltaru. W wyniku trafienia na pokładzie okrętu zginęło na szczęście jedynie 2 członków załogi.

Trzeciego dnia holowania, 11 lipca o godz. 06:30 jednostka nabrała nagle 30° przechyłu na lewą burtę, co przesądziło o opuszczeniu jej przez załogę, którą przejął holujący niszczyciel *Forester*. Opuszczony okręt przewrócił się do góry dnem i przełamał na dwoje na wysokości miejsca trafienia, idąc na dno o godz. 11:14 w punkcie o współrzędnych 36°11'N i 03°36'E[115]. Istnieją także opinie, że bezpośrednią przyczyną zatonięcia *Escorta* było dobicie niszczyciela torpedą odpaloną przez *Forestera*.

ESK (H 15)

Choć jednostką była pierwszą z pary okrętów typu „E" przystosowanych do pełnienia funkcji szybkiego stawiacza min, to jednak jego służba bezpośrednio po wejściu do eksploatacji przebiegała zgoła standardowo. Okręt trafił do 5 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, jednak sporą część swej aktywności spędził poza ojczystymi wodami. Już na początku 1935 odbył trzymiesięczny rejs na Karaiby by następnie przez pół roku operować na Morzu Śródziemnym w oparciu o bazę w Aleksandrii w czasie kryzysu włosko-abisyńskiego.

113. nie znajduje to potwierdzenia w polskich publikacjach, między innymi Huras B., Twardowski M.,. *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999.

114. wg Pertka J., *Od Dunkierki do Dakaru*, Poznań 1978.

115. wg Rubanowa O.A. *Eskadriennyje minonoscy…*

Wybuch krwawej wojny domowej w Hiszpanii spowodował intensywne zaangażowanie niszczyciela w patrolowanie wód otaczających Półwysep Pirenejski przez niemal 3 lata. Okręt uczestniczył łącznie w 7 turach patroli obejmujących zarówno porty północnej jak i południowej Hiszpanii, w tym również pozostające w gestii madryckiego rządu republikańskiego.

W czasie tzw. „kryzysu monachijskiego" jesienią 1938 *Esk* podobnie jak i bliźniaczy *Express* znalazły się czasowo w składzie 9 Flotylli Niszczycieli w Nore, gdzie przeprowadziły próbne stawianie min.

W dniu 24 czerwca 1939 okręt został odstawiony do rezerwy, jednak z uwagi na sytuację międzynarodową reaktywowany już 2 sierpnia. W dniu 28 sierpnia 1939 rozpoczęto przebudowę jednostki na szybki stawiacz min, co wiązało się z demontażem 2 dział kal. 120 mm i wszystkich wyrzutni torpedowych kal. 533 mm oraz instalacją wyposażenia minowego. Prace zakończono 7 września, a już nazajutrz 8 września 1939 okręt przydzielono do 20 Flotylli Niszczycieli.

W dniach 9/10 września wraz z bliźniaczym *Expressem* postawił miny na Zatoce Helgolandzkiej. Po przeprowadzeniu pancernika *Royal Sovereign* do Portsmouth *Esk* przeszedł do Milford Haven i podjął operacje minowe. W grudniu zespół 4 niszczycieli[116] postawił 240 min u ujścia rzeki Ems w pobliżu niemieckich wybrzeży.

Na przełomie grudnia 1939 i stycznia 1940 jednostka przeszła remont w Portsmouth, zaś przez kolejnych 6 miesięcy współpracowała głównie z pomocniczymi stawiaczami min *Princess Victoria* i *Teviot Bank*, które stawiały zaporę minową „East Coast Barrier". W marcu okręt wchodził w skład zespołu[117], który postawił miny w pobliżu Horns Reef w Zatoce Helgolandzkiej.

W początkach kwietnia 1940 *Esk* przeszedł do Scapa Flow, by następnie wziąć udział w kampanii norweskiej. W ramach Operacji „Wilfred" jednostki 20 Flotylli Niszczycieli postawiły rankiem 8 kwietnia 1940 r. 234 miny w Vestfjord by zablokować możliwość transportu szwedzkiej rudy żelaza przez Narwik do Niemiec.

W maju okręt działał w wybrzeży Holandii, stawiając w dniach 10 i 15 miny w rejonie Hook van Holland. W końcu tego miesiąca niszczyciel włączył się w ramach Operacji „Dynamo" do ewakuacji alianckich sił z rejonu przyczółka w okolicach Dunkierki. Między 29 maja a 3 czerwca na pokładzie *Eska* do Wielkiej Brytanii dotarło 3904 alianckich żołnierzy, w tym ponad 1000 francuskich, uratowanych ze *Scotia*, który padł ofiarą niemieckiego lotnictwa w pobliżu Dunkierki.

Po usunięciu drobnych uszkodzeń powstałych w toku akcji ewakuacyjnej jednostka powróciła do realizacji zadań minowych. W nocy 31 sierpnia 1940 zespół[118] wyruszył by postawić zaporę minową u wybrzeża Holandii na północ od wyspy Texel. W odległości 40 Mm na północ od Texel o godz. 23:07 na niedawno postawioną niemiecką minę wszedł *Express*, który w wyniku eksplozji utracił cały dziób, jednak utrzymał się na powierzchni. Z pomocą ciężko uszkodzonemu bliźniakowi pośpieszył *Esk*, (d-ca Lt. Cdr [pol. kmdr ppor.] Richard JH Couch) jednak o godz. 23:12 sam wszedł na nieprzyjacielską minę. O godz. 23:27 trafił na drugą, która eksplodowała w rejonie śródokręcia, przesądzając o losie jednostki. Niszczyciel *Esk* przełamał się na pół i zatonął w ciągu zaledwie 2 minut w punkcie o współrzędnych 53°26'36"N i 03°47'00"E. Wraz z okrętem zginęło 127 członków jego załogi, w tym d-ca, a nielicznych ocalałych rozbitków podniosły z wody inne uczestniczące w akcji niszczyciele[119].

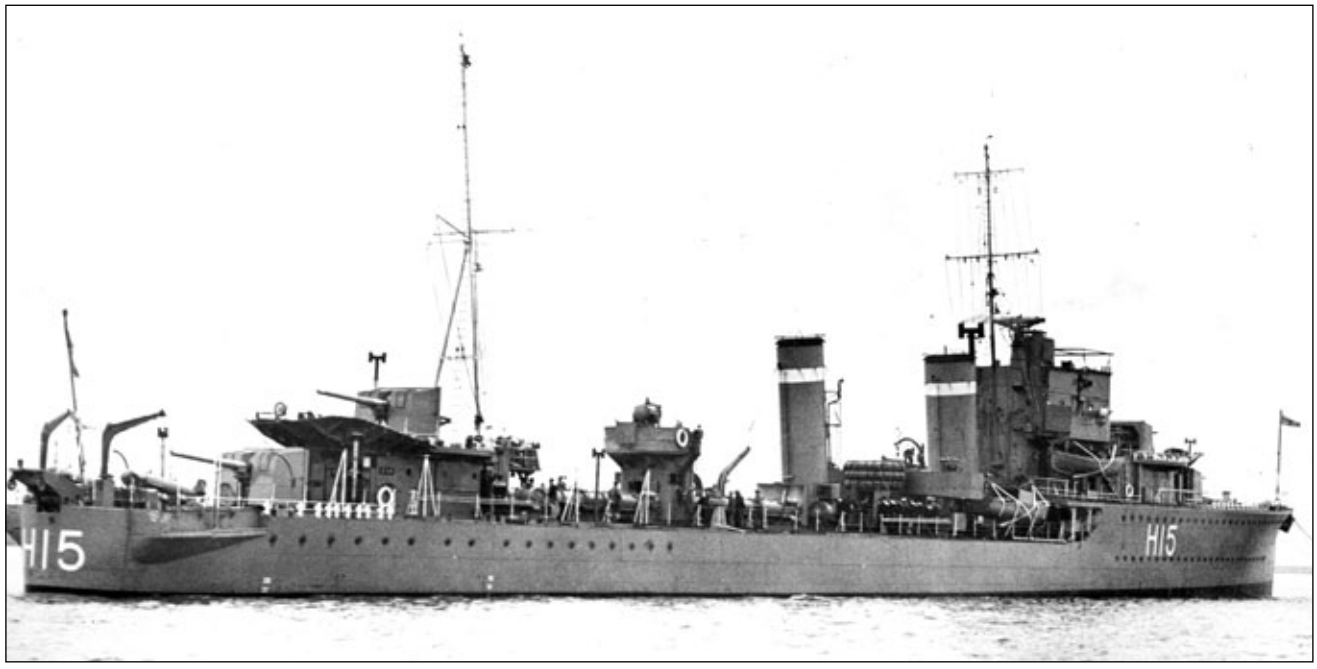
EXPRESS (H 61)

W początkowym okresie służba jednostki, która choć należała do pary przystosowanej dopełnienia funkcji szybkich stawiaczy min, nie odbiegała w zasadniczy sposób od innych okrętów typu „E". Zrazu *Express* trafił do 5 Flotylli Niszczycieli Home Fleet i przez pierwszych 9 miesięcy pozostawał na wodach ojczystych, o ile nie liczyć prawie trzytygodniowego pobytu w stoczni w Sheerness na przełomie lat 1934 i 1935.

W czasie kryzysu włosko-abisyńskiego niszczyciel przez 7 miesięcy między wrześniem 1935 a marcem 1936 stacjonował w Aleksandrii, gdzie czasowo

116. były to *Esk, Express, Intrepid* i *Icarus*.
117. były to *Esk, Express, Icarus* i *Ivanhoe*.
118. były to *Intrepid, Icarus, Ivanhoe, Esk* i *Express*.
119. wg Englisha J. *AMAZON to…*

Ciekawe ujęcie niszczyciela *Esk* z okresu przedwojennego w roli stawiacza min. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Niszczyciel *Express* w marszu z dużą prędkością w 1934 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

wzmacniał siły Floty Śródziemnomorskiej. Po powrocie do Portsmouth przeszedł niezbędne naprawy i na 2 miesiące trafił do Gibraltaru. Udział okrętu w patrolowaniu wybrzeży Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową był raczej skromny. Odbył raptem 3 tury patroli – trzymiesięczną wiosną 1937 i kolejne w 1938 i 1939 roku. Za to sporo czasu spędził w stoczni, przy czym naprawa w Gibraltarze między 24 października a 3 grudnia 1937 była rezultatem pożaru w kotłowni nr 1, w którego wyniku uległa uszkodzeniu instalacja elektryczna. Dwukrotnie w 1937 i 1938 *Express* działał jako stawiacz min, za drugim razem w czasie tzw. „kryzysu monachijskiego".

Po powrocie z Gibraltaru w dniu 21 marca 1939 niszczyciel eskortował prom *Cote D'Azur* na którego pokładzie prezydent Francji składał oficjalną wizytę w Wielkiej Brytanii.

Wiosną 1939 okręt został ze zredukowaną załogą przesunięty do zadań szkoleniowych. W tym charakterze działał do sierpnia tego roku, gdy został reaktywowany w ramach Floty Rezerwowej.

Po wybuchu wojny *Express* został z dniem 8 września 1939 włączony w skład 20 Flotylli Niszczycieli (Minowej), bazując początkowo w Portsmouth, a następnie w Immingham nad Morem Północnym. Już w nocy z 9/10 września jednostka uczestniczyła w ofensywnej akcji minowej u wybrzeży niemieckich. Także we wrześniu okręt przewoził księcia i księżną Windsor z Portsmouth do Cherbourg we Francji.

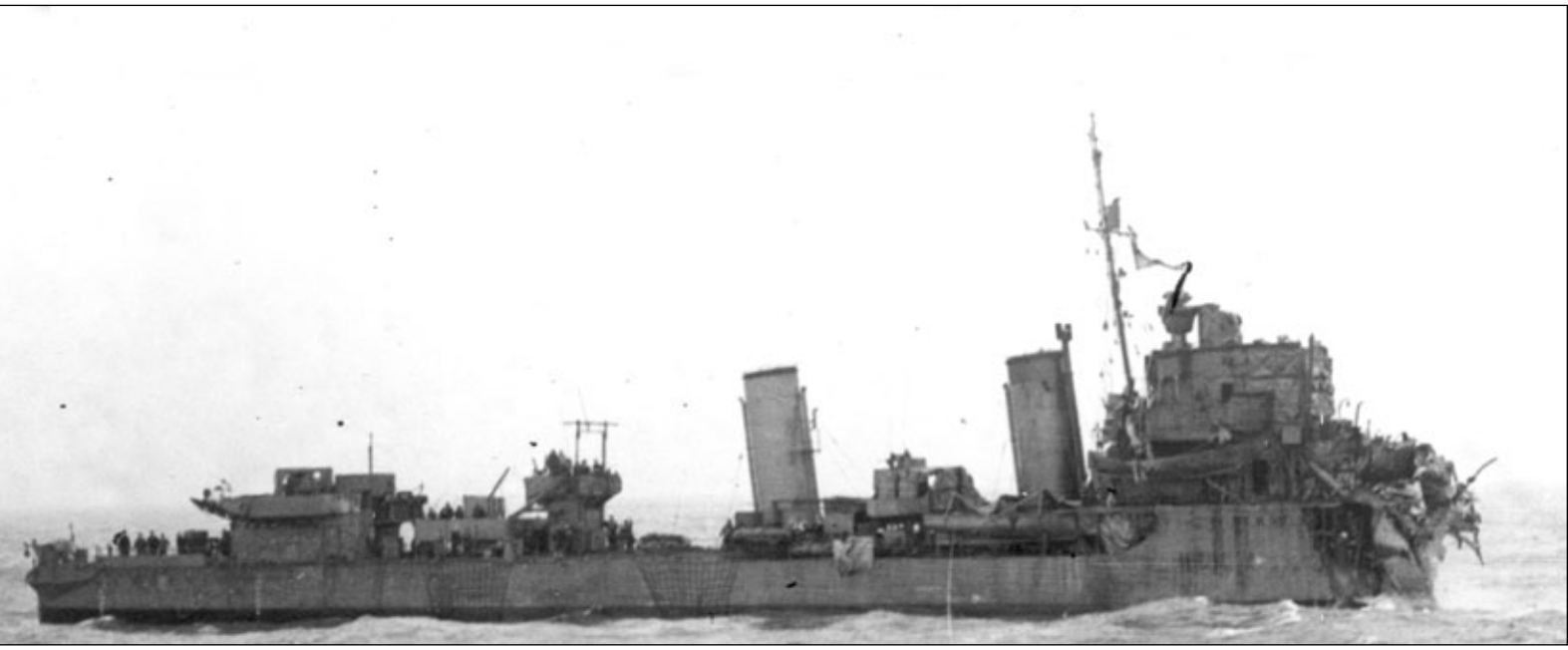
W grudniu 1939 *Express* wchodził w skład zespołu, który w nocy z 17/19-go postawił 240 min u ujścia rzeki Ems na wybrzeżu niemieckim. 15 maja 1940 zespół przeprowadził podobną akcję, tyle tylko, że z 164 minami u wybrzeży holenderskich w pobliżu Hook van Holland. Wcześniej, bo 22 marca 1940 niszczyciel zderzył się z trawlerem i trafił do stoczni w Hartlepool na remont trwający do 24 kwietnia.

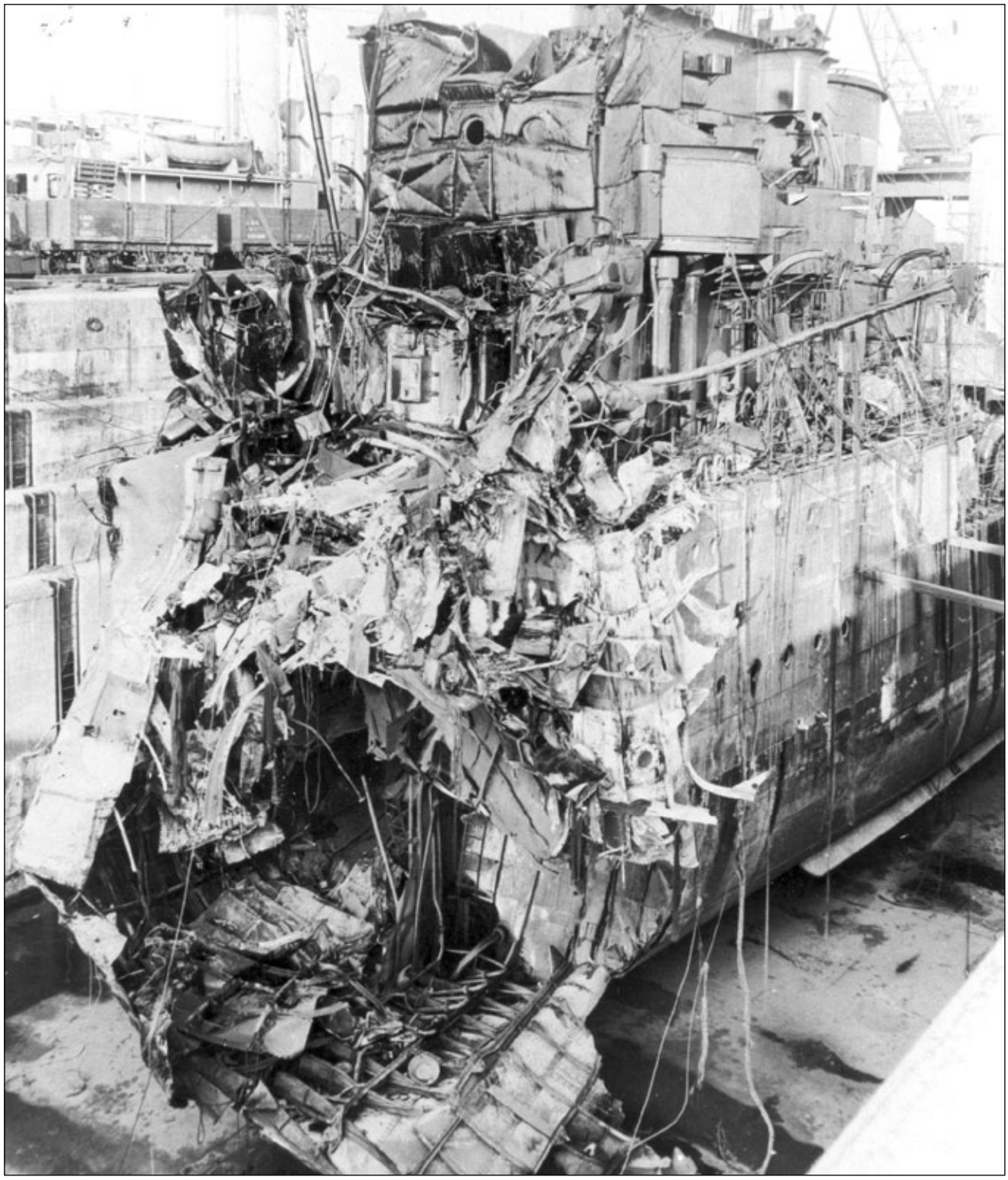
W końcu maja 1940 *Express*, podobnie jak inne okręty tej klas, był mocno zaangażowany w ewakuację alianckich sił z kotła pod Dunkierką w ramach Operacji „Dynamo". Niszczyciel w 6 turach ewakuował z plaż w pobliżu Dunkierki ponad 2795 żołnierzy[120]. Był także przedostatnią jednostką, która opuściła miasto przed jego upadkiem 4 czerwca 1940.

W dniu 31 sierpnia 1940 *Express* (d-ca Cdr. [pol. kmdr por.] Jack G. Bickford) wchodził w skład zespołu, który miał postawić pole minowe w pobliżu wybrzeża holenderskiego, około 40 Mm

120. liczbę ponad 3500 wywiezionych żołnierzy podaje English J. *AMAZON to…*

Express z zniszczonym przez minę dziobem koło wyspy Texel, 31 sierpnia 1940 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Ciekawe ujęcie *Expressa* w suchym doku w Chatham. Dobrze widoczny efekt działania niemieckiej miny. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

od wyspy Texel. O godz. 23:07 w punkcie o współrzędnych 53°25'N i 03°48'E niszczyciel wszedł na niemiecką minę, która eksplodowała pod kadłubem na wysokości stanowiska „B" działa kal. 120 mm. Wyniku eksplozji zniszczeniu uległa dziobowa część jednostki aż po bryłę nadbudówki, zginęło 4 oficerów, w tym d-ca oraz 53 podoficerów i marynarzy, a dalszych 9 zaginęło (ostatecznie trafili do niemieckiej niewoli). Okręt zachował jednak mimo uszkodzeń pływalność i gdy o godz. 01:40 (już 1 września) zdołano ponownie uruchomić siłownię, podjął marsz w kierunku Wielkiej Brytanii rufą do przodu. O godz. 08:00 holowanie *Expressa* podjął niszczyciel *Kelvin*, a o 11:15 niszczyciel *Jupiter*. Konwój osiągnął Hull po południu 2 września 1940. Remont poważnie uszkodzonego *Expressa* trwał w Chatham do 4 października 1941.

Operacja minowa w rejonie Texel na przełomie sierpnia i września 1940 była rzeczywiście pechowa, bowiem w jej toku zatonęły z dużymi stratami wśród załóg, niszczyciele *Esk* i *Ivanhoe*, spieszące z pomocą pierwszej ofierze min.

Po powrocie do służby już jako standardowy niszczyciel *Express* wraz z bliź-

Express po naprawie uszkodzeń i przed rejsem na Daleki Wschód, 1 października 1941 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

niaczym *Electra* został przydzielony jako eskorta do okrętu liniowego *Prince of Wales* i 25 października 1941 opuścił Clyde wyruszając trasą wokół Przylądka Dobrej Nadziei na Daleki Wschód, gdzie miał wejść w skład Floty Wschodniej. 2 listopada zespół dotarł do Freetown, 16-go do Kapsztadu, 28-tego miesiąca do Colombo na Cejlonie. Bazę floty – Singapur cały zespół (łącznie z *Repulse* i resztą eskorty) osiągnął 2 grudnia, raptem kilka dni przed japońskim atakiem.

Niszczyciel wchodził w skład *Force „Z"* w czasie tragicznego starcia pod Kuantan w dniu 10 grudnia 1941 nie odnosząc przy tym żadnych uszkodzeń. Pozwoliło to dowodzonej przez Lt. Cdr (pol. kmdr ppor.) Francisa J. Cartwrighta jednostce na aktywny udział w akcji ratowniczej, co ocaliło życie blisko 1000 rozbitków z *Prince of Wales* i *Repulse*[121].

W styczniu 1942 *Express* pełnił służbę eskortową na szlaku konwojów *China Force* między Singapurem a Jawą. Z uwagi na uszkodzenia związane z powstałym 6 lutego 1940 pożarem w kotłowni aktywność okrętu była ograniczona. W związku tym w dniach między 25 kwietnia a 26 czerwca 1942 przeszedł remont w Simonstown (Południowa Afryka), po czym wszedł w skład 12 Flotylli Niszczycieli Floty Wschodniej. W jej ramach między innymi stanowił eskortę lotniskowca *Illustrious*, który zapewniał osłonę lotniczą operacji lądowania pod Majunga na Madagaskarze.

W lutym 1943 *Express* powrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie następnie przeszedł w Liverpoolu trwający do 2 czerwca remont. W dniu 3 czerwca 1943 *Express* opuścił Union Jack i przeszedł do Royal Canadian Navy by kontynuować służbę pod nową banderą jako *Gatineau*.

W składzie nowej floty niszczyciel operował przez następny rok na północnym Atlantyku w ramach Grupy Eskortowej C3. W tym czasie eskortując konwój HX 280 uczestniczył w dniu 6 marca 1944 w zatopieniu *U 744*.

Od maja do lipca 1944 *Gatineau* działał w ramach 11 Grupy Eskortowej z Londonderry, zabezpieczając wzmożony ruch konwojów w związku z inwazją w Normandii.

W okresie między 3 sierpnia 1944 a 16 lutego 1945 niszczyciel przeszedł remont w stoczni w Halifax. Po jego ukończeniu wrócił na wody europejskie, przechodząc w marcu szkolenie w Tobermory by następnie operować u wybrzeży Wielkiej Brytanii aż do zakończenia wojny w maju 1945.

Już w sierpniu jednostka przeszła do Kanady, gdzie po krótkim remoncie w Halifaksu trafiła na Zachodnie Wybrzeże (Pacyfik). Tam w dniu 10 stycznia 1946 został odstawiony do rezerwy w Esquimalt, a 1 kwietnia sprzedany na złom[122]. Kadłub niszczyciela był wykorzystywany w charakterze falochrony, a raczej łamacza fal, w Royston na Vancouver Island, gdzie jego drobne fragmenty były jeszcze widoczne w roku 2010.

121. wg Gelewskiego T.M. *Singapur 1942…*
122. wg innych źródeł sprzedaż okrętu na złom miała nastąpić dopiero w roku 1955.

Ujęcie lotnicze *Expressa* płynącego z prędkością 12 węzłów, 12 listopada 1942 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a