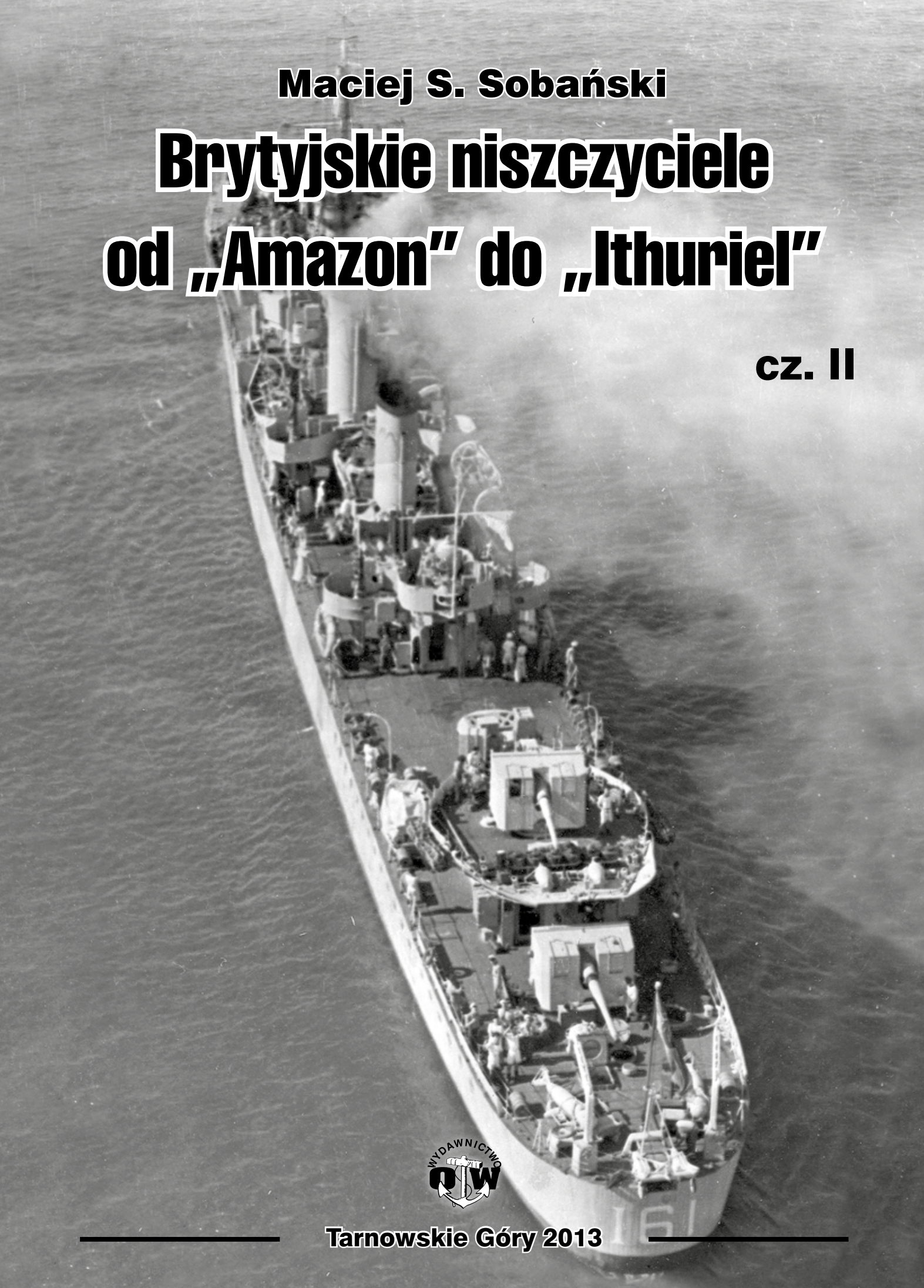
Maciej S. Sobański

Brytyjskie niszczyciele od „Amazon" do „Ithuriel"

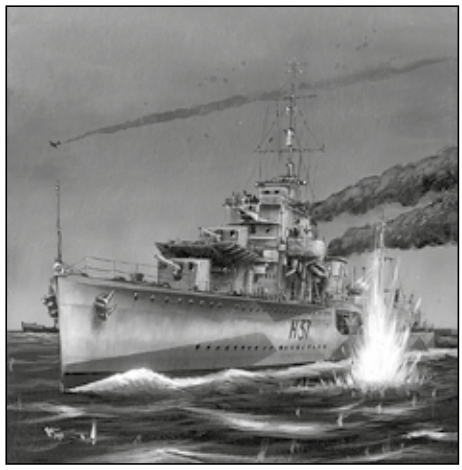
cz. II



WYDAWNICTWO OW

Tarnowskie Góry 2013

OKRĘTY WOJENNE numer specjalny 44



Drodzy Czytelnicy

Po krótkiej jak sądzę przerwie, oddaję w Wasze ręce drugą część monografii brytyjskich niszczycieli od „Amazon" do „Ivanhoe". Jest ona znacznie obszerniejsza od pierwszej części, gdyż pragnąłem wykorzystać wszystkie fotografie otrzymane od Richarda Osborne`a. W tym miejscu pragnę mu za nie serdecznie podziękować, gdyż w zdecydowanej większości są bardzo dobrej jakości a ponadto nieznane w naszym kraju. Pragnę również podziękować Hartmutowi Ehlersowi i Mariuszowi Borowiakowi za również ciekawe fotografie oraz Oskarowi Myszorowi za pomoc przy uzupełnieniu losów jednostek tureckich. Osobno chcę podziękować Waldemarowi Kaczmarczykowi za jego ogromy wkład pracy nad rysunkami i planszami kolorowy, które powinny zadowolić każdego czytelnika czy modelarza.

Życzę miłej lektury
Jarosław Malinowski

Okładka: ORP *Garland* w czasie obrony konwoju PQ 18 w dniu 27 maja 1942 r.
Mal. Seweryn Fleischer

Strona tytułowa: Niszczyciel *Ilex* w ciekawym ujęciu z 1942 roku.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

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

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*

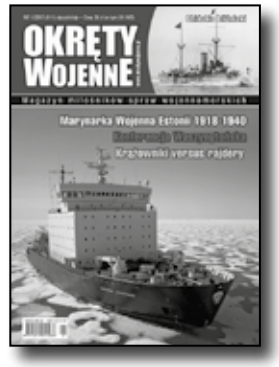
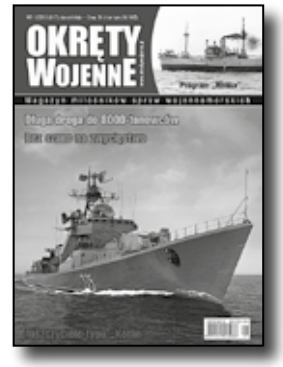
Źródła fotografii/Photo credit:
Mariusz Borowiak
Joseph Caruana
Andrzej Danilewicz
Hartmut Ehlers
Pierre Hervieux
Jarosław Malinowski
Richard Osborne
Centralne Archiwum Wojskowe
„Ships of the World"

ISBN 978-83-61069-23-2
ISSN 1231-014X

Nakład 1000 egz.

Copyright © Wydawnictwo „Okręty Wojenne" 2013
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.

Polecamy magazyn „Okręty Wojenne" !

Polecamy numery specjalne!

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.**

Niszczyciele typu „F”

Lider typu „F” *Faulknor* na portretowej fotografii z 22 sierpnia 1935 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Przyroda nie znosi próżni, czego najlepszym potwierdzeniem może być fakt iż mimo panującego kryzysu ekonomicznego przełomu lat dwudziestych i trzydziestych brytyjska Admiralicja w każdym kolejnym Programie lokowała zlecenia na budowę flotylli niszczycieli wraz z liderem. Nie inaczej było również w roku 1932, gdy w ramach Programu 1932 postanowiono zlecić budowę pełnej, liczącej 8 jednostek, flotylli oraz lidera, które oznaczono jako nowy typ „F”.

Zgodnie z założeniami miało być to proste powtórzenie zakończonej właśnie serii okrętów typu „E”, przy czym nie zakładano przystosowania tych jednostek do funkcji stawiania min.

W dniu 15 listopada 1932 r. Admiralicja skierowała do 14 stoczni pisemne zaproszenie do wzięcia udziału w przetargu na budowę niszczycieli. W wyniku dokonanej oceny wybrano 4 stocznie. Kontakty na budowę, w każdej z nich po 2 jednostki, zawarto 17 marca 1933, zaś dodatkowa stocznia miała prowadzić prace nad liderem flotylli.

Wyporność standardowa niszczycieli typu „F” miała zgodnie z projektem wynosić 1427 t, a pełna odpowiednio 1931 t[1]. Ich długość całkowita sięgała 100,30 m (wg niektórych źródeł – 100,28 m), długość w linii wodnej – 99,3 m, a między pionami – 97,0 m. Maksymalna szerokość kadłuba to 10,13 m, zaś zanurzenie wynosiło 3,5 m przy wyporności standardowej oraz 3,8 m przy wyporności pełnej.

Układ napędowy nowych niszczycieli stanowiła dwuwałowa siłownia obejmująca 2 zestawy turbin parowych systemu Parsons z zębatymi przekładniami redukcyjnymi. Na *Fortune* i *Foxhoundzie* zastosowano turbiny parowe systemu Brown-Curtis. Łączna moc siłowni 36 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 327°C dostarczał zespół 3 trójwalczakowych wodnorurkowych kotłów parowych systemu Admiralicji opalanych paliwem płynnym.

Przy niepełnym obciążeniu prędkość wynosiła około 35,5 węzła, choć w czasie próby 6-godzinnej *Fearless* i *Foresight* uzyskały nawet 37,1, a wszystkie przekroczyły 35,58 węzła[2]. Przy pełnym obciążeniu oraz w warunkach złego stanu morza rzeczywista prędkość spadała do 31,5–32,0 węzła.

Pełny zapas paliwa wynoszący 477 t zapewniał zasięg 6350 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów bądź 4290 Mm przy 20 węzłach oraz 1285 Mm przy prędkości maksymalnej.

Uzbrojenie artyleryjskie niszczycieli typu „F” składało się z 4 szybkostrzelnych dział kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX* na pojedynczych lawetach Mk XVII, umożliwiających podniesie lufy do +40°, rozmieszczonych na pokładzie w sposób tradycyjny, to znaczy po 2 w superpozycji na dziobie („A” i „B”) oraz rufie okrętu („X” i „Y”). Zapas amunicji po 200 pocisków na lufę.

Obronę plot. jednostek zapewniały 2 zestawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk I o kącie podniesienia lufy +80°. Zestawy rozmieszczono pierwotnie na skrzydłach mostka dziobowej nadbudówki. Zapas amunicji po 2500 pocisków na lufę.

Pomocnicze uzbrojenie strzeleckie obejmowało, podobnie jak na niszczycielach wcześniejszych typów, 4 pojedyncze karabiny maszynowe kal. 7,7 mm (0,303) Lewis z zapasem po 2000 pocisków na lufę oraz 1 karabin maszynowy kal. 7,7 mm (0,303) Vickers z zapasem 5000 pocisków.

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* przystosowanych do użycia ciężkich torped Mk IX. Wyrzutnie zostały rozmieszczone tradycyjnie na śródokręciu za rufowym kominem. Wyrzutnie nie dysponowały zapasowymi torpedami.

Wszystkie niszczyciele serii zostały wyposażone w ASDIC, a do zwalczania okrętów podwodnych służyły 2 jednogniazdowe miotacze burtowe oraz

1. Wg Lentona HT *British and Commonwelth Warships of the Second World War*, Annapolis 1998.
2. Wg Marcha EJ *British destroyers. A histrory of development 1892–1953*, London 1966.

Niszczyciele typu „F”					
Nazwa	Stocznia	Numer budowy	Data		
			Położenie stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Faulknor	Yarrow & Co. Ltd., Glasgow		31.07.1933	12.06.1934	24.05.1935
Fame	Parsons M.S.T Co., * Wallsend-on-Tyne	691	5.07.1933	28.06.1934	26.04.1935
Fearless	Cammell Laird & Co., Birkenhead	992	17.07.1933	12.05.1934	19.12.1934
Firedrake	Parsons M.S.T Co., * Wallsend-on-Tyne	692	05.07.1933	28.06.1934	30.05.1935
Forester	White & Co., Cowes		15.05.1933	28.06.1934	19.04.1935
Foresight	Cammell Laird & Co., Birkenhead	993	31.07.1933	29.06.1934	15.05.1935
Fortune	J. Brown & Co., Clydebank	538	28.07.1933	29.08.1934	27.04.1935
Foxhound	J. Brown & Co., Clydebank	539	15.08.1933	12.10.1934	21.06.1935
Fury	White & Co., Cowes		19.05.1933	10.09.1934	18.05.1935

Wg. English J. *AMAZON to IVANHOE* Kendal 1993
*kadłub wykonano w stoczni Vickers-Armstrong Ltd. (Tyne)

zrzutnia rufowa. Pierwotny zapas bomb głębinowych na pokładzie liczył 30 szt.

Jednostki typu „F” (poza liderem) były wyposażone w trał dla niszczycieli o dwóch zakresach prędkości TSDS. Dodatkowo *Fame*, *Fury*, *Forester* i *Foresight* dysponowały pokładowymi urządzeniami do wytwarzania zasłony dymnej.

Fearless i *Fortune* były wyposażone i przystosowane do pełnienia funkcji liderów dywizjonów niszczycieli.

Etatowa załoga okrętów typu „F” liczyła 145 marynarzy i oficerów.

Liderem flotylli niszczycieli typu „F” został *Faulknor*, zbudowany przez stocznię Yarrow and Co. w Glasgow. Stanowił on proste powtórzenie wcześniejszego projektu *Exmouth*.

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

Napęd składał się z 2 zestawów turbin parowych systemu Parsons z przekładniami redukcyjnymi o łącznej mocy 38 000 KM. Parę o ciśnieniu 21 atm. i temperaturze 327°C zapełniały 3 trójwalczakowe wodnorurkowe kotły systemu Admiralicji opalane paliwem płynnym. Maksymalna prędkość przy niepełnym obciążeniu mieściła się w przedziale 35,5–36,0 węzła, choć w czasie prób sięgnęła nawet 36,5 węzła. Przy pełnym obciążeniu i złym stanie morza prędkość rzeczywista spadała do około 31,5 węzła.

Maksymalny zapas paliwa wynoszący 490 t zapewniał zasięg 6500 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów bądź 1500 Mm przy pełnej prędkości[4].

Uzbrojenie artyleryjskie *Faulknora* składało się z 5 pojedynczych szybkostrzelnych dział kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX* na łożach Mk XVII o maksymalnym kącie podniesienia lufy +40°. Zapas amunicji po 200 pocisków na lufę. Rozmieszczenie dział klasyczne, po 2 na dziobie i rufie, a działo dodatkowe na platformie między kominami.

Obronę plot. podobnie jak w poprzednim typie, zapewniały 2 zestawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk I z zapasem 2500 pocisków na lufę.

Uzupełnienie stanowiły 4 pojedyncze karabiny maszynowe kal. 7,7 mm Lewis oraz 1 karabin maszynowy kal. 7,7 mm Vickers.

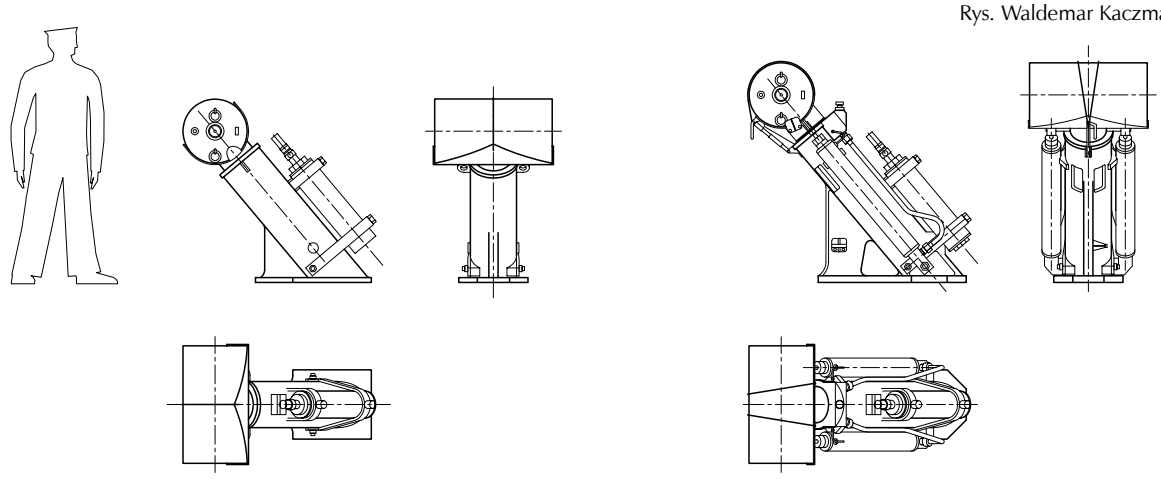
Do kierowania ogniem artylerii głównego kalibru służył dalmierz MS.20 o bazie 3-metrowej oraz dalocelownik DCT Mk I (dla niszczycieli).

Uzbrojenie torpedowe jednostki składało się z 2 poczwórnych obrotowych aparatów torpedowych kal. 533 mm QR VII*, przystosowanych do użycia torped Mk IX. Okręt nie dysponował zapasowymi torpedami do ponownego przeładowania wyrzutni.

Okręt był wyposażony w ASDIC, a do zwalczania zagrożenia podwodnego służyły 2 jednogniazdowe mio-

3. Wg Whitley'a MJ *Zerstörer im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1991.
4. Wg Daszjana A, w Morozowa ME *Britanskije esmincy w boju* cz. 2, Moskwa 1997.

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

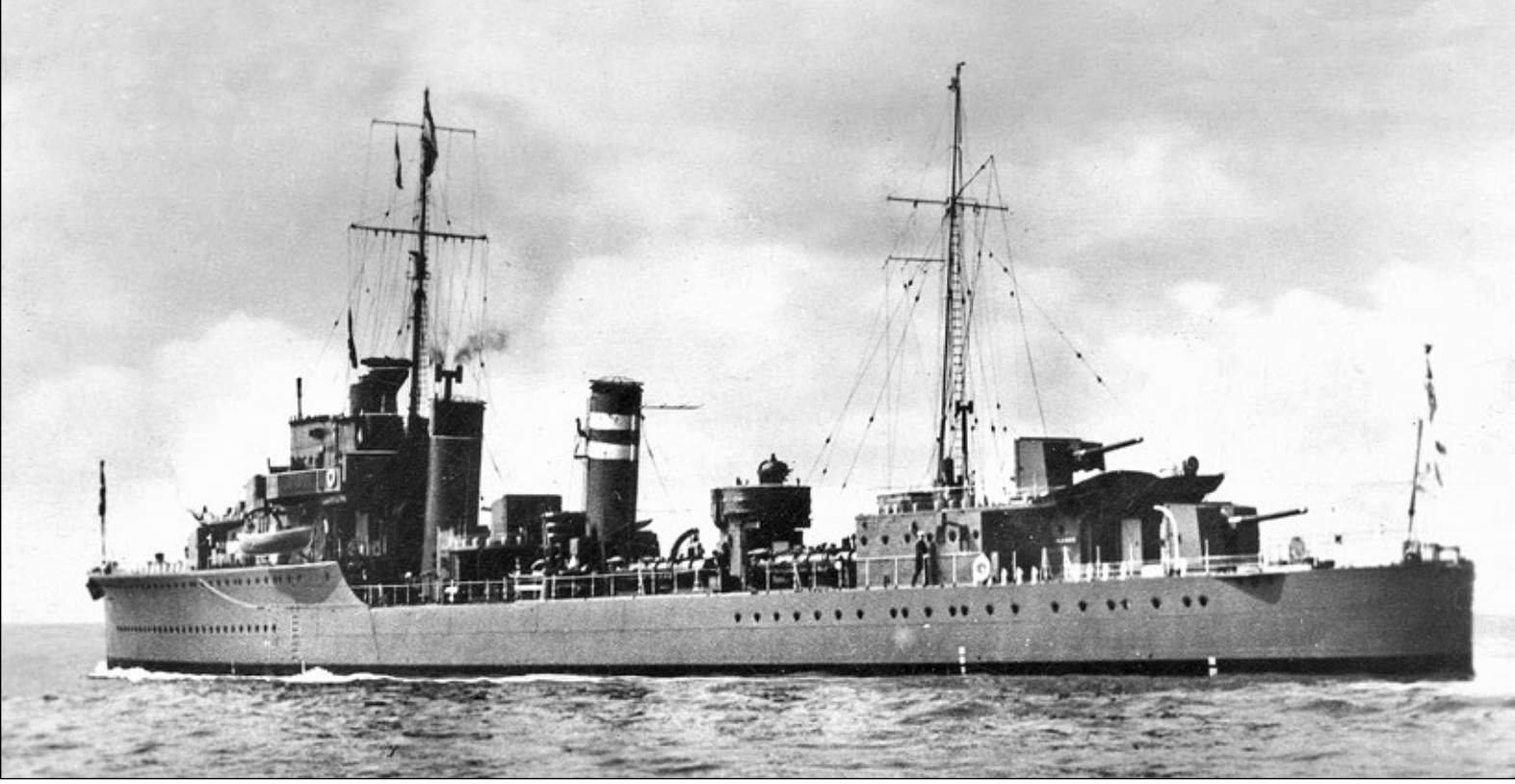


Miotacz bomb głębinowych Thornycroft Mk II

skala 1:50

Miotacz bomb głębinowych Thornycroft Mk IV

skala 1:50



Lider *Faulknor* w ciekawym ujęciu ukazującym jego wieże dział kal. 120 mm,15 lipca 1935 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

tacze burtowe oraz zrzutnia rufowa. Pierwotny zapas bomb głębinowych wynosił 20 szt.

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

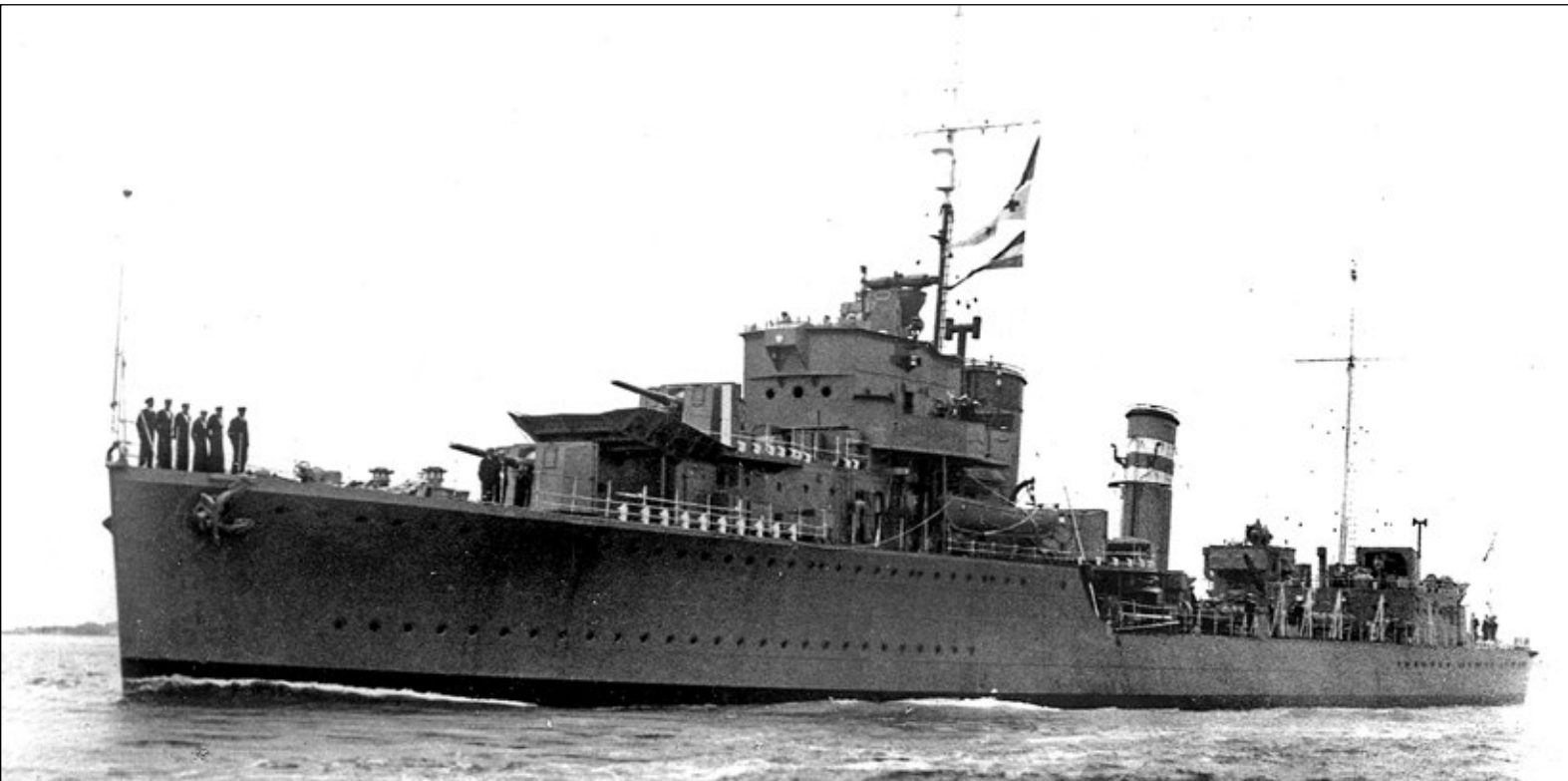
FAULKNOR (H 62)

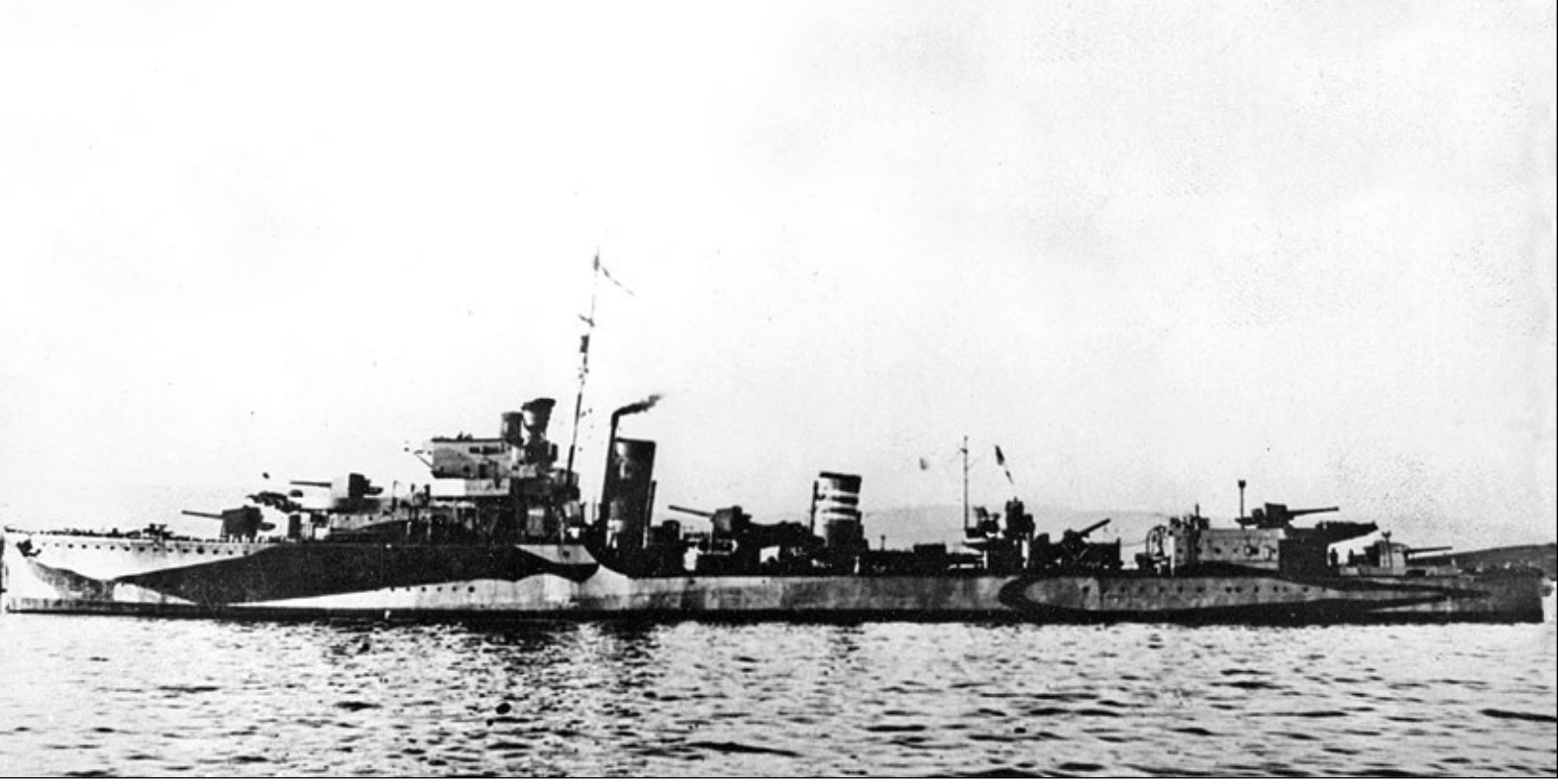
Lider flotylli niszczycieli typu określonego jako „F" budowanej w ramach realizacji Programu 1932 r. – *Faulknor*, zbudowany w stoczni Yarrow w Glasgow, wszedł do służby w dniu 27 maja 1935, obejmując funkcję przodownika 6 Flotylli Niszczycieli Home Fleet (wg innych źródeł 4 Flotylli). Z powodu drobnych usterek technicznych pozostawał do 21 września w Portsmouth, po czym podjął normalną służbę. Jednostka wzięła między innymi udział w morskiej paradzie w Spithead w związku ze srebrnym jubileuszem panowania króla Jerzego V, a po jej zakończeniu przetransportował księcia Walii na Wyspy Normandzkie (ang. Channèl Islands, franc. Iles Normandes lub Iles de la Manche).

W związku z kryzysem abisyńskim *Faulknor* został czasowo przerzucony do składu Floty Śródziemnomorskiej w Aleksandrii. Na wodach Morza Śródziemnego niszczyciel pozostawał do lipca 1936 r., a po powrocie do Home Fleet przeszedł w miesiącach lipiec – październik remont w Portsmouth. W roku 1937 okręt uczestniczył w ramach tzw. „patroli nieinterwencji" w 2 trzymiesięcznych turach operacyjnych u wybrzeży Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. Za pierwszym razem działał u wybrzeży śródziemnomorskich, a za drugim na wodach Biskajów. W międzyczasie *Faulknor* wziął udział w wielkiej paradzie morskiej w Spithead w związku z koronacją króla Jerzego VI.

W dniu 4 sierpnia 1937 r. w pobliżu wyspy Ushant (franc. Ouessant) doszło do kolizji ze statkiem *Clan Maceadyen*, w wyniku czego niszczyciel został poważnie uszkodzony. Remont

Jeszcze jedno ujęcie *Faulknora*, tym razem dziobowe z 1936 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Nienajlepsza jakościowo, lecz interesująca fotografia *Faulknora* wykonana w środkowym okresie wojny. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

przeprowadzono w Portsmouth między 5 sierpnia a 26 grudnia 1937 r.[5]. Po zakończeniu prac naprawczych okręt przeszedł do Gibraltaru, gdzie w I kwartale 1938 operował wspólnie z jednostkami francuskiej Marine Nationale. Później *Faulknor* pozostawał już praktycznie na wodach ojczystych nieprzerwanie aż do chwili wybuchu światowego konfliktu.

We wrześniu 1938 r. jednostka wraz z całą Royal Navy została postawiona w stan gotowości mobilizacyjnej w związku z zaostrzeniem się sytuacji międzynarodowej, spowodowanej tzw. kryzysem monachijskim. W kwietniu 1939 zmieniono dotychczasową numerację flotylli z 6 na 8 Flotyllę Niszczycieli, która w sierpniu przeszła do swej nowej, wojennej już bazy w Scapa Flow.

W początkowym okresie wojny między wrześniem 1939 a kwietniem 1940 r. jednostka wraz z całą flotyllą wykonywała zadania w zakresie eskortowania dużych okrętów Home Fleet oraz zagrożenia ze strony niemieckich sił podwodnych. To ostatnie zadanie było realizowane szczególnie aktywnie. Już w dniu 14 września 1939 r. *Faulknor* wraz z niszczycielami *Foxhound* oraz *Firedrake*, eskortując lotniskowiec *Ark Royal* zatopił bombami głębinowymi i ogniem artyleryjskim *U 39* (KL Gerhard Glattes) na północ od Irlandii w punkcie o współrzędnych 58°29'N i 11°50'W. Brytyjczycy podjęli z morza 43 rozbitków, zaś sam *U 39* otworzył długą listę strat niemieckiej U-Bootwaffe[6].

Wkrótce, bo już 20 września 1939 r. *Faulknor* uczestniczył w zniszczeniu na północ od Szkocji *U 27* (KL Johannes Franz), choć w tej operacji pierwsze skrzypce grały niszczyciele *Fortune* i *Forester*. Dla odmiany 12 lutego 1940 jednostka uratowała rozbitków ze szwedzkiego statku *Orania*, zatopionego na północny wschód od Szetlandów.

W miesiącach kwietniu i maju 1940 r. *Faulknor* uczestniczył w kampanii norweskiej. 15 ostrzeliwał statki w porcie Narwik, a 16 wrak niszczyciela w Herjangfiordzie. W dniu 8 maja 1940 r. jednostka weszła na wrak w Rombakfiordzie w wyniku czego utracił ASDIC. Okręt natychmiast skierowano do portów brytyjskich, gdzie w Grimsby przeprowadzono niezbędny remont, zakończony 13 czerwca 1940 r.

Nowym przydziałem okazał się Gibraltar, który osiągnięto 21 czerwca 1940, po czym jednostkę włączono do Force „H". W ramach tego zespołu niszczyciel uczestniczył w lipcu 1940 r. w operacji przeciwko flocie francuskiej w Mers el-Kébir. Po krótkim remoncie w Liverpoolu jednostka powróciła do Gibraltaru w sierpniu 1940 r. by wziąć udział w nieudanej akcji pod kryptonimem „Menace" przeciwko siłom francuskim wiernym Vichy w Dakarze. Później niszczyciel wraz z 8 Flotyllą operował na trasie konwojów z zaopatrzeniem na Maltę, między innymi eskortując w listopadzie lotniskowiec *Argus* z transportem samolotów. Brał także udział w akcji przeciwko włoskim lotniskom na Sardynii.

22 listopada 1940 r. *Faulknor* wraz z niszczycielem *Forester* zatrzymał francuski statek *Charles Plumier*, który następnie doprowadził do Gibraltaru.

W okresie między styczniem a marcem 1941 r. jednostka prowadziła działania eskortowe w oparciu o port Freetown, by następnie powrócić do Gibraltaru, który znów stał jej bazą do sierpnia 1941 r. W maju 1941 r. *Faulknor* uczestniczył w wielkim polowaniu na niemiecki okręt liniowy *Bismarck* prowadzonym na Atlantyku. W dniu 16 czerwca 1941 r. wraz z *Foresterem*, *Foresightem* i *Fearlessem* zatopił *U 138* (OL Franz Gramitzky) na wodach Cieśniny Gibraltarskiej w punkcie o współrzędnych 36°04'N i 07°29'W, podnosząc z wody 28 rozbitków. Jednostka uczestniczyła także w dniu 22 czerwca, koło przylądka Finisterre, po wypatrzeniu przez samolot rozpoznawczy z lotniskowca *Furious*, który towarzyszył ww. grupie poszukiwawczej w próbie przechwycenia niemieckiej jednostki zaopatrzeniowej *Alstertor* (3039 BRT), która zakończyła się jej samo zatopieniem (uratowano całą załogę wraz z 38 jeńcami z *Admirala Scheera*).

W sierpniu 1941 r. doszło, najprawdopodobniej w skutek sabotażu, do awarii turbin parowych *Faulknora*. W tym czasie przebywał w Gibraltarze. Usuwanie awarii prowadzone w porcie Southampton zakończyło się 13 listopada 1941 r., po czym 22 okręt dotarł do Scapa Flow. W grudniu niszczyciel wchodził w skład eskorty okrętu liniowego *Duke of York*, którym premier Churchill wybrał się na spotkanie z prezydentem

5. Wg Englisha J. *AMAZON to IVANHOE. British standard destroyers of the 1930s*, Kendal 1993.
6. Wg Blaira C. *Hitlera wojna U-Bootów. Myśliwi 1939–1942*, Warszawa 1998.

USA Rooseveltem w ramach tzw. Konferencji Atlantyckiej.

W ramach sił Home Fleet – *Faulknor* trafił od stycznia 1942 na trasę konwojów arktycznych. W lutym eskortował PQ 9 i PQ 10, w marcu PQ 12 i PQ 13, w kwietniu PQ 14 i PQ 15, w maju PQ 16, a w czerwcu PQ 17. W międzyczasie wziął także udział w dniach 1–4 kwietnia 1942 r. w nietypowej operacji „Perforance", czyli przerzutu 10 norweskich statków ze szwedzkiego Gothenburga do Wielkiej Brytanii. Operację trudno było uznać a udaną, bowiem cel osiągnęły jedynie 2 statki (*B.P. Newton* i *Lind*), kolejne 2 zawróciły, a 6 zatopiono. Jeden z nich – uszkodzony *Rigmor*, został posłany na dno ogniem artyleryjskim i torpedami właśnie przez *Faulknora*[7].

W okresie między 13 lipca a 23 sierpnia 1942 r. okręt przeszedł przezbrojenie w stoczni Amos & Smith w Hull. W toku prac usunięto rufową wyrzutnię torpedową, którą zastąpiono działem plot. kal. 76 mm, usunięto też działo kal. 120 mm ze stanowiska „A". Niszczyciel wyposażono również w radary – Typ 285 kierowania ogniem artyleryjskim oraz Typ 286PQ dozoru nawodnego.

Po powrocie do służby jednostka kontynuowała działania eskortowe na szlaku konwojów arktycznych. W dniu 12 września 1942 r. ochraniając konwój PQ 18 *Faulknor* zatopił bombami głębinowymi wraz z całą liczącą 46 osób załogą *U 88* (KL Heino Bohmann) na południe od Spitzbergenu[8].

W październiku okręt uczestniczył w eskortowaniu konwoju QP 15, a w grudniu JW. 51A. Działania eskortowe kontynuowano również w I kwartale 1943 r. W styczniu był to konwój JW. 52, w lutym JW. 53, a w marcu RA 53.

Na przełomie marca i kwietnia niszczyciel poddano w Hull kolejnemu remontowi, a po jego ukończeniu skierowano znów wraz z 8 Flotyllą Niszczycieli do operacji eskortowych na Północnym Atlantyku (wody islandzkie) jako 4th Escort Group. W jej składzie *Faulknor* eskortował konwoje HX 234, SC 127, ONS 6, ONS 182 i HX 239.

Planowane działania na Morzu Śródziemnym sprawiły, że właśnie tam została przerzucona 8 Flotylla Niszczycieli. W dniu 17 czerwca *Faulknor* opuścił Scapa Flow by 5 lipca osiągnąć Aleksandrię. W trakcie lądowania na Sycylii – operacja „Husky" okręt wchodził w skład zespołu zabezpieczającego siły alianckie na Morzu Jońskim, a następnie w dniach 28–29 lipca ostrzeliwał Lacri na wschód od przylądka Spartivento. Później jednostka wzięła także w lądowaniu w kontynentalnych Włoszech (operacja „Baytown") oraz pod Salerno (operacja „Avalanche").

Wraz z innymi niszczycielami 4, 8 i 24 Flotylli uczestniczył w przeprowadzeniu do Aleksandrii, trasą via Malta, okrętów włoskiej floty, które poddały się aliantom.

Nowa sytuacja, jaka powstała po kapitulacji Włoch we wschodniej części Morza Śródziemnego, spowodowała, że *Faulknor* został zaangażowany do obrony Wysp Dodekanezu na Morzu Egejskim przed niemiecką inwazją. Między innymi transportował wsparcie na Leros, a także ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje lądowe na wyspie przed jej opuszczeniem w listopadzie 1943 r.

W grudniu niszczyciel operował u zachodnich wybrzeży Włoch w czasie lądowania sił specjalnych pod Garigliano (operacja „Patridge"), a w styczniu 1944 r. w rejonie Anzio w czasie operacji pod kryptonimem „Shingle". Na Morzu Śródziemnym *Faulknor* działał do marca 1944 r., by w kwietniu powrócić na wody brytyjskie, co wiązało się z intensyfikacją przygotowań do lądowania na kontynencie. Jednostka została przydzielona do Force „J", która miała działać na zachód od La Rivière-Saint Sauveur (Normandia).

W „D-Day" jednostka eskortowała konwój J1 ku brzegom Normandii, a następnie ostrzeliwała cele brzegowe na odcinku plaży „Juno". Jeszcze 6 czerwca 1944 r. *Faulknor* powrócił do Portsmouth w celu uzupełnienia amunicji, by już nazajutrz 7 znaleźć się ponownie u brzegów Normandii. Tym razem na pokładzie niszczyciela na zdobyty przyczółek przybył gen. Montgomery – d-ca alianckich sił lądowych. Okręt pełnił funkcję jednostki wsparcia ogniowego, obrony plot., a także wykonywał zadania transportowe w przybrzeżnej strefie przyczółka. W dniu 24 czerwca 1944 r. *Faulknor* stał się „środkiem transportu" dla Lorda Admiralicji adm. A. Cunnighama, który wraz ze swymi zastępcami (adm. A. Willis i adm. C. Harcourt) wizytował rejon lądowania. W dniach 8–21 lipca 1944 r. okręt przeszedł remont w Grimsby, by następnie kontynuować patrolowanie wód Kanału La Manche, w którego trakcie 26 lipca zestrzelił jeden z atakujących niemieckich bombowców Ju 88.

W październiku 1944 r. *Faulknor* dołączył do sił 14 Escort Group, bazującej w Milford Haven, w której składzie operował do grudnia na wodach Morza Irlandzkiego i Kanału La Manche. W grudniu 1944 dołączył do zreformowanej 8 Flotylli Niszczycieli w Plymouth, gdzie pozostawał aż do końca wojny.

W dniu 8 maja 1945 okręt przyjmował kapitulację sił niemieckich w Saint Peter Port na Guernsey (Wyspy Normandzkie), 12 ubezpieczał przejście do Wielkiej Brytanii stacjonujących tam niemieckich jednostek pływających, zaś 6 czerwca 1945 r. stanowił eskortę krążownika *Jamaica* na którego pokładzie król Jerzy VI te jedyne okupowane przez Trzecią Rzeszę terytorium Zjednoczonego Królestwa, o czym już była mowa powyżej.

Stan techniczny i stopień zużycia zdecydował, że *Faulknora* już w lipcu 1945 r. przeniesiono do rezerwy „B" i skierowano do Dartmouth. W grudniu niszczyciel przesunięto do rezerwy „C", a 21 stycznia 1946 r. sprzedano na złom firmie British Iron & Steel Corporation (BISCO). Po zdemontowaniu w Plymouth elementów wyposażenia stocznia T. W. Ward Ltd w Milford Haven w dniu 4 kwietnia 1946 r. rozpoczęła rozbiórkę okrętu.

FAME (H 78)

Po wejściu do służby w kwietniu 1935 r. jednostka trafiła do składu 6 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, jednak już wkrótce została poddana w Devonport remontowi niesprawnych podajników amunicji, który zakończono w dniu 28 sierpnia.

Rozwój sytuacji międzynarodowej związany z konfliktem w Abisynii sprawił, że okręt został czasowo skierowany na Morze Śródziemne by wzmocnić operujące tam siły Royal Navy. Na akwenie tym *Fame* pozostawał do lipca 1936 r. by następnie powrócić na brytyjskie wody.

Między 20 lipca a 10 listopada 1936 r. okręt przeszedł remont w Devonport przed kolejnym „zagranicznym" przydziałem. Tym razem była to Hiszpania w związku toczącą się w tym kraju wojną domową. Na wodach hiszpańskich jednostka pozostawała do stycznia 1937 r. by powrócić ponownie, tym razem na wody Biskajów w sierpniu i wrześniu. Natomiast w październiku *Fame* patrolował wody śródziemnomorskie we współpracy z Marine Nationale, korzystając z portów w Gibraltarze i Oranie.

W dniach 12–18 lipca 1937 r. niszczyciel złożył wizytę w duńskim Århus, po czym aż do wybuchu światowego kon-

7. Wg Englisha J. *AMAZON to…*
8. Wg Hrbek I, Hrbek J. *Loďstva států účastnících se druhé světové války*, Praha 1994.

Fame w późnym okresie wojny. Na dziobie zamontowany miotacz „Hedgheog" zamiast wieży „A" kal. 120 mm. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

fliktu kontynuował służbę w składzie Home Fleet.

Swą wojenną karierę jednostka rozpoczęła w ramach 8 Flotylli Niszczycieli z którą wykonywała zadania patrolowe i eskortowe. W roku 1940 *Fame* wziął udział w kampanii norweskiej. W trakcie operacji na wodach norweskich okręt został 13 kwietnia1940 uszkodzony w czasie ostrzału Narwiku, by następnie uczestniczyć w ewakuacji alianckiego przyczółka Bodø.

W dniu 6 lipca 1940 r. u wschodnich wybrzeży Szkocji niszczyciel został zaatakowany przez niemiecki samolot, w wyniku którego został poważnie uszkodzony odłamkami bomb. Usuwanie uszkodzeń prowadzone było początkowo przez stocznię Robbs w Leith, a następne kontynuowane w Rosyth aż do 10 października 1940 r.

W dniu 17 października 1940 r. eskortując okręt liniowy *King George V* do Rosyth *Fame* wraz z niszczycielem *Ashanti*[9], wszedł na mieliznę u wybrzeży hrabstwa Sunderland (Northumberland) w wyniku czego został bardzo poważnie uszkodzony. Dość powiedzieć, że unieruchomioną jednostkę udało się ściągnąć z z mielizny dopiero 1 grudnia 1940 r. Początkowo *Fame'a* przeholowano do Sunderlandu, gdzie dokonano wstępnych prowizorycznych napraw. W dniu 5 lutego 1941 r. okręt ha holu dotarł do Chatham, gdzie dokonano jego gruntownego remontu i przebudowy na niszczyciel eskortowy. Prace zakończyły się bagatela dopiero we wrześniu 1942 r. W toku przebudowy usunięto działa kal. 120 mm ze stanowisk „A" i „Y". Na miejscu pierwszego ustawiono miotacz zop „Hedgehog", zaś stanowisko drugiego przeznaczono na zmagazynowanie dodatkowych bomb głębinowych. Zamiast rufowej wyrzutni torpedowej zamontowano działo plot. kal. 76 mm oraz 2 (?) działa plot. kal. 20 mm Oerlikon na pokładzie rufówki. Niszczyciel otrzymał radar dozoru nawodnego Typ 271 oraz radionamiernik HF/DF[10].

Po zakończeniu przebudowy *Fame* został przydzielony do Escort Group B6 Western Approaches Command i skierowany na trasy atlantyckich konwojów. Już w trakcie swego debiutu – ochronie konwoju SC 104 doszło do starcia z atakującymi U-bootami. W dniu 16 października 1942 r. *Fame* staranował na środkowym Atlantyku *U 353* (OL Wolfgang Römer), który poszedł na dno z 6 członkami załogi na pokładzie, pozostałych ocalałych 39 rozbitków podniósł z morza niszczyciel. Ubocznym skutkiem, by nie powiedzieć dosadniej ceną sukcesu, była konieczność naprawy uszkodzonego przy taranowaniu dziobu. Spowodowało to, że jednostka powróciła do akcji dopiero w grudniu 1942 r. eskortując konwoje ON 155 i HX 217 oraz wspierając ON 154, który stał się celem szczególnie zażartych ataków U-bootów.

Na Atlantyku *Fame* operował do kwietnia 1944 r. W dniu 17 lutego 1943 r. osłaniając konwój ONS 155 niszczyciel staranował kolejny niemiecki okręt podwodny. Tym razem na północny wschód od Nowej Fundlandii został w ten sposób zatopiony *U 69* (KL Ulrich Graf), który poszedł na dno wraz z całą załogą.

W lutym 1943 jednostkę przeniesiono do 15 Escort Group w której składzie pozostała już aż do końca wojny. W czasie jesiennej ofensywy U-bootów roku 1943 *Fame* ochraniał konwój ON 206.

Wiosną 1944 r. w związku z planowanym lądowaniem a kontynencie 14 Escort Group została przesunięta na wody europejskie wchodzą w skład South Western Approaches.W toku lądowania w Normandii (operacja „Overlord") w czerwcu 1944 niszczyciel pełnił funkcję jednostki kierującej (senior ship) 14 Escort Group. W dniu 18 czerwca 1944 r. *Fame* wraz z niszczycielami *Inconstant* i *Havelock* zatopił na wodach Kanału La Manche na południowy-zachód od wyspy Guernsey *U 767* (OL Walter Dankleff), z którego załogi zdołano uratować tylko 1 osobę. Następnie aż do końca wojny jednostka pełniła służbę eskortową, zrazu na Atlantyku, a następnie u zachodnich wybrzeży Szkocji.

Po zakończeniu wojny *Fame* po remoncie w Leith (czerwiec – sierpień) trafił do Rosyth Escort Force, następnie od października 1945 r. do Londonderry Training Flotilla. W listopadzie przeszedł do 3 Flotylli w Londonderry, a później do kwietnia 1947 w Portland. W maju 1947 r. niszczyciel przeniesio-

9. Niektóre publikacje wspominają, że doszło do kolizji niszczycieli *Fame* i *Ashanti*, co nie znajduje potwierdzenia w materiałach źródłowych.

10. Wg Rubanowa OA *Eskadriennyje minonoscy Anglii wo wtoroj mirowoj wojnie* cz. I (1928–1945), Sankt Petersburg 2004 oraz Friedman N, *British destroyers from earliest days to the Second World War*, Barnsley 2009.

Dominikański *Generalísimo* (eks *Fame*) w ujęciu z lat 50. XX wieku.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Fearless, kolejny niszczyciel typu "F", w ujęciu z 18 września 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

no do rezerwy w Portsmouth. W styczniu 1948 r. okręt został zaliczony do rezerwy „C", co zdawało się przesądzić o jego przyszłości. Po raz kolejny los okazał się jednak łaskawy dla *Fame'a*, który w czerwcu 1948 r. został ponownie uzbrojony, a w dniu 4 czerwca 1949 przekazany w Devonport (odpłatnie !) Republice Dominikany. Pod nową banderą niszczyciel otrzymał nieco patetyczną nazwę *Generalísimo*[11], zapewne na cześć dyktatora Trujillo, zmienioną po jego obaleniu w 1962 na *Sánchez* (numer burtowy D-102). Służba jednostki zakończyła się definitywnie w roku 1968 r., gdy trafiła do złomowania[12].

FEARLESS (H 67)

Bezpośrednio po wejściu do służby w grudniu 1934 r. *Fearless*, podobnie jak jego „bliźniaki", trafił do 6 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. W okresie między marcem a lipcem 1936 r. pełnił czasowo służbę we Flocie Śródziemnomorskiej.

Wojna domowa w Hiszpanii sprawiła, że właśnie wody tego kraju stały się miejscem działania niszczyciela przez najbliższe 2 lata. W okresie między listopadem 1936 a styczniem 1937 r. oraz sierpniem a październikiem 1937 r. okręt operował na wodach Zatoki Biskajskiej, zaś między lutym a marcem 1937 oraz styczniem – marcem 1938 i styczniem – marcem 1939 r. w rejonie Gibraltaru. Eskortował również statek *Habana* z baskijskimi dziećmi uchodzący do francuskiego portu St. Jean de Luz.

Po zakończeniu misji hiszpańskiej *Fearless* powrócił do składu, aktualnie już 8 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, z którą w sierpniu 1939 r. przeszedł do bazy w Scapa Flow. Z chwilą wybuchu wojny okręt podjął służbę eskortową oraz zwalczanie sił podwodnych przeciwnika. W dniu 7 września 1939 r. przyjął na pokład w norweskim Haugesundzie polską Misję Wojskową, którą przetransportował do Wielkiej Brytanii.

W dniu 20 września *Fearless* był jednym z czwórki niszczycieli[13], które posłały na dno *U 27* (KL Johannes Franz) na północny zachód od szkockich Hebrydów.

W kwietniu 1940 r. jednostka wzięła udział w kampanii norweskiej, wykonując głównie zadania eskortowe. W dniu 14 kwietnia 1940 r. *Fearless* wraz z *Brazenem* zatopił bombami głębinowymi w pobliżu Vaagsfiorden *U 49* (KL Kurt v. Gossler). Wraz z okrętem zginęło 2 członków jego załogi, a pozostałych 42 podjęły z wody alianckie niszczyciele.

W okresie między 15 maja a 10 czerwca 1940 r. jednostka przeszła remont steru i kotłów w Middlesbrough. Po zakończeniu napraw niszczyciel wszedł w skład zespołu[14], który eskortował krążownik liniowy *Hood* i lotniskowiec *Ark Royal* na trasie ze Scapa Flow do Gibraltaru. Miejsce przeznaczenia osiągnięto 23 czerwca, po czym *Fearless* trafił do składu stacjonujących tam Force „H".

W dniu 3 lipca 1940 r. niszczyciel znalazł się w eskorcie zespołu realizującego operację „Catapult" – atak na francuską bazę Mers el-Kébir w pobliżu Oranu, w wyniku którego został zniszczony pancernik *Bretagne*, a poważnie uszkodzony pancernik *Dunkerque*. 8 lipca 1940 r. jednostka eskortowała Force „H" w trakcie ostatecznie niezrealizowanego ataku na Cagliari na Sardynii. W czasie powrotu do Wielkiej Brytanii z uwagi na kolizję z trawlerem *Flying Wing* okręt trafił w dniu 4 sierpnia do stoczni Barclay Curle w Scotstoun. Remont ukończono 11 października. Niestety w trakcie przygotowań do ponownego podjęcia służby operacyjnej 30 października doszło w Greenock do kolejnej kolizji, tym razem ze statkiem *Lanark*. Uszkodzona została rufa niszczyciela, której remont w Troon trwał do 8 stycznia 1941 r. *Fearless* 18 stycznia powrócił do Gibraltaru, gdzie wszedł w skład 8 Flotylli Niszczycieli. 31 stycznia uczestniczył w operacji „Picket" – ataku lotnictwa pokładowego na tamę Titso na Sardynii, a 8 lutego w operacji „Grog" – ostrzale artyleryjskim bazy w Genui.

W nocy z 30/31 marca 1941 r. *Fearless* próbował, niestety bezskutecznie, przechwycić w pobliżu portu Ghazaouet statek *Bangkok* pod banderą Vichy z ładunkiem 3000 t gumy na pokładzie. Statek skrył się pod osłonę dział artylerii nadbrzeżnej w Nemours, która zmusiła niszczyciel do poniechania prób.

W początkach kwietnia 1941 r. okręt wchodził w skład eskorty zespołu ochraniającego przetrałowanie toru wodnego na Maltę by uwolnić zablokowane tam jednostki 5 Flotylli Niszczycieli. W kwietniu uczestniczył również w operacji „Winch" – przerzucie na Maltę 12 myśliwców „Hurricane" przez lotniskowiec *Ark Royal*.

W początkach maja 1941 r. *Fearless* dołączył czasowo do sił operujących we wschodniej części Morza Śródziemnego. Po powrocie do Gibraltaru jednostka prowadziła lokalne operacje prze-

11. Wg Englisha J, *AMAZON to…*
12. Wg Rubanowa OA, *Eskadriennyje…* złomowanie niszczyciela miało mieć miejsce w roku 1969.
13. Pozostałe to *Forester, Fortune* i *Faulknor.*
14. Pozostałe jednostki to niszczyciele *Faulknor, Foxhound* i *Escapade.*

ciwpodwodne. W trakcie jednej z nich, 16 czerwca 1941 r. niszczyciel uczestniczył w zatopieniu na wodach Cieśniny Gibraltarskiej *U 138* (OL Franz Gramitzky). Wziął także udział w próbie przechwycenia niemieckiej jednostki zaopatrzeniowej *Alstertor* (patrz służba *Faulknora*), a po jej samozatopieniu podjął z morza 75 brytyjskich jeńców ze statków zniszczonych przez rajdery.

W dniu 20 lipca 1941 r. niszczyciel dołączył do Force „H" w czasie operacji „Substance" – przerzucie kolejnego konwoju z zaopatrzeniem dla Malty, stanowiąc eskortę lotniskowca *Ark Royal*. 23 lipca 1941 na wysokości Bone w Algierii okręt został zaatakowany przez włoski samolot torpedowy. Jedna ze zrzuconych torped dosięgła lewej burty w części rufowej, wywołując pożar, który unieruchomił jednostkę. *Forester* przejął załogę, a *Foresight*[15] zadał kolejną torpedą niszczycielowi „cios łaski". *Fearless* zatonął w odległości 50 Mm na północny wschód od przylądka Bone w Algierii w punkcie o współrzędnych 37°40'N i 08°20'E. 16 członków załogi, w tym 1 oficera uznano za zaginionych, a dalszych 20 zostało rannych, z których 9 zmarło[16].

FIREDRAKE (H 79)

Z końcem maja 1935 r. *Firedrake* dołączył do 6 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, w której składzie znajdowały się już inne jednostki typu „F". Początkowo pełnił służbę na wodach ojczystych, lecz w okresie między wrześniem a grudniem 1935 r. znalazł się w Gibraltarze, gdzie w dniach 29 sierpnia – 24 września sprawował nawet funkcję lidera Flotylli. Po krótkim remoncie na przełomie grudnia 1935 i lutego 1936 r. okręt przeszedł do Wielkiej Brytanii by w okresie marzec – lipiec 1936 r. powrócić do Floty Śródziemnomorskiej. Następny remont, tym razem w Sheerness trwał do 30 września 1936 r., po czym okręt przeszedł na wody hiszpańskie, gdzie pełnił służbę w ramach tzw. „patroli nieinterwencji" w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. Służba u wybrzeży Hiszpanii trwała do 30 czerwca 1937 r. W jej toku niszczyciel wraz z krążownikiem liniowym *Hood* interweniował w kwietniu, gdy frankistowski krążownik *Cervera* (wg innych źródeł nawet *Canarias*) i dozorowiec *Galerna* usiłowały zatrzymać w związku z ogłoszoną blokadą brytyjskie statki zdążające do Bilbao[17].

Służbę u hiszpańskich wybrzeży *Firedrake* kontynuował następnie w oparciu o bazę w Gibraltarze w miesiącach wrzesień- październik 1937 r. W dniu 8 października niszczyciel towarzyszył uszkodzonemu przez bomby parowcowi *Cervantes*.

Po powrocie do Wielkiej Brytanii jednostka przeszła kolejny remont w Sheerness zakończony 30 grudnia 1937 r. W pierwszym kwartale 1938 r. *Firedrake* operował na wodach Hiszpanii w oparciu o Gibraltar, a w I kwartale 1939 r. działał na Zatoce Biskajskiej.

W chwili wybuchu II wojny światowej jednostka w składzie 8 Flotylli Niszczycieli Home Fleet podjęła wojenną służbę w Scapa Flow. Aktywność sprowadzała się początkowo przede wszystkim do zwalczania zagrożenia ze strony nieprzyjacielskich sił podwodnych. W dniu 14 września 1939 r. *Firedrake* znalazł się w grupie 3 niszczycieli, które zatopiły *U 39* (KL Gerhard Glattes) na północny zachód od Irlandii, otwierając listę strat U-Bootwaffe w światowym konflikcie.

25 września 1939 r. jednostka uczestniczyła w akcji ratowniczej brytyjskiego okrętu podwodnego *Spearfish*, uszkodzonego w czasie patrolu prowadzonego na Zatoce Helgolandzkiej.

Do kwietnia 1940 r. niszczyciel pełnił służbę konwojową i patrolową na wodach brytyjskich. Przez niemal cały kwiecień w stoczni w Cardiff usuwano skutki kolizji z niszczycielem *Icarus*, do której doszło w Invergordon.

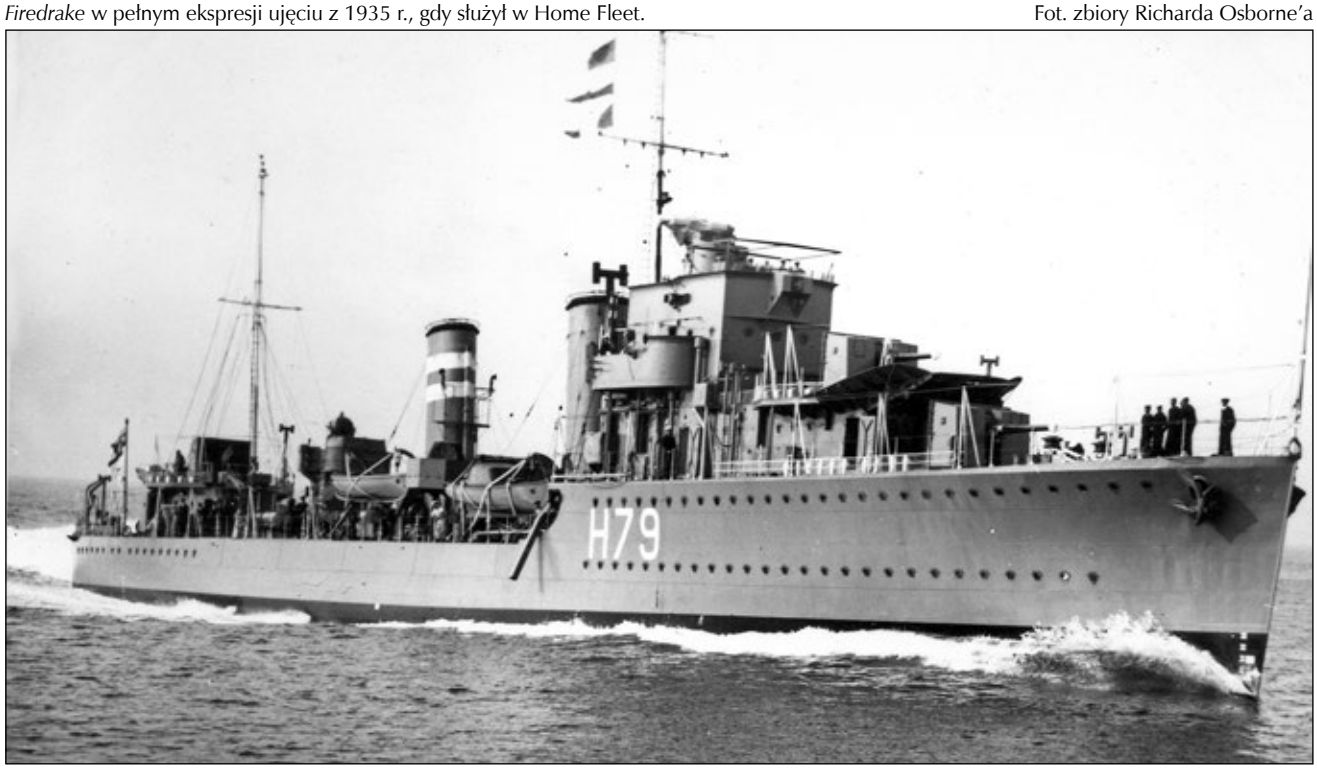
Wiosną 1940 r. *Firedrake* wziął udział w kampanii norweskiej. W jej toku eskortował konwoje między Narwikiem a Harstadem, ostrzeliwał pozycje nieprzyjaciela w fiordzie Ofot oraz ewakuował siły alianckie z Bodø. W trakcie tych działań został dwukrotnie (w maju

15. Wg Whitley'a MJ *Zerstörer im…- Fearless* został dobity torpedą przez *Forestera*.

16. Wg Englisha J., A*MAZON to…*, natomiast Rubanow OA, *Eskadriennyje…* mówi o łącznych stratach załogi w wysokości 27 osób.

17. Wg Dyskanta JW. *Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne*, Warszawa 1979.

Firedrake w pełnym ekspresji ujęciu z 1935 r., gdy służył w Home Fleet. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



i czerwcu) uszkodzony odłamkami. Usuwanie skutków tych uszkodzeń zakończono w Clyde 20 czerwca 1940 r.

Po powrocie do Scapa Flow jednostka przeszła do 4 Flotylli Niszczycieli, a 22 sierpnia wyszła do Gibraltaru w eskorcie lotniskowca *Illustrious* oraz krążowników *Sheffield* i *York*. Zespół osiągnął Gibraltar 29 sierpnia, po czym *Firedrake* zasilił bazujące tam Force „H".

w dniu 18 października 1940 r. niszczyciel wraz z *Wrestlerem* oraz łodziami latającymi „London" z 202 Sqdn. RAF zatopił na zachód od Gibraltaru na pozycji o współrzędnych 35°57'N i 04°00'W włoski okręt podwodny *Durbo* (TV Armando Acanfore). Alianci podjęli z morza całą załogę, a zdobyte przy okazji dokumenty pozwoliły na zniszczenie kolejnych jednostek przeciwnika[18].

W dniu 27 listopada 1940 r. niszczyciel uczestniczył w nierozstrzygniętej ostatecznie bitwie koło przylądka Spartivento. W tym samym miesiącu wchodził także w skład zespołu[19], który zatrzymał, a następnie doprowadził do Gibraltaru 4 statki pod banderą Vichy. Wziął również udział w operacji „Excess" – przerzucie konwoju z zaopatrzeniem na Maltę oraz ostrzale artyleryjskim bazy w Genui w ramach operacji „Grog".

W dniu 1 marca 1941 r. *Firedrake* wszedł na mieliznę w pobliżu Gibraltaru w wyniku czego utracił osłonę ASDIC oraz uszkodził śruby napędowe. Wstępny prowizoryczny remont został przeprowadzony w Gibraltarze, zaś ostatecznie ukończony w Chatham 19 czerwca 1941 r. Okręt szybko powrócił do składu Force „H", lecz już 23 lipca 1941 r. został poważnie uszkodzony w wyniku ataku lotniczego. Bliska eksplozja 100 kg bomby w pobliżu prawej burty spowodował uszkodzenie poszycia w rejonie kotłowni nr 1 od pokładu górnego niemal do stępki. 27 lipca niszczyciel przyholowano do Gibraltaru, gdzie znów dokonano prowizorycznej naprawy. W dniu 13 września 1941 r. *Firedrake* wraz z krążownikiem *Manchester* wyruszył do Boston Navy Yard w USA, gdzie w okresie między 23 września 1941 a 12 stycznia 1942 r. przeprowadzono gruntowny remont oraz przebudowę na niszczyciel eskortowy. Usunięto wówczas jedno z dział kal. 120 mm ze stanowiska „Y" oraz zwiększono do 70 zapas bomb głębinowych[20].

Po zakończeniu prac remontowych jednostka powróciła do Anglii w eskorcie konwoju NA 2, po czym, weszła w skład Escort Group B7 – Ocean Escort Force. Pierwszym konwojem eskortowanym w ramach nowego przydziału był WS 16. W czasie 9 miesięcy atlantyckiej służby konwojowej niszczyciel uczestniczył w eskorcie 14 konwojów oceanicznych oraz 2 na Karaibach. Wziął także udział w 2 dużych bitwa konwojowych z atakującymi je „wilczymi stadami", przy czym druga z nich miała się okazać ostatnią operacją okrętu.

W dniu 16 grudnia 1942 eskortujący konwój ON 153 *Firedrake* został storpedowany przez *U 211* (KL Karl Hause) ze stada „Raufbold" w odległości około 550 Mm na zachód od przylądka Clear. Odpalona torpeda trafiła w prawą burtę okrętu na wysokości dziobowej kotłowni, powodując natychmiastowe przełamanie się kadłuba na dwoje. Część dziobowa zatonęła niemal od razu, natomiast rufowa poszła na dno 17 grudnia 1942 o godz. 00:45 w punkcie o współrzędnych 50°50'N i 25°18'W[21]. Korweta *Sunflower* zdołała wyłowić z morza zaledwie 26 ocalałych rozbitków, podczas, gdy reszta załogi zginęła wraz z niszczycielem.

FORESIGHT (H 68)

Bezpośrednio po wejściu do służby w maju 1935 r. *Foresight* trafił do 6 Flotylli Niszczycieli, przemianowanej w kwietniu 1939 r. na 8 Flotyllę, w ramach której pozostawał aż do chwili wybuchu II wojny światowej, operując na wodach ojczystych. Sytuacja nie uległa zasadniczej zmianie również po rozpoczęciu światowego konfliktu we wrześniu 1939 r. Przez pierwszych 8 miesięcy wojny niszczyciel pełnił służbę eskortował oraz zwalczał zagrożenie ze strony nieprzyjacielskich sił podwodnych.

W maju 1940 r. w związku z pogorszeniem się sytuacji militarnej we Francji jednostka została przeniesiona do ujścia rzeki Humber z przeznaczeniem do działań na wschodnim wybrzeżu Anglii, w okolicy leżących nad nią portów Kingston upon Hull, Grimsby i Immingham. *Foresight* uczestniczył na przełomie maja i czerwca 1940 r. w ewakuacji sił alianckich z kotła Dunkierki, a później również i z innych francuskich portów nad Kanałem La Manche.

W końcu czerwca niszczyciel odkomenderowano wraz z 8 Flotyllą do Gibraltaru, gdzie wszedł w skład tworzonych tam Force „H". w oparciu o bazę w Gibraltarze okręt operował aż do października 1941 r. We wrześniu 1940 r. *Foresight* wziął udział w nieudanej operacji „Menace" – próbie opanowania Dakaru przez aliantów z „Wolnymi Francuzami" na czele. W toku tej akcji niszczyciel wraz z *Inglefieldem* zatopił ogniem artyleryjskim w dniu 23 września około godz. 10:50 na redzie portu francuski okręt podwodny *Persée*[22], którego całą załogę uratował własny holownik. Udział w tym sukcesie miał także krążownik *Dragon*[23].

Po operacji pod Dakarem jednostka powróciła do Wielkiej Brytanii celem przeprowadzenia remontu w stoczni w Liverpool. W czasie rajdu niemieckiego lotnictwa bombowego na miasto w nocy z 21/22 grudnia 1940 r. bliskie upadki bomb spowodowały kolejne uszkodzenia, które przedłużyły czas napraw.

Po zakończeniu remontu *Foresight* powrócił do Force „H", w której działał przez kolejne 10 miesięcy. W dniu 9 lutego 1941 r. jednostka uczestniczyła w akcji przeciwko Genui, w kwietniu w 2 operacjach przerzutu samolotów na Maltę, a w maju eskortowała zmierzający tam konwój „Tiger", zaś w czerwcu kolejny konwój z zaopatrzeniem.

W dniu 18 czerwca 1941 r. *Foresight* wchodził w skład zespołu niszczycieli, który zatopił na wodach Cieśniny Gibraltarskiej *U 138* (OL Franz Gramitzky). Miesiąc później jednostka wzięła udział w operacji „Substance" w trakcie której przypadł jej w dniu 23 lipca 1941 r. smutny obowiązek zadania torpedą „ciosu łaski" uszkodzonemu „bliźniakowi" *Fearlessowi*. Później okręt eskortował kolejne konwoje z pomocą dla Malty aż do października 1941 r.

Właśnie w październiku 1941 r. 8 Flotylla Niszczycieli powróciła do Anglii, gdzie początkowo ubezpieczała działania sił Home Fleet na wodach Biskajów. Później jednostka została przydzielona do ochrony konwojów arktycznych z pomocą dla Związku Radzieckiego. W dniu 6 kwietnia 1942 r. *Foresight* opuścił Scapa Flow z konwojem PQ 14. Z uwagi na trudne warunki meteorologiczne i lodowe większość konwoju zawróciła na Islandię, jednak niszczyciel wraz z 7 statkami kontynuował rejs, osiągając 19 kwietnia Murmańsk. 30 kwietnia okręt wyruszył w drogę powrotną w składzie eskorty konwoju QP 11. Znajdujący się również w składzie eskorty brytyjski krążownik *Edinburgh* (z ładun-

18. Wg Englisha J. A*MAZON to…*
19. Były to niszczyciele *Duncan*, *Foxhound*, *Hero*, *Jaguar* i *Firedrake*.
20. Wg Marcha EJ *British destroyers…*
21. Wg Rubanowa OA *Eskadriennyje…*
22. Wg Pertka J, *Od Dunkierki do Dakaru*, Poznań 1978.
23. Wg Englisha J, A*MAZON to*... podaje błędnie, że ofiarą *Foresighta* padł 25.9.1940 okręt podwodny *Béveziers*.

Forester w czasie służby na Morzu Śródziemnym, na wieży „B" pasy identyfikacyjne (neutralności), maj 1938 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

kiem radzieckiego złota na pokładzie !) został uszkodzony w wyniku trafienia 2 torpedami *U 456* (KL Max Martin-Teichert). Zadanie odholowania uszkodzonego krążownika na powrót do Murmańska otrzymał *Foresight* i *Forester.* Brytyjski zespół został rankiem 2 maja 1942 r. zaatakowany przez niemieckie niszczyciele[24]. W trakcie starcia zakończonego ostatecznie zatopieniem *Edinburgha,* który otrzymał trafienia 4 pociskami kal. 127 mm i 150 mm i torpedą *Z 25,* w wyniku czego została unieruchomiona jedna z kotłowni oraz zniszczone 3 zbiorniki paliwa. Zginęło przy tym 8, a rannych zostało dalszych 11 członków załogi. Podobne straty poniósł także *Forester*, jednak obie jednostki zdołały jeszcze przejąć ocalałą załogę krążownika, który następnie dobito torpedami[25].

W czerwcu niszczyciel przeszedł szybki remont, po czym powrócił do osłony konwojów rosyjskich. Trudne położenie oblężonej de facto Malty sprawiło, że *Foresight* został przydzielony do Floty Śródziemnomorskiej przygotowującej operację „Pedestal" W jej toku niszczyciel działał w charakterze szybkiego trałowca. W dniu 12 sierpnia 1942 r. na wodach Cieśniny Sycylijskiej okręt został zaatakowany przez włoski samolot torpedowy SM 79. Zrzucona torpeda trafiła w śródokręcie unieruchamiając jednostkę. Próba odholowania uszkodzonego niszczyciela do Gibraltaru podjęta przez *Tartara* zakończyła się ostatecznie niepowodzeniem. Nazajutrz 13 sierpnia 1942 r. *Foresight* został po zdjęciu załogi, dobity torpedą i zatonął 12 Mm na południowy wschód o wyspy Galita w punkcie o współrzędnych 37°40'N i 10°00'E[26]. Straty w ludziach okazały się relatywnie niewielkie i wyniosły 4 osoby, w tym 1 oficer.

FORESTER (H 74)

Po wejściu do służby jednostka trafiła w czerwcu 1935 r. do składu 4 Flotylli Niszczycieli Home Fleet (wg niektórych źródeł była to 6 Flotylla). We wrześniu w związku z kryzysem abisyńskim *Forester* trafił czasowo na Morze Śródziemne by wzmocnić operujące tam siły Royal Navy. W lutym 1936 niszczyciel uczestniczył w manewrach w rejonie Gibraltaru, po czym w marcu powrócił na wody ojczyste. W czerwcu 1937 r. *Forester* wziął udział w wielkiej paradzie morskiej w Spithead z okazji koronacji króla Jerzego VI. Jednostka kontynuowała dalszą służbę na wodach brytyjskich przerywaną jedynie corocznymi manewrami w rejonie Gibraltaru.

W kwietniu 1939 r. zmieniono dotychczasową numerację Flotylli na 8 Flotyllę Niszczycieli, a w sierpniu przeniesiono jej skład do wojennej bazy w Scapa Flow. Po wybuchu wojny Flotylla podjęła działania konwojowe, eskortowe i przeciwpodwodne.

W dniu 20 września 1939 r. niszczyciel wraz z bliźniaczym *Fortune* zatopił bombami głębinowymi *U 27* (KL Johannes Franz) na zachód od Hebrydów (w akcji uczestniczyły także *Faulknor* i *Fearless*). W miesiącach październik i listopad *Forester* uczestniczył w poszukiwaniach niemieckich pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* na wodach Północnego Atlantyku. W grudniu 1939 i styczniu 1940 r. jednostka brała udział w działaniach eskortowych i przeciwpodwodnych w ramach Canadian North West Atlantic Command.

W dniu 11 lutego 1940 r. niszczyciel wraz z holownikiem *Buccaneer* przeprowadzał uszkodzony przez U-boota w rejonie Butt of Lewis zbiornikowiec *Imperial Transport*. Również w lutym jednostka eskortowała do Wielkiej Brytanii liniowce pasażerskie *Orion* i *Duchess of Bedford* z oddziałami Royal Canadian Air Force (RCAF) na pokładzie.

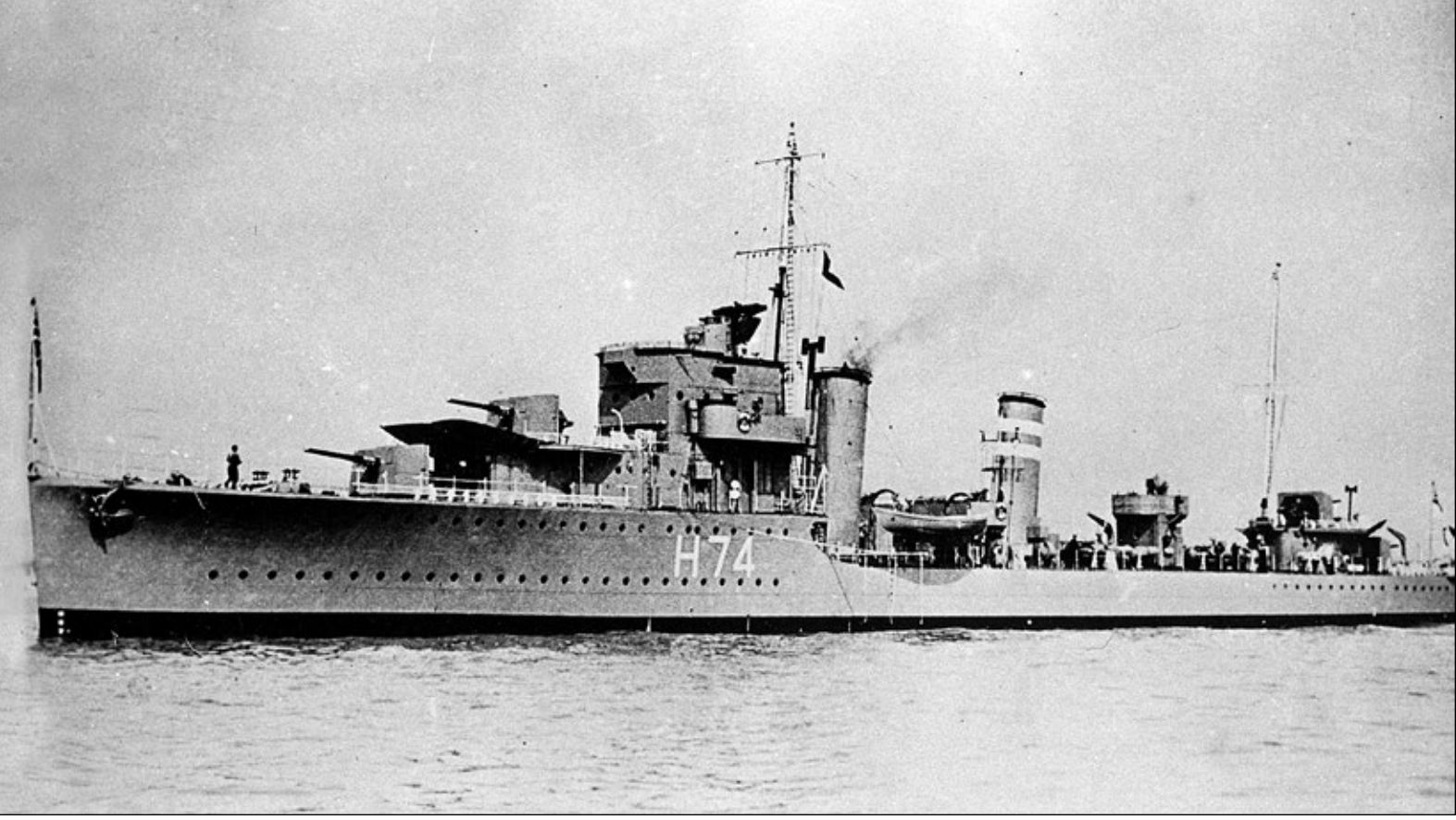
W kwietniu 1940 *Forester* wziął udział w kampanii norweskiej. 7 kwietnia stanowił eskortę konwoju NP.1. 13 kwietnia uczestniczył w II bitwie o Narwik jako eskorta okrętu liniowego *Warspite*[27], a następnie ubezpieczał *Cossacka* zmierzający do fiordu Skjael na prowizoryczną naprawę. W maju okręt zabezpieczał żeglugę przed atakami niemieckich ciężkich jednostek nawodnych, a w czerwcu uczestniczył w ewakuacji sił alianckich z Norwegii.

W dniu 26 czerwca 1940 r. *Forester* opuścił Scapa Flow i przeszedł wraz Flotyllą do Gibraltaru, gdzie zasilił Force „H". Już 3 lipca 1940 r. znalazł się wśród sił, które zaatakowały francuską bazę Mers el-Kébir w pobliżu Oranu w ramach operacji „Catapult".

Niszczyciel uczestniczył również w ramach Force „H" we wrześniu 1940 r. w nieudanej próbie opanowania Dakaru w czasie operacji „Menace".

Później jednostka uczestniczyła w ochronie konwojów na Morzu Śródziemnym, w tym także z zaopatrzeniem dla Malty. Były to operacje „Collar" w listopadzie 1940, „Tiger" w maju 1941,

24. Były to *Herman Schoemann, Z 24* i *Z 25.*
25. Wg Perepeczki A, *Burza nad Atlantykiem* t 2, Warszawa 2000
26. Wg Rubanowa OA. *Eskadriennyje…*
27. Wg Englisha J, *AMAZON to…*



Forester w początkowym okresie wojny. Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

„Substance" i „Style" w lipcu 1941 r. oraz „Halbard" we wrześniu tego roku. W dniu 23 lipca 1941 r. w trakcie operacji „Substance" *Forester* przejął załogę ciężko uszkodzonego przez włoską torpedę lotniczą „bliźniaka" *Fearless*, który ostatecznie został „dobity" przez swoich.

W roku 1941 okręt wziął udział w kilku kolejnych akcjach przerzutu samolotów na Maltę pod kryptonimami „Splice", „Status", „Status II" oraz „Callboy" W dniu 18 czerwca 1941 jednostka wchodziła w skład zespołu niszczycieli, który zatopił na wodach Cieśniny Gibraltarskiej *U 138* (OL Franz Gramitzky).

26 października 1941 r. *Forester* powrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie został początkowo przydzielony do 11 Escort Group w Clyde, by następnie przejść do Home Fleet w Scapa Flow. Przy okazji został przebudowany na niszczyciel eskortowy, który w kwietniu 1942 r. podjął służbę konwojową w Arktyce.

11 kwietnia 1942 r. *Forester* wyszedł w morze w eskorcie konwoju PQ 14 do Murmańska, a już 26 objął tam eskortę powrotnego konwoju QP 11. W dniu 30 kwietnia okręt udzielał pomocy storpedowanemu krążownikowi *Edinburgh*, a następnie wraz z *Foresightem* podjął się jego holowanie do Murmańska. W godzinach rannych 2 maja 1942 r. brytyjski zespół zaatakowały niemieckie niszczyciele (*Z 7 – Hermann Schoemann* †, *Z 24* i *Z 25*). W trakcie starcia nieprzyjacielskie pociski uszkodziły między innymi działa kal. 120 mm na stanowiskach „B" i „Y' oraz kotłownię. Na pokładzie zginęło 12 członków załogi, w tym d-ca niszczyciela lt. Cdr. (pol. kmdr ppor.) George P. Huddart, zaś dalszych 9 zostało rannych. Uszkodzony *Forester* dotarł do Murmańska, gdzie dokonano prowizorycznej naprawy. W rejs powrotny do Wielkiej Brytanii niszczyciel wyruszył 13 maja 1940 jako eskorta również jedynie tylko prowizorycznie naprawionego krążownika *Trinidad*[28]. Już 14 maja 1942 r. brytyjski zespół został zaatakowany przez niemieckie lotnictwo, które zdołało ponownie uszkodzić *Trinidad*, wywołując pożar na jego pokładzie. *Forester* przejął z uszkodzonej jednostki rannych, pasażerów oraz załogę, po czym *Matchless* dobił krążownik torpedą[29]. Niszczyciel zdołał 18 maja 1942 r. bezpiecznie osiągnąć Scapa Flow, skąd został natychmiast skierowany na remont do stoczni w Clyde. Prace naprawcze ukończono w październiku 1942 r., po czym jednostka została przydzielona do 8 Flotylli Niszczycieli Home Fleet i ponownie skierowany do ochrony konwojów rosyjskich. Do marca 1943 r. *Forester* eskortował konwoje QP 15, JW. 51B, RA 52, JW. 53 oraz RA 53. W kwietniu 1943 r. trafił ponownie do stoczni w Leith, gdzie między innymi dokonano przezbrojenia, montując między innymi 6 dział plot. kal. 20 mm Oerlikon. Po zakończeniu prac w lipcu okręt przez najbliższy rok pełnił służbę w składzie Escort Group C1 (kanadyjskiej)[30] w Western Approaches Command.

W dniu 10 marca 1944 r. grupa[31] w której znajdował się *Forester* eskortująca konwój SC 154 zatopiła na środkowym Atlantyku *U 845* (KK Werner Weber). Z okrętem zginął 1 członek załogi, natomiast 45 uratowanych rozbitków trafiło do alianckiej niewoli.

W maju 1944 niszczyciel eskortował konwoje na Kanale La Manche, a z początkiem czerwca wszedł w skład nowo utworzonej 112 Escort Group z którą uczestniczył w zabezpieczeniu alianckiego lądowania w Normandii w ramach operacji „Overlord". W dniu 23 lipca 1944 r. wraz z fregatą *Stayner* starł się w rejonie Cap d' Antifer z niemieckimi kutrami trałowymi. 30 sierpnia zespół[32] w którym znajdował się niszczyciel zatopił w rejonie Beachy Head *U 413* (OL Dietrich Sachse), który poszedł na dno wraz z 43 członkami załogi, z której ocalał tylko 1 marynarz.

Wraz z 14th Escort Group *Forester* powrócił jesienią do służby eskortowej na Północnym Atlantyku, którą pełnił bazując w Londonderry do początków grudnia 1944 r. W okresie między grudniem 1944 a majem 1945 r. przeprowadzono w Liverpoolu remont jednostki, któ-

28. Pozostałe jednostki eskorty to niszczyciele *Foresight*, *Somali* i *Matchless*.
29. Wg Englisha J, A*MAZON to…*
30. Pozostałe (nie wszystkie) jednostki kanadyjskiej grupy C1 to niszczyciele *St. Laurent*, *Assiniboine*, fregaty *Swansea*, *Valleyfield* oraz korweta *Owen Sound*.
31. Także *St. Laurent*, *Swansea* i *Owen Sound*.
32. Były to *Vidette* i *Wensleydal*.

ra po jego ukończeniu przeszła do Rosyth Escort Force. W jej składzie okręt pozostawał do sierpnia 1945 r. Już we wrześniu niszczyciel został wycofany z czynnej służby, a następnie 2 listopada przesunięty do rezerwy „B" w Dartmouth. W dniu 22 stycznia 1946 r. *Forester* został sprzedany na złom firmie BISCO, prace rozbiórkowe okrętu rozpoczęto w stoczni Metal Industries w Rosyth 28 lutego 1946 r.

FORTUNE (H 70) /SASKATCHEWAN (Royal Canadian Navy – RCN)

Po wejściu do służby okręt trafił do 6 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, w której pozostawał do kwietnia 1939 r., gdy zespół przemianowano na 8 Flotyllę. W roku 1937 r. *Fortune* współpracował z Flotą Śródziemnomorską, a następnie uczestniczył w operacjach patrolowych na wodach Zatoki Biskajskiej w związku z toczącą się w Hiszpanii wojną domową.

Z chwilą wybuch światowego konfliktu niszczyciel podjął działania patrolowe, eskortowe i przeciwpodwodne. Na ich efekty nie trzeba było długo czekać, bo już 20 września 1939 r. zatopił wraz z *Foresterem* i 2 dalszymi jednostkami *U 27* (KL Johannes Franz) na zachód od Hebrydów. Kolejny sukces nadszedł 20 marca 1940 r., gdy *Fortune* eskortujący krążowniki liniowe Home Fleet zatopił samodzielnie na północ od Szetlandów *U 44* (KK Ludwig Mathas), który poszedł na dno z całą liczącą 43 członków załogi[33].

W dniach 8–10 maja 1940 wraz z niszczycielem *Fearless* eskortował krążowniki *Berwick* i *Glasgow* z 2 batalionem Royal Marines na pokładzie, który obsadził Islandię. Okręt wziął także udział w kampanii norweskiej.

W dniu 6 lipca 1940 niszczyciel wraz z 3 innymi jednostkami tej klasy pośpieszył z pomocą okrętowi podwodnemu *Shark*, uszkodzonemu przez niemieckie lotnictwo na Morzu Północnym. Pomocnicze trałowce (zaadoptowane trawlery rybackie) Kriegsmarine *M 1803*, *M 1806* i *M 1807* okazały się nieco szybsze i ostatecznie *Shark* poszedł nas dno 25 mil na WSW od Egersundu.

W sierpniu 1940 r. jednostka została przeniesiona do 4 Flotylli Niszczycieli i wkrótce skierowany do Gibraltaru, gdzie tworzono Force „H". W składzie tych sił okręt wziął udział w nieudanej próbie opanowania francuskiej bazy w Dakarze w ramach operacji „Menace". W trakcie tej akcji *Fortune* 24 września 1940 r. zatopił na redzie portu francuski okręt podwodny *Ajax* biorąc do niewoli jego całą, liczącą 61 ludzi, załogę (niektóre źródła podają, że na pokładzie jednostki znajdowało się nawet 76 osób)[34].

Następne pół roku jednostka eskortowała konwoje na trasie między Freetown a Gibraltarem, a później przez kolejne 3 miesiące wchodził w skład Force „H". W ramach tych sił *Fortune* uczestniczył w kolejnych operacjach przerzutu samolotów przez lotniskowce na Maltę – „Winch" w kwietniu 1941 oraz „Dunlop" w maju tego roku.

W dniu 10 maja 1941 r. powracający do Gibraltaru zespół niszczycieli[35] został w odległości 10 Mm od Bougaroni w Algierii zaatakowany przez nieprzyjacielskie lotnictwo. O godz. 12:39 u prawej burty *Fortune* spadła 250 kg bomba, która eksplodowała około 6 m poniżej lustra wody. Skutki wybuchu okazały się opłakane dla okrętu, który został od razu unieruchomiony, a poza tym w jego kadłubie powstała wyrwa, przez którą woda zaczęła zatapiać poszczególne przedziały. Dzięki natychmiastowemu usunięciu części ciężkich elementów wyposażenia z górnego pokładu jednostka zachowała pływalność, choć z wyraźnym przechyłem na prawą burtę. Zdołano także ponownie uruchomić siłownię, co pozwoliło na dotarcie do Gibraltaru z prędkością ledwie 12 węzłów[36].

Po wstępnej naprawie jednostkę skierowano do Anglii, gdzie w Chatham przeprowadzono gruntowny remont, zakończony w listopadzie 1941 r. *Fortune* powrócił do Gibraltaru, jednak z uwagi na usterki mechaniczne był wykorzystywany jedynie do operacji o charakterze lokalnym aż do lutego 1942. W dniu 10 lutego niszczyciel opuścił Gibraltar w eskorcie konwoju na Maltę by następnie kontynuować rejs wraz z transportowcem *Breconshire* do Aleksandrii, którą osiągnął 17 lutego. Wówczas zapadła decyzja, że okręt wzmocni siły 2 Flotylli Niszczycieli Eastern Fleet, po czym skierowano go do Trincomalee na Cejlonie, gdzie dotarł 7 marca 1942. Służba w Eastern Fleet trwała 3 mie-

33. Wg najnowszych informacji *U 44* miał zatonąć 13 marca 1940 na polu minowym nr 7 na Morzu Północnym, zaś sukces ten został błędnie przypisany *Fortune*.
34. Wg Perepeczki A, *Burza nad Atlantykiem*, t 1, Warszawa 1999.
35. Pozostałe jednostki zespołu to *Faulknor*, *Fearless* i *Fury*.
36. Wg Englisha J, A*MAZON to*…

Burtowa fotografia *Fortune* wykonana 21 czerwca 1935 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Fortune w okresie przydziału na Morze Śródziemne, 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

siące, a następnie *Fortune* wraz z *Hotspurem* i *Griffinem* powrócił na Morze Śródziemne, by wesprzeć siły operujące w trakcie nieudanej jak się potem okazało operacji konwojowej na Maltę pod kryptonimem „Vigorous". Później jednostka wróciła do Eastern Fleet z którą działała do końca 1942.

Do Europy *Fortune* powrócil trasą wokół przylądka Dobrej Nadziei. W lutym 1943 r. w Londynie podjęto remont niszczyciela zakończony 31 maja 1943 r. W tym samym dniu okręt zakończył swą służbę w Royal Navy, został bowiem przekazany Royal Canadian Navy w której podarowana Kanadzie przez Anglię jednostka działała jako HMCS *Saskatchewan*.

Okręt wszedł natychmiast w skład Escort Group C3 (kanadyjskiej) bazującej w Londonderry, z którą operował do kwietnia 1944. W maju 1944 r. *Saskatchewan* przeszedł do 12 Escort Group (część źródeł mówi, że była to jednak 11 Escort Group). W jej składzie niszczyciel zabezpieczał przed działaniami niemieckich okrętów podwodnych siły alianckie uczestniczące w lądowaniu w Normandii w ramach operacji „Overlord".

W nocy z 5/6 lipca 1944 r. jednostka wraz z *Qu'Appellem* uczestniczył w operacji „Dredger". W jej toku doszło do starci z zespołem uzbrojonych trawlerów eskortujących 2 U-booty (chodzi o tzw. Battle of Pierres Noires). W trakcie potyczki jeden z trawlerów został zatopiony (*V 715*), a kolejne 2 poważnie uszkodzone. Cena jaką przyszło zapłacić *Saskatchewan* za sukces to 1 zabity i 4 rannych członków załogi.

12 Escort Group w końcu lipca 1944 r. powróciła do bazy w Londonderry, zaś niszczyciel samodzielnie wyruszył do Kanady, osiągając 6 sierpnia Halifaks, po czym trafił do remontu w Shelbourne. Prace zakończono w listopadzie, a następnie przerzucono okręt do St. John's na Nowej Fundlandii, gdzie podjął lokalne działania. Do Wielkiej Brytanii *Saskatchewan* powrócił w styczniu 1945 r. i rozpoczął działania eskortowe w ramach 14th Escort Group, a następnie 11 Escort Group, w której składzie pozostał do zakończenia wojny[37].

Do Kanady jednostka wyruszyła już 30 maja 1945 z Greenock z kanadyjskim personelem wojskowym na pokładzie. Już w Kanadzie niszczyciel wykonał 5 takich rejsów transportowych między St. John's a Quebekiem. W dniu 23 września 1945 okręt został uznany za zbędny dla RCN, lecz dopiero 28 stycznia 1946 r. oficjalnie wycofano go ze składu floty. Jeszcze w tym samym roku jednostkę sprzedano na złom firmie International Iron and Metal Co. z Hamilton.

FOXHOUND (H 69) / QU'APPELLE (RCN)

Zbudowany w stoczni w Clydebank okręt wszedł w czerwcu 1935 r. do służby w składzie 6 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, gdzie trafiły również jego „bliźniaki". Wojna domowa w Hiszpanii sprawiła, że to właśnie hiszpańskie wody stały się pierwotnym miejscem działania jednostki. Początkowo między listopadem 1936 a styczniem 1937 r. okręt operował w rejonie Vigo i Corunna, zaś na przełomie stycznia i lutego przeszedł krótki remont w Sheerness. Później w lutym i marcu działał w oparciu o Gibraltar, zaś w miesiącach maj – czerwiec oraz sierpień – październik na Biskajach. Po kolejnym remoncie, tym razem w Chatham, *Foxhound* w I kwartale 1938 r. patrolował wody między Gibraltarem a Oranem. Po powrocie do Wielkiej Brytanii niszczyciel do chwili wybuchu II wojny światowej pozostawał na wodach ojczystych.

W dniu 22 września 1938 r. doszło do kolizji jednostki ze znajdującym się w zanurzeniu okrętem podwodnym *Seahorse*, w wyniku czego uległa uszkodzeniu prawa śruba napędowa niszczyciela. Awarię usunięto w Sheerness na przełomie listopada i grudnia 1938 r.

Przez pierwszych 8 miesięcy światowego konfliktu *Foxhound* operował w składzie 8 Flotylli Niszczycieli realizując zadania patrolowe, konwojowe oraz zwalczając okręty podwodne. Już 14 września 1939 r. wraz z *Faulknorem* i *Firedrakem* zatopił na północny zachód od Irlandii *U 29* (KL Gerhard Glattes), biorąc do niewoli jego załogę. 11 lutego 1940 wraz z *Faulknorem* jednostka uratowała rozbitków ze szwedzkiego statku *Orania*, zatopionego 60 Mm na północny wschód od Szetlandów.

Wiosną 1940 r. *Foxhound* wziął udział w kampanii norweskiej. Okręt wchodził w skład zespołu Royal Navy

37. Nie znajduje potwierdzenia informacja zawarta w Rubanow OA, *Eskadriennyje…*, że jesienią 1944 *Saskatchewan* operował w eskorcie konwojów rosyjskich.

w trakcie II bitwy o Narwik 13 kwietnia 1940 r.[38]. Jednostka szła niejako w szpicy brytyjskiego ugrupowania wraz z *Icarusem* i *Hero* z wystawionymi trałami dziobowymi by następnie znaleźć się wśród jednostek, którym przypadło w udziale zwalczanie niemieckich niszczycieli w samym porcie Narwik. Unieruchomiony w wyniku uszkodzeń z wcześniejszego starcia *Z 17 – Diether von Roeder* zdołał co prawda trafić parokrotnie *Cossacka*, ostatecznie jednak został skutecznie obezwładniony ogniem *Warspite'a*. *Foxhound*, którym dowodził lt. Cdr (pol. kmdr ppor.) GH Peters zamierzał zrazu obsadzić wrak, lecz na szczęście poniechał tego zamiaru, unikając poważnych strat, bowiem uchodzący Niemcy sami wysadzili go w powietrze[39].

W maju 1940 r. niszczyciel przeszedł do Gibraltaru w eskorcie *Warspite*, a po powrocie do Anglii ochraniał transport z siłami, które obsadziły Islandię. Już w czerwcu znalazł się ponownie w Gibraltarze by wraz z Force „H" wziąć 3 lipca 1940 r. udział w akcji przeciwko francuskiej bazie Mers el-Kébir w pobliżu Oranu w ramach operacji „Catapult".

W miesiącach sierpień – październik 1940 r. *Foxhound* przeszedł remont w Sheerness, po czym znalazł się ponownie w Force „H". Okręt eskortował konwoje z zaopatrzeniem dla Malty oraz konwoje na trasie między Gibraltarem a Afryką Zachodnią. W dniu 18 czerwca 1941 r. znajdował się wśród niszczycieli, które na wodach Cieśniny Gibraltarskiej zatopiły *U 138* (OL Franz Gramitzky).

W okresie sierpień – październik 1941 r. okręt przeszedł remont w Wielkiej Brytanii, a następnie został przydzielony do 2 Flotylli Niszczycieli pełniącej służbą eskortową na Morzu Śródziemnym. W kwietniu 1942 r. jednostkę wraz z 2 Flotyllą przydzielono do Eastern Fleet celem wzmocnienia jej sił. Do kwietnia 1943 *Foxhound* operował na Oceanie Indyjskim w oparciu o porty południowoafrykańskie. Następnie przeszedł do Freetown i w miesiącach maj – lipiec działał wraz z 4 Flotyllą Niszczycieli na trasach wzdłuż wybrzeża Afryki Zachodniej.

W sierpniu 1943 jednostka powróciła wreszcie do Wielkiej Brytanii, gdzie została poddana remontowi i przebudowie na niszczyciel eskortowy dalekiego zasięgu. Po ukończeniu prac okręt przekazano Royal Canadian Navy, w której składzie z dniem 8 lutego 1944 rozpoczął nowy rozdział służby jako *Qu'Appelle*.

Po szkoleniu w Tobermory niszczyciel wszedł w skład 6th Escort Group Western Approaches Command bazującej w Londonderry. Już w kwietniu jednostka przeszła do 12th Escort Group, w której ramach patrolowała wody Atlantyku.

Po alianckim lądowaniu w Normandii *Qu'Appelle* wziął wraz z *Saskatchewan* udział w starciu z niemieckimi siłami lekkimi w dniu 6 lipca 1944 r. w pobliżu Brestu. Do bardzo podobnej potyczki z udziałem niszczyciela doszło także 11 sierpnia 1944 r. W trakcie tej akcji okręt został uszkodzony w wyniku kolizji ze *Skeena*, co wiązało się z koniecznością przeprowadzenia naprawy stoczniowej.

W październiku jednostka trafiła do 11th Escort Group i działała na wodach islandzkich do grudnia 1944. To w obecności *Qu'Appelle* w nocy z 24/25 października 1944 r. w wyniku gwałtownego sztormu został utracony na redzie Reykjaviku wspomniany wyżej *Skeena* z 15 członkami załogi na pokładzie.

Później jednostka przeszła do Kanady, gdzie w Halifaksie została poddana remontowi między grudniem 1944 a czerwcem 1945 r. Wobec zakończenia działań wojennych w okresie do 25 września 1945 r. niszczyciel wykonał 4 rejsy „transportowe" z kanadyjskim personelem wojskowym na trasie Greenock – Kanada. Następnie już w Kanadzie okręt przydzielono do Szkoły Torpedowej urządzonej na pokładzie starego patrolowca eks amerykańskiego jachtu *Columbia*, zakupionego w 1915 r. i nazwanego HMCS *Stadacona*, a 25 maja 1946 r. przesunięto go do rezerwy. W grudniu 1947 *Qu'Appelle* został sprzedany na złom firmie German & Milve Inc. z Montrealu, która złomowała jednostkę w roku 1948[40].

FURY (H 76)

Bezpośrednio po wejściu do służby w roku 1935 jednostka trafiła do 8 Flotylli Niszczycieli Home Fleet i niemal

38. *Warspite, Bedouin, , Cossack, Punjabi, Eskimo, Kimberley, Hero, Icarus, Forester* i *Foxhound*, d-ca wadm. William J. Whitworth.
39. Wg Pertka J, *Napaść morska na Danię i Norwegię*, Poznań 1975.
40. Wg Englisha J. A*MAZON to* …

Foxhound w składzie 6 Flotylli Home Fleet. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Fury na fotografii z grudnia 1936 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

natychmiast została skierowana na Morze Śródziemne celem wzmocnienia operujących na tym akwenie sił Royal Navy w związku z konfliktem abisyńskim. Po powrocie do Wielkiej Brytanii okręt pełnił w zasadzie służbę na wodach ojczystych, o ile nie liczyć udziału w tzw. „patrolach nieinterwencji" na wodach hiszpańskich (Biskaje i wybrzeże śródziemnomorskie) w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. Warto także wspomnieć o znamiennym incydencie, jakim był rejs do Boulogne-sur-Mer w dniu 11 grudnia 1936 r. z księciem Windsoru na pokładzie, który raptem dzień wcześniej abdykował z królewskiego tronu zajmowanego jako Edward VIII.

W chwili wybuchu II wojny światowej *Fury* znajdował się w 8 Flotylli Niszczycieli w Scapa Flow i od razu przystąpił do działań eskortowych i przeciwpodwodnych. W końcu roku 1939 r. eskortował konwoje z Kanady do Wielkiej Brytanii, a w początkach 1940 r. powrócił do Scapa Flow, gdzie wzmocniono zabezpieczenie zop po „wpadce" jaką było zatopienie na wodach tej bazy pancernika *Royal Oak* w dniu 14 października 1939 r.

Niszczyciel wziął udział w kampanii norweskiej wiosną 1940 r. W jej toku 17 kwietnia znalazł się w zespole, który eskortował do Sapa Flow krążownik *Suffolk*, uszkodzony w wyniku niemieckiego ataku lotniczego na Stavanger. 23 kwietnia eskortował lotniskowce *Ark Royal* i *Glorious*, które zapewniały zabezpieczenie lotnicze operacjom prowadzonym w rejonie Trondheim.

W dniu 9 maja 1940 r. *Fury* przeszedł do Nore Command, gdzie podjął działania w zakresie zwalczania nieprzyjacielskich sił lekkich oraz prowadzonych przez nie operacji minowych. Nazajutrz eskortował do Tyne poważnie uszkodzony niszczyciel *Kelly*, a następnie podjął operacje ewakuacyjne sił alianckich z portów Francji, które prowadził niemal do początków lipca 1940.

8 Flotylla Niszczycieli jeszcze w lipcu przeszła do Gibraltaru, gdzie zasiliła formujące się właśnie Force „H". *Fury* z powodu usterek technicznych opuścił Anglię dopiero 22 sierpnia 1940 r. w ramach operacji „Hats", osiągając Gibraltar 28 sierpnia tego roku.

Już 6 września 1940 r. niszczyciel wszedł w skład Force „M" – zespołu przeznaczonego do opanowania bazy w Dakarze w ramach operacji „Menace". W dniu 23 września 1940 r. *Fury* współdziałając z *Greyhoundem* wspomagał krążownik *Australia* (RAN) w powstrzymaniu szarży francuskiego niszczyciela *L'Audacieux*. Francuski okręt na którego pokładzie poległo 80 marynarzy, został ciężko uszkodzony i zmuszony do wyrzucenia się na brzeg[41].

Po zakończeniu nieudanej operacji w Dakarze jednostka przez kolejne 2 miesiące działała u brzegów Zachodniej Afryki, po czym w listopadzie powróciła do Force „H" w Gibraltarze. Przez najbliższy rok do października 1941, to właśnie Morze Śródziemne stało się teatrem operacji prowadzonych przez *Fury'ego*. 27 listopada niszczyciel znajdował się w eskorcie krążownika liniowego *Renown* w czasie bitwy pod przylądkiem Spartivento. W lutym 1941 wziął udział w operacji „Grog" – artyleryjskim ostrzale bazy w Genui. W marcu tego roku przeszedł drobny remont, choć brak zgodności czy w Gibraltarze lub może na Malcie jak chcą tego inne źródła. Po zakończeniu prac eskortował lotniskowiec *Ark Royal* w trakcie kolejnego przerzutu myśliwców „Hurricane" na Maltę.

W końcu maja 1941 r. Force „H" wyszły na Atlantyk w poszukiwaniu niemieckiego okrętu liniowego *Bismarck*, a następnie kontynuowały „polowanie", tym razem na niemieckie jednostki zaopatrzeniowe. W toku tej operacji 24 czerwca odnaleziono *Alstertora*, który nie mogąc ujść pogoni uległ samozatopieniu.

Jesienią 1941 r. *Fury* wziął również udział w 2 dużych operacjach konwojowych z zaopatrzeniem dla Malty pod kryptonimem „Halbard" i „Excess".

Po powrocie do Wielkiej Brytanii jednostka początkowo przez krótki czas działała w Special Escort Division w Greenock by następnie przejść do 8 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. Na przełomie stycznia i lutego 1942 r.

41. Wg Perepeczki A, *Burza nad…* t 1

Tym razem *Fury* na portretowej fotografii z 10 maja 1938 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

okręt przeszedł remont w Humber, w którego trakcie wzmocniono między innymi uzbrojenie plot., montując dodatkowe działa plot. kal. 20 mm Oerlikon. Po zakończeniu prac 15 lutego 1942 r. *Fury* dołączył do sił Flotylli w Scapa Flow i podjął służbę eskortową w ochronie konwojów rosyjskich. W marcu okręt zapewniał daleką osłonę konwojów QP 6 i PQ 12. W dniu 23 marca dołączył wraz z krążownikiem *Trinidad* i niszczycielem *Eclipse* do eskorty konwoju PQ 13[42]. W dniu 23 marca 1942 r. konwój został zaatakowany przez niemieckie jednostki z 8 Zerstörer-Flotille[43](d-ca KzS [pol. kmdr] Gottfried Pönitz). W czasie potyczki został zatopiony *Z 26*, lecz równocześnie własna wystrzelona torpeda dosięgła i uszkodziła *Trinidad*. *Fury* eskortował uszkodzony krążownik do Murmańska, gdzie 29 marca 1942 r. jednostka trafiła do remontu w doku[44]. Niszczyciel opuścił Murmańsk z konwojem QP 10 kierując się do Wielkiej Brytanii. W okresie późniejszym uczestniczył jeszcze w eskorcie konwojów PQ 16, QP 12 i QP 17.

W początkach sierpnia 1942 r. przerzucono *Fury'ego* na Morze Śródziemne, gdzie stanowił eskortę dużego konwoju na Maltę w ramach operacji „Pedestal". Do Anglii jednostka powróciła już 17 sierpnia eskortując okręt liniowy *Nelson*, po czym znów trafiła do służby konwojowej na szlaku północnym. 9 września niszczyciel wyszedł z konwojem PQ 18 by następnie eskortować QP 14. W miesiącu październiku jednostkę odstawiono do remontu w Humber, a po jego zakończeniu ponownie skierowano do eskorty konwojów do Rosji. Na przełomie lat 1942/1943 okręt ochraniał między innymi konwoje JW. 51A, RA 51 oraz RA 53.

W połowie marca 1943 r. w związku z nasileniem się Bitwy o Atlantyk niszczyciel został przesunięty do 4th Escort Group w ramach Western Approaches i skierowany do ochrony konwojów alianckich HX 329, HX 234 oraz ONS 5.

W miesiącach maj – czerwiec 1943 r. okręt został poddany kolejnemu remontowi w Humber, po czym 17 czerwca skierowany wraz z 8 Flotyllą Niszczycieli jako wzmocnienie Floty Śródziemnomorskiej. *Fury* w lipcu wziął udział w lądowaniu na Sycylii w ramach operacji „Husky", a następnie 9 września pod Salerno w operacji „Avalanche".

W październiku 1943 r. jednostka trafiła na Morze Egejskie, gdzie zwalczała niemieckie siły inwazyjne działające w Dodekanezie. Między innymi 7 października zatopiła jednostki desantowe w pobliżu wyspy Stampalia, 15 listopada ostrzeliwała Leros (współdziałając z polskim *Kujawiakiem*), a 19 tego miesiąca Kos. Do Gibraltaru okręt powrócił w grudniu i został poddany remontowi oraz przebudowie na jednostkę eskortową. Prace zakończono w lutym 1944, a w ich trakcie usunięto działo kal. 120 mm oraz działo plot. kal. 76 mm, instalując w zamian dodatkową parę dział plot. kal. 20 mm Oerlikon[45]. *Fury* pozostawał na Morzu Śródziemnym do maja 1944 r., a następnie powrócił do Anglii, osiągając 13 Scapa Flow.

W okresie lądowania w Normandii niszczycie zabezpieczał działanie sił desantowych jako jednostka wsparcia ogniowego, a później eskortował konwoje na wodach Kanału La Manche. W dniu 21 czerwca 1944 r. *Fury* wszedł na minę w rejonie półwyspu Cotentin[46] w wyniku czego odniósł poważne uszkodzenia, a dodatkowo jeszcze został zniesiony na przybrzeżną płyciznę. Wrak podniesiono i odholowano do Anglii, jednak w sierpniu uznano za *„całkowicie nieprzydatny do służby"*, następnie sprzedano na złom firmie BISCO. *Fury* odholowano do stoczni T.AW. Ward w Briton Ferry, gdzie celem złomowania dotarł 18 września 1944 r.

---

42. Wg Rubanowa OA, *Eskadriennyje…*
43. Były to niszczyciele *Z 24, Z 25* i *Z 26*.
44. Wg Sawickiego JK, *S/S Tobruk w konwojach śmierci*, Gdańsk.
45. Wg Englisha J. A*MAZON to…*
46. Wg Whitley'a MJ, *Zerstörer im…*

Jeszcze ciekawe ujęcie *Fury'ego* z 1942 r. Czterocalowe działo plot. zamontowane w miejsce rufowej wyrzutni torped. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Niszczyciele typu „G”

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

W kolejnym przygotowanym przez brytyjską Admiralicję Programie 1933 wzorem lat poprzednich znalazła się również budowa następnej serii niszczycieli, określonych tym razem jako typ „G”. W zasadzie jednostki miały stanowić powtórzenie wcześniejszego typu „E” z uwzględnieniem sugestii zgłaszanych przez Admiralicję. Te ostatnie dotyczyły zasadniczo dwóch kwestii, a mianowicie zmniejszenia gabarytów, a co zatem idzie także wyporności oraz zwiększenia potencjału uzbrojenia torpedowego.

Pozostające nadal w mocy postanowienia Konferencji Morskiej z roku 1930, notabene londyńskiej, limitujące łączny tonaż okrętów poszczególnych klas, zmuszały konstruktorów do stosowania maksymalnej oszczędności wyporności każdej nowej jednostki.

Zmniejszenie gabarytów kadłuba niszczycieli stało się możliwe dzięki rezygnacji z montażu odrębnej turbiny dla prędkości ekonomicznej, która po raz pierwszy została włączona do bloku napędu podstawowego[47]. Skrócenie przedziału maszynowni oznaczało także zmniejszenie z 6 do 2 burtowych zbiorników paliwa. Równocześnie w obrębie maszynowni odstępy między wręgami zmniejszono z 0,61 m do 0,53 m.

W czerwcu 1933 DCN (Director of Naval Construction) zatwierdził wstępny projekt niszczyciela, a w listopadzie tego roku również rysunki robocze. Generalnie nowa jednostka przypominała zewnętrznie *Fearlessa*, tyle tylko, że była o 1,83 m krótsza, zaś jej standardowa wyporność mniejsza o 55 t.

Pisemne zaproszenia do wzięcia udziału w przetargu na budowę nowych okrętów skierowano tym razem do 13 stoczni, bowiem panujący nadal kryzys ekonomiczny spowodował likwidację firmy Beardmore oraz postawienie w ten stan kolejnej – Palmers Shipbuilding & Iron. Kontrakty zostały ostatecznie podpisane z 4 stoczniami, z których każda miała zbudować po 2 jednostki, zaś w dodatkowej miał powstać lider flotylli.

Wyporność standardowa niszczycieli typu „G” wynosiła 1375 t, a wyporność pełna odpowiednio 1883 t (*Glowworm* – 1888 t). Ich całkowita długość sięgała 98,45 m, w linii wodnej – 97,50 m, a między pionami – 95,09 m. Maksymalna szerokość kadłuba 10,05 m, zaś zanurzenie przy wyporności standardowej 3,40 m, a przy pełnej 3,80 m (średnie 3,78 m).

Jednostki otrzymały, co było nowością, trójnożne maszty dziobowe oraz palowe maszty rufowe. Zmieniono również kształt dziobowej nadbudówki w części obejmującej pomost nawigacyjny.

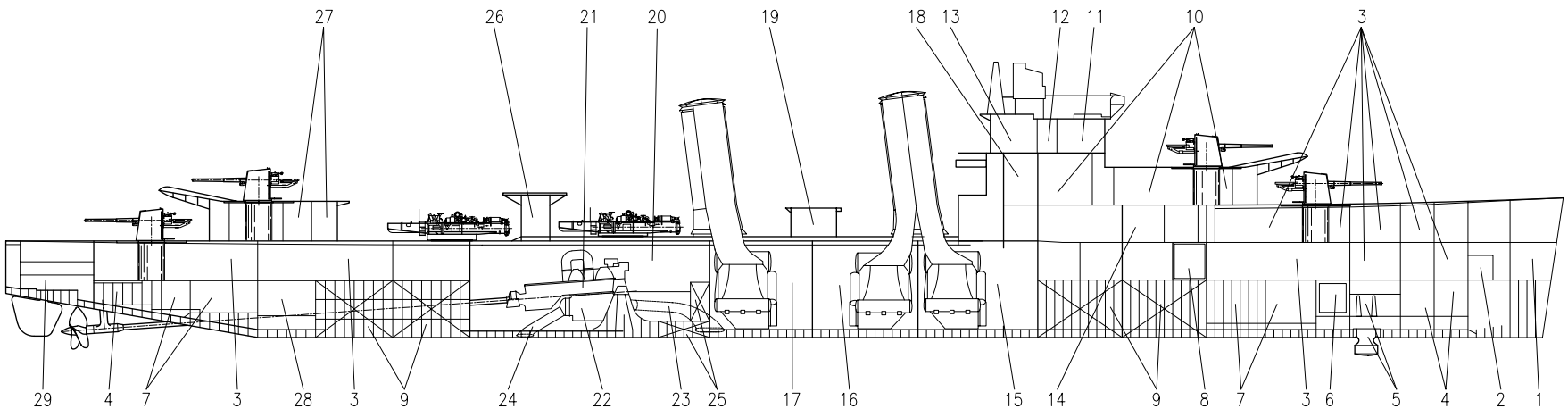
Układ napędowy okrętów stanowiła dwuwałowa siłownia składająca się z 2 zestawów turbin parowych systemu Parsons z zębatymi przekładniami redukcyjnymi. Łączna moc siłowni wynosząca 34 000 KM została zmniejszona w stosunku do wcześniej budowanych typów niszczycieli z uwagi na mniejszą wyporność jednostek typu „G”. Poruszającą turbiny parę o ciśnieniu 21 atm. i temperaturze 327°C zapewniał zespół 3 trójwalczakowych wodnorurkowych kotłów parowych systemu Admiralicji opalanych paliwem płynnym.

Admiralicja nie wyraziła zgody na propozycję stoczni Fairfield by w jednym z budowanych przez nią niszczycieli – *Gipsy*, zastosować eksperymentalne kotły parowe systemu Johnson o mniejszych gabarytach i temperaturze pary 339°C[48].

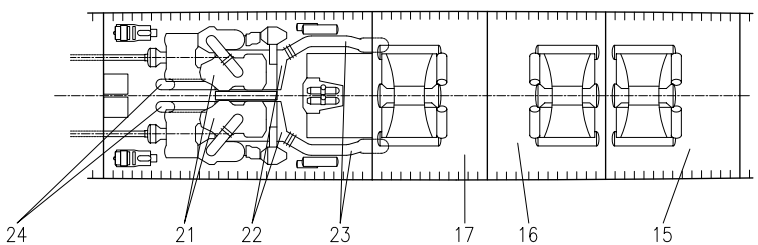
Przy niepełnym obciążeniu i 350 obrotach śruby na minutę maksymalna prędkość wynosiła 35,5 węzła, choć w czasie prób progu 35 węzłów nie zdołały osiągnąć *Garland*, *Gipsy* i *Gallant*. Przy pełnym obciążeniu i złym stanie morza faktyczna prędkość sięgała 31,5 węzła. Maksymalny zapas paliwa wynoszący 477 t[49] zapewniał zasięg 5530 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów, 2950 Mm przy 20 węzłów oraz 1270 Mm przy prędkości maksymalnej.

47. Wg Whitley'a MJ, *Zerstörer im…*
48. Wg Daszjana A w Morozowa ME *Britanaskije esmincy…*
49. Wg Friedmanaa N, *British destroyers…*,, maksymalny zapas paliwa został zredukowany do 462 t.

Przekrój wzdłużny niszczyciela typu „G"



Rozmieszczenie urządzeń napędowych niszczyciela typu „G"



1. Skrajnik dziobowy
2. Komora łańcucha kotwicznego
3. Pomieszczenia załogi
4. Magazyn
5. ASDIC
6. Chłodnia
7. Komory amunicyjne artylerii głównej
8. Kabina operatora ASDIC-u
9. Zbiorniki paliwa
10. Pomieszczenia oficerskie
11. Sterówka
12. Korytarz
13. Kabina nawigacyjna
14. Kabina radiowa
15. Kotłownia nr 1
16. Kotłownia nr 2
17. Kotłownia nr 3
18. Wlot powietrza do kotłowni nr 1
19. Wlot powietrza do kotłowni nr 2 i 3
20. Maszynownia
21. Zespół turbin
22. Skraplacz
23. Wlot wody zaburtowej do skraplacza
24. Wylot wody ze skraplacza
25. Zbiorniki wody kotłowej
26. Zejściówka, wentylatory
27. Pomieszczenia sanitarne
28. Magazyn głowic torpedowych
29. Pomieszczenie maszynki sterowej

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Niszczyciele typu „G”					
Nazwa	Stocznia	Numer budowy	Data		
			Położenie stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Grenville	Yarrow & Co., Ltd., Glasgow	1651	29.09.1934	15.08.1935	01.07.1936
Gallant	A. Sterhen & Sons, Glasgow	544	15.09.1934	26.09.1935	25.02.1936
Garland	Fairfield, Shipbuilding and Engineering Co., Glasgow	651	22.08.1934	24.10.1935	03.03.1936
Grafton	Thornycroft & Co., Southampton	1126	30.08.1934	18.09.1935	20.03.1936
Greyhound	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow/Furness	699	20.09.1934	16.08.1935	01.02.1936
Gipsy	Fairfield, Shipbuilding and Engineering Co., Glasgow	652	04.09.1934	07.11.1935	22.02.1936
Glowworm	Thornycroft & Co., Southampton	1125	15.08.1934	27.07.1935	22.01.1936
Grenade	A. Sterhen & Sons, Glasgow	545	03.10.1934	12.11.1935	28.03.1936
Griffin	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow/Furness	700	20.09.1934	15.08.1935	06.03.1936
Wg. English J. *AMAZON to IVANHOE* Kendal 1993					

Zasadnicze uzbrojenie artyleryjskie jednostek typu „G” stanowiły 4 pojedyncze szybkostrzelne działa kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX* na centralnych łożach CP Mk XVII, zapewniających maksymalny kąt podniesienia lufy +40° (dzięki prostym, acz niewygodnym studniom w pokładzie). Zapas amunicji wynosił po 200 pocisków na lufę, przy czym praktycznie zupełnie pozbawione zabezpieczenia przed ewentualnym trafieniem komory amunicyjne okrętu znajdowały się powyżej poziomu linii wodnej.

Zachowano przy tym tradycyjne rozmieszczenie dział głównego kalibru na pokładzie niszczyciela, po 2 w superpozycji w części dziobowej i rufowej jednostki.

Obronę plot. okrętów zapewniały 2 zestawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm (0,5”) Vickers Mk I (choć niektóre źródła wskazują na model Mk III) o kącie podniesienia lufy +80° z zapasem po 2500 pocisków na lufę.

Wzorem jednostek poprzednich serii również typ „G” otrzymał pomocnicze uzbrojenie w postaci 4 karabinów maszynowych kal. 7,7 mm (0,303”) Lewis oraz pojedynczego Vickers tego samego kalibru.

Uzbrojenie torpedowe mimo początkowych rozważań o jego wzmocnieniu, obejmowało 8 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm w 2 poczwórnych zestawach QR.VIII, przystosowanych do użycia torped Mk IX i Mk IX*. Jedynie na *Glowwormie* zainstalowano tytułem próby 2 zestawy pięciorurowe PR I. Wyrzutnie nie dysponowały zapasowymi torpedami.

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

Wszystkie jednostki serii zostały wyposażone w ASDIC, a czynne zwalczanie zagrożenia ze strony okrętów podwodnych umożliwiały 2 jednogniazdowe burtowe miotacze oraz 1 rufowa zrzutnia bomb głębinowych, których początkowy zapas wynosił 20 sztuk.

Okręty typu „G” zostały wyposażone w trały dla niszczycieli TSDS o dwóch zakresach prędkości.

Etatowa załoga niszczycieli typu „G” liczyła w warunkach pokojowych 137 marynarzy oficerów, zaś dzięki istniejącym pomieszczeniom można ją było w razie potrzeby łatwo zwiększyć do 145 lub jak chcą inne źródła 146 osób.

Liderem jednostek typu „G” został *Grenville*, zbudowany przez stocznię Yarrow and Co. w Glasgow. Również ten okręt miał w zasadzie stanowić proste powtórzenie przewodników powstałych w ramach Programu 1931 i 1932. Zasadniczą różnicą było skrócenie całkowitej długości kadłuba o 1,8 m uzyskane dzięki włączeniu turbiny prędkości ekonomicznej so bloku napędu podstawowego.

W listopadzie 1933 zatwierdzono projekt lidera i ogłoszono przetarg na jego budowę, który zakończył się podpisaniem zamówienia ze stocznią Yarrow w dniu 15 marca 1934 r.

Wyporność standardowa *Grenville* wynosiła 1488 t, a wyporność pełna 2085 t. Całkowita długość kadłuba sięgała 100,5 m, w linii wodnej – 99,6 m, zaś między pionami – 97,2 m. Maksymalna szerokość okrętu 10,5 m, zaś zanurzenie przy wyporności standardowej – 3,5 m, a przy pełnej – 3,9 m.

Układ napędowy jednostki stanowiły 2 zestawy turbin parowych systemu Parsons z przekładniami redukcyjnymi. Łączna moc siłowni 38 000 KM. Parę poruszającą turbiny o ciśnieniu 21 atm. i temperaturze 327°C zapewniał zespół 3 wodnorurkowych kotłów parowych z bocznymi paleniskami systemu Yarrow, opalanych paliwem płynnym, zaproponowanych przez wykonawcę.

Przy niepełnym obciążeniu maksymalna prędkość wynosiła 35,5 węzła, choć w czasie prób *Grenville* osiągnął 36,28 węzła przy 368 obrotach śruby na minutę. Przy pełnym obciążeniu i złym stanie morza faktyczna prędkość spadała do około 31,5 węzła. Maksymalny zapas paliwa wynoszący 477 t zapewniał zasięg 5500 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów[50] bądź 1500 Mm przy prędkości maksymalnej.

Uzbrojenie artyleryjskie lidera typu „G” obejmowało 5 pojedynczych szybkostrzelnych dział kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX* na łożach CP Mk XVII, zapewniających maksymalny kąt podniesienia luf +40°. Zapas amunicji po 200 pocisków na lufę. Rozmieszczenie dział typowe, po 2 w superpozycji na dziobie i rufie, a dodatkowe piąte na platformie między kominami.

Kierowanie ogniem artyleryjskim, podobnie jak we wcześniejszych typach okrętów tej klasy, umożliwiał dalmierz MS.20 o 3-metrowej bazie oraz dalocelownik dla niszczycieli DCT Mk I.

Obronę plot. zapewniały 2 zestawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm (0,5”) Vickers Mk I[51] z zapasem po 2500 pocisków na lufę.

Uzupełnienie uzbrojenia stanowiły tradycyjnie 4 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm Lewis oraz 1 Vickers tego samego kalibru.

Uzbrojenie torpedowe lidera obejmowało 8 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm w 2 zestawach czterorurowych QR.VIII, przeznaczonych do ciężkich torped Mk IX i Mk IX*. Na pokładzie

50. Wg Friedmana N *British destroyers…* zapas paliwa wynosił 475 t co zapewniało zasięg 5400 Mm przy prędkości ekonomicznej, natomiast Rubanow OA *Eskadriennyje…* zasięg lidera miał wynosić przy 15 węzłach bagatela 6450 Mm, co zapewne wynikało z błędu w druku.

51. Wg Friedman N, *British destroyers…* uzbrojenie plot. miały stanowić 2 pojedyncze „pom-pom”, co nie wyklucza oczywiście, że autor rozumiał pod tym pojęciem zestawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów kal. 12,7 mm.

nie znajdowały się zapasowe torpedy umożliwiające ponowne przeładowanie wyrzutni.

Grenville został wyposażony w ASDIC, a zwalczanie okrętów podwodnych umożliwiały 2 jednogniazdowe burtowe miotacze oraz pojedyncza rufowa zrzutnia bomb głębinowych, których początkowy zapas na pokładzie wynosił 20 sztuk.

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

GRENVILLE (H 03)

Przewodnik flotylli niszczycieli typu „G" wszedł do służby w lipcu 1936 r. i początkowo trafił na krótko do 20 Flotylli Niszczycieli. Wkrótce jednak został wyznaczony na lidera 1 Flotylli Niszczycieli i skierowany do Floty Śródziemnomorskiej w której składzie operował aż do wybuchu II wojny światowej.

Pierwszych 10 miesięcy służby jednostka spędziła w zachodniej części Morza Śródziemnego u wybrzeży Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. Ten okres zakończył *Grenville* powrotem do Anglii i remontem w Portsmouth trwającym w okresie między 24 maja a 9 czerwca 1937 r.

Po powrocie na Morze Śródziemne niszczyciel operował na tym akwenie do maja 1938 r., gdy znów odwiedził Anglię na kolejny remont także przeprowadzonym w Portsmouth między 7 czerwca a 25 lipca tego roku. Po zakończeniu prac okręt przeszedł znów na swój wcześniejszy akwen na którym pozostawał aż do października 1939 r.

W dniu 22 października 1939 r. *Grenville* wraz z trójką niszczycieli typu „G"[52] opuścił Gibraltar kierując się na ojczyste wody. 2 listopada zespół osiągnął Plymouth. Jeszcze tego samego dnia przydzielona do Western Approaches Command jednostka uczestniczyła w bezskutecznych poszukiwaniach nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego w rejonie Star Point, zaś 5 listopada w podobnej operacji, tym razem w pobliżu wyspy Ushant.

W nocy z 7/8 listopada 1939 r. w Plymouth Harbour doszło do kolizji *Grenville'a* z *Grenade* w wyniku czego uszkodzony został kadłub lidera, zaś wlewająca się do wnętrza przez powstają dziurę woda zatopiła kotłownię nr 3. Remont uszkodzeń prowadzony przez stocznię H.M. Dockyard w Devonport zakończył się 1 grudnia 1939 r.

W dniu 4 grudnia 1939 r. *Grenville* wraz z 1 Flotyllą Niszczycieli przybył do Harwich, gdzie został podporządkowany Nore Command. W ramach tych sił podjął lokalne działania patrolowe i eskortowe. Jednym z zadań było również atakowanie nieprzyjacielskiej żeglugi przybrzeżnej na wodach holenderskich i niemieckich. Zadanie to nabrało szczególnego znaczenia w zimie 1939/1940, gdy mrozy uniemożliwiły wykorzystywanie śródlądowych dróg wodnych między neutralną jeszcze wówczas Holandią a Niemcami.

Jednostka uczestniczyła w 2 takich operacjach – ST 1 (15–16.1.1940) oraz ST 3 (18–19.1.1940). Powracający z tej drugiej akcji *Grenville* w dniu 19 stycznia 1940 r. około godz. 12:50 wszedł na niemiecką minę postawioną 12/13.12.1939 przez niemieckie niszczyciele podczas 6. operacji minowania[53] w odległości 23 Mm na wschód od latarniowca *Kentish Kneck*. Okręt szybko zatonął w punkcie o współrzędnych 51°39'N i 02°17'E. Wraz z *Grenvillem* zginęło 77 członków załogi, w tym 4 oficerów[54].

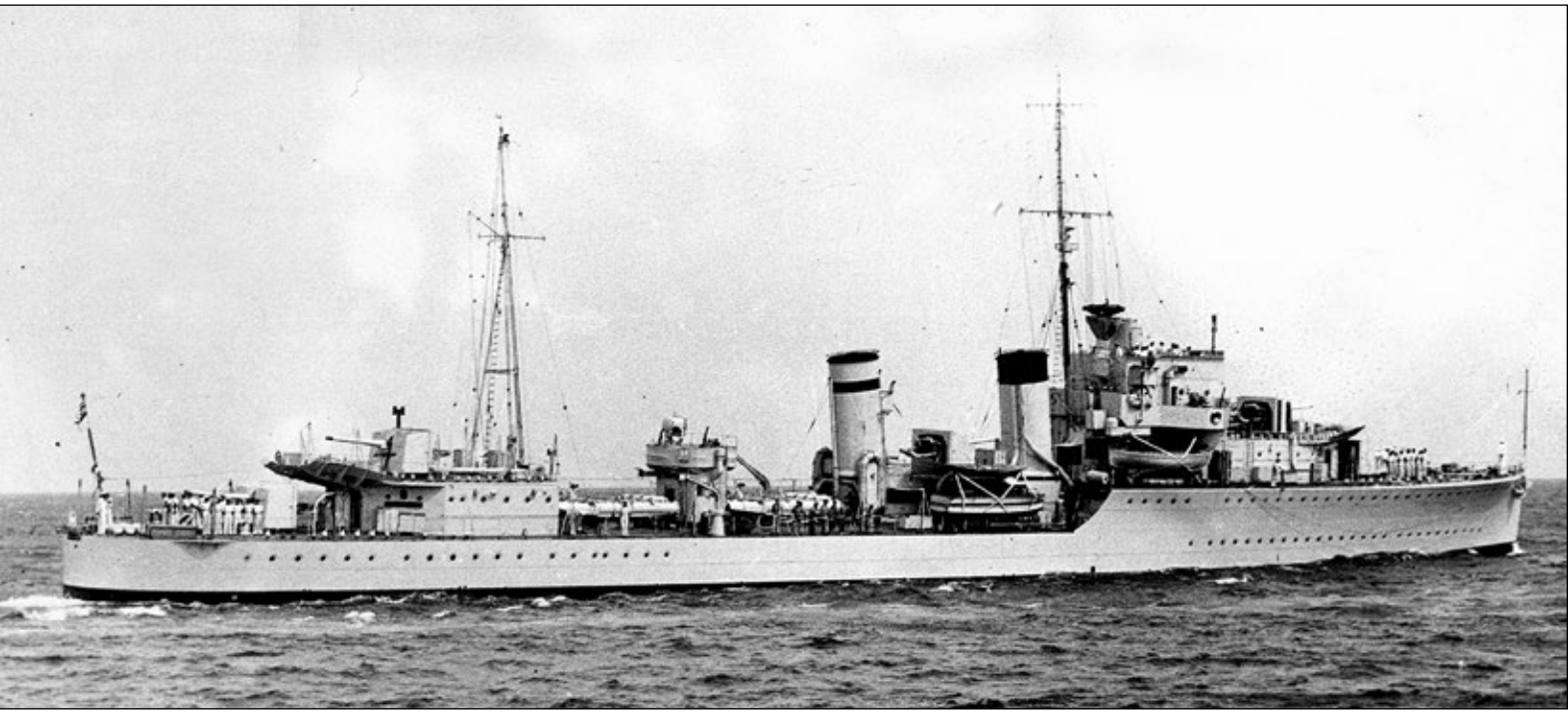
GALLANT (H 59)

Zbudowany przez stocznię Alexander Stephen and Sons w Glasgow *Gallant* wszedł do służby w lutym 1936 r. i od razu trafił do 1 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej w której składzie pozostawał przez cały okresie aż do chwili wybuchu światowego konfliktu.

Na przebieg służby jednostki miała wpływ wojna domowa tocząca się w Hiszpanii, bowiem między innymi operował w składzie międzynarodowych tzw. „Patroli Nieinterwencji". W dniu 20 grudnia 1935 r. udzielił pomocy hiszpańskiemu statkowi, który utkwił na mieliźnie między Almerią a Malagą, zaś w dniu 6 kwietnia 1937 r. został w rejonie przylądka San Antonio zaatakowany przez

52. Były to niszczyciele *Gipsy, Grenade* i *Griffin*.
53. Wg Whitleya'a MJ *Zerstörer im…* miny postawiły w nocy z 6/7 stycznia 1940 niszczyciele *Friedrich Eckoldt, Erich Steinbrick* i *Friedrich Ihn* z 1 Z-Flotille.
54. Wg Englisha J. A*MAZON to…*

Lider *Grenville* w 1937 r. w okresie służby na Morzu Śródziemnym (pasy identyfikacyjne na wieży „B"). Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Niszczyciel *Gallant* w składzie 1 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

frankistowski samolot, którego bomby na szczęście, dla okrętu, chybiły celu.

W okresie między 31 maja a 27 lipca 1937 r. niszczyciel przeszedł remont w Sheerness, a po jego zakończeniu powrócił na Morze Śródziemne, gdzie pozostawał do października 1939 r.

Gallant znalazł się w składzie zespołu, który w dniu 22 października 1939 r. osiągnął Plymouth by następnie otrzymać przydział do Western Approaches Command, Po przeprowadzeniu czyszczenia kotłów okręt w końcu października trafił do Harwich, gdzie podjął służbę w Nore Command. W jej składzie prowadził działania patrolowe i eskortowe, między innymi bezskutecznie poszukiwał niemieckiego frachtowca, który miał opuścić hiszpańskie Vigo.

W dniu 2 lutego 1940 r. jednostka wraz z bliźniaczym *Griffinem* udzieliła pomocy zbiornikowcowi *British Councillor* ciężko uszkodzonemu w wyniku wejścia na minę. Ostatecznie wchodzący w skład konwoju FS 84 statek zatonął, a okręt wraz z ocalałymi rozbitkami na pokładzie dotarł nazajutrz do Rosyth. 18 lutego 1940 r. niszczyciel uzupełniał osłabioną eskortę konwoju HN 12, a 25 lutego udzielił pomocy rozbitkom ze szwedzkiego statku *Santos* zatopionego 50 Mm na wschód od Duncansby Head. 30 marca tego roku okręt zapewniał dla odmiany ochronę zop krążownikom pomocniczym *Cilicia* i *Carynthia*, które uległy kolizji.

W okresie między 28 marca a 30 kwietnia 1940 r. *Gallant* przeszedł remont w Southampton, a po jego zakończeniu dołączył do 1 Flotylli Niszczycieli w Harwich. W nocy z 9/10 maja 1940 wraz z *Bulldogiem* przejął większość załogi ciężko uszkodzonego na Morzu Północnym niszczyciela *Kelly*.

Gallant uczestniczył w operacji „Dynamo" – ewakuacji sił alianckich z kotła Dunkierki. W dniu 28 maja 1940 r. około godz. 11:55 niszczyciel z ewakuowanym i żołnierzami na pokładzie został w rejonie Snouw Bank zaatakowany przez 17 niemieckich bombowców nurkujących. Maszynie nie uzyskały co prawda bezpośredniego trafienia jednak upadek bomby ledwie 3 metry za rufą spowodował awarię urządzeń sterowniczych, instalacji elektrycznej oraz drobne przebicia kadłuba. Jednostkę wycofano z dalszego udziału w operacji ewakuacyjnej i skierowano na pośpieszny remont do Hull. Do akcji *Gallant* powrócił już w nocy z 5/6 czerwca 1940 r., gdy wraz z *Walpolem* zwalczał niemiecką akcję minową w rejonie Lowestoft.

W końcu czerwca 1940 r. jednostka przeszła remont w Chatham w którego trakcie usunięto rufową wyrzutnię torpedową, a na jej miejscu zamontowano działo plot. kal. 76 mm. Po zakończeniu prac okręt przeszedł do Clyde, gdzie dołączył do eskorty lotniskowca *Argus*. 24 lipca zespół wyszedł w morze osiągając Gibraltar 30 tego miesiąca. Tam jednostkę włączono do 13 Flotylli Niszczycieli North Atlantic Command. W sierpniu 1940 r. *Gallant* uczestniczył w operacji „Hurry", a po powrocie do Gibraltaru dołączył do Force „H".

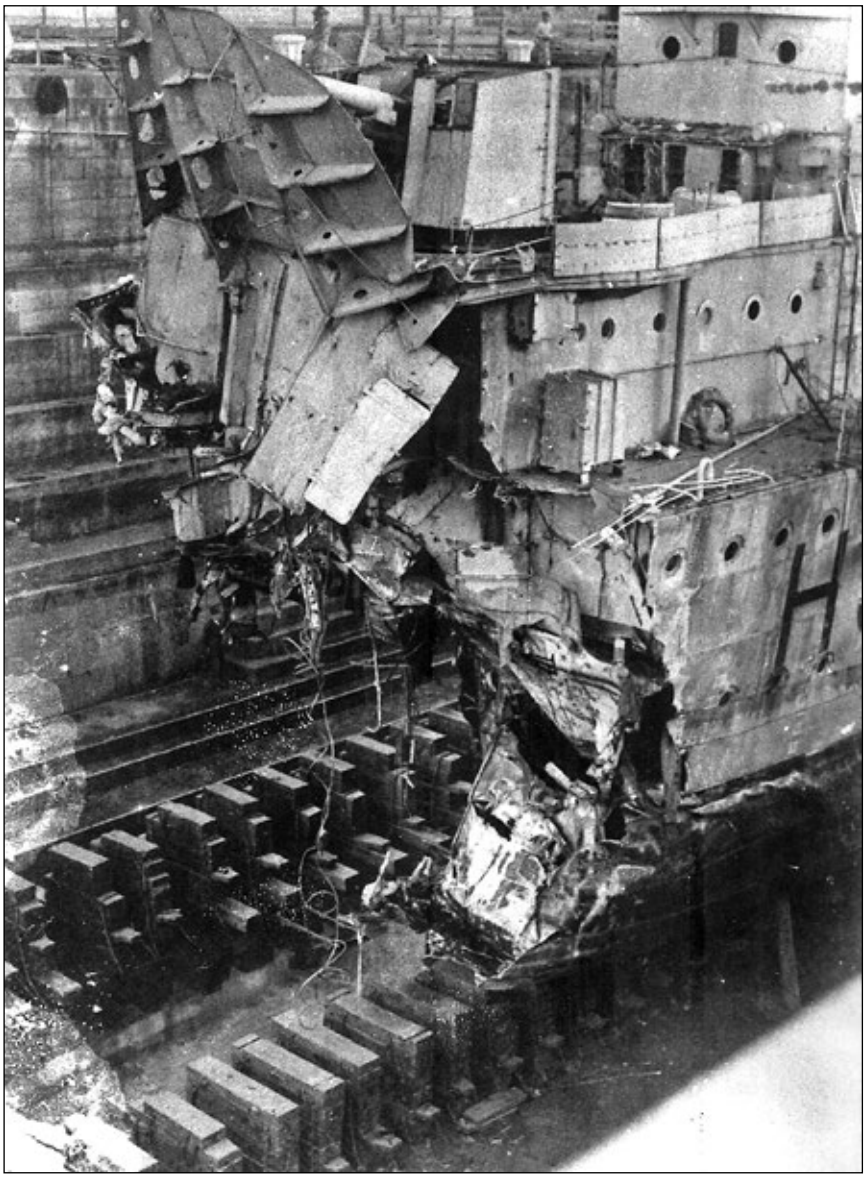
Niszczyciel wchodził w skład zespołu[55], który w dniu 20 października 1940 r. zniszczył w pobliżu wyspy Alboran w rejonie Mellili w Maroku włoski okręt podwodny *Lafole* (TV Pietro Riccomini), na którego pokładzie zginęło 37 członków jego załogi, a 9 ocalałych rozbitków podjęły z wody alianckie jednostki, w tym *Gallant* – 2.

W początkach listopada okręt pancernik *Barham* oraz krążowniki *Berwick* i *Glasgow* skierowane w celu wzmocnienia Floty Śródziemnomorskiej w ramach operacji „Coat". 11 listopada 1940 r. około godz. 12:15 osiągnął Maltę, a 23-go tego miesiąca wszedł wraz z bliźniaczymi *Griffinem* i *Greyhoundem* w skład 14 Flotylli Niszczycieli. Już 27 listopada 1940 jednostka znalazła się wśród sił uczestniczących w bitwie koło przylądka Spartivento w czasie operacji „Cellar".

W dniu 7 stycznia 1941 r. jednostka wyszła z bazy na Malcie by przejąć eskortę konwoju z zaopatrzeniem w ramach operacji „Excess". 10 stycznia około godz. 08:30 w odległości 25 Mm na południowy zachód od włoskiej wyspy Pantellaria *Gallant* wszedł na minę w punkcie o współrzędnych 35°24'N i 12°10'E[56]. Eksplozja miny nastąpiła pod stanowiskiem „A" działa

55. Były to *Gallant*, *Griffin* i *Hotspur*, przy czym ten ostatni w czasie akcji poważnie uszkodził swój dziób.

56. Wg Englisha J *AMAZON to…*



Pierwsze dokowanie *Gallanta* po uszkodzeniu na minie. Fot. via Joseph Caruana

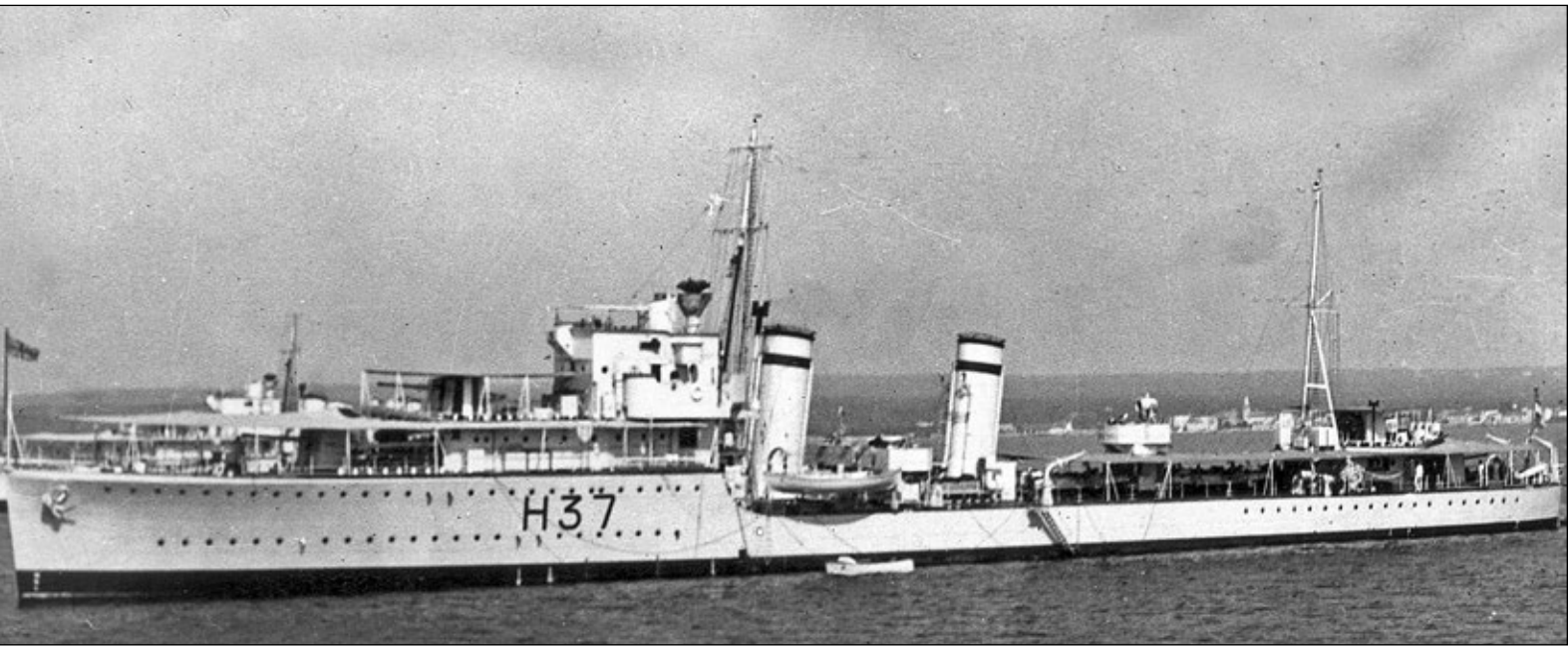
kal. 120 mm, co spowodowało wybuch dziobowej komory amunicyjnej. W rezultacie niszczyciel utracił dziobową część kadłuba o długości prawie 30 m aż po wręgę nr 40. Eksplozja kosztowała życie 65 członków załogi, a dalszych 15 zostało rannych[57]. Ocalałych przejął natychmiast bliźniaczy *Griffin*, zaś utrzymującą się ciągle na powierzchni morza rufową część okrętu wziął na hol *Mohawk*. *Gallant*, a precyzyjniej to co jeszcze z niego pozostało doprowadzono na Maltę 11 stycznia 1941 o godz. 11:30.

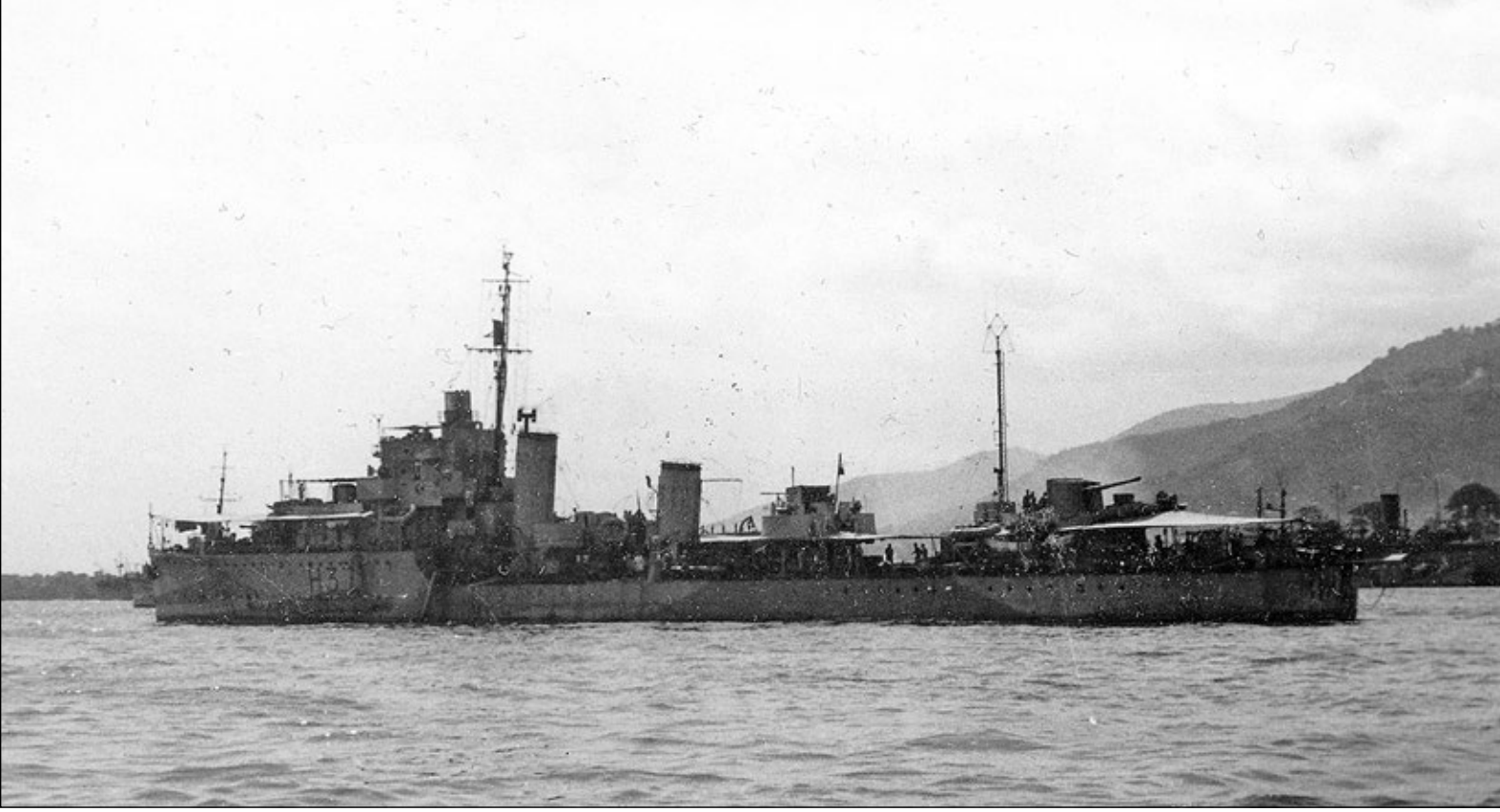
Po dokonaniu oględzin zapadła decyzja o odbudowie niszczyciela. Prace przebiegały jednak bardzo powoli, dość powiedzieć, że w październiku 1941 uznano iż uda się je ukończyć do czerwca 1942 r. Tak się jednak ostatecznie nie stało. W czasie nieprzyjacielskiego nalotu lotniczego na La Valettę w dniu 5 kwietnia 1942 r. odłamki padających w pobliżu bomb ponownie poważnie uszkodziły kadłub jednostki, która wyrzuciła się na brzeg Pinto Wharf by uniknąć zatonięcia.

Tym razem uznano, że stan techniczny niszczyciela nie pozwala już na jego odbudowę. W związku z tym z kadłuba zdemontowano wszelkie użyteczne jeszcze elementy wyposażenia. We wrześniu 1943 r. „ogołocony" kadłub *Gal-*

57. Natomiast Rubanowa OA. *Eskadriennyje…* podaje, że zginęło 60 bądź 58 członków załogi *Gallanda*.

Garland w okresie służby na Morzu Śródziemnym, 1936 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Garland w ujęciu z początków 1944 r. po dokonanych wojennych modyfikacjach uzbrojenia. Fot. zbiory Mariusza Borowiaka

lanta wykorzystywano jako blokszyf na wyspie St. Paul. Leżący tam wrak został ostatecznie rozebrany na złom dopiero w roku 1953.

GARLAND (H 37) / ORP GARLAND

Kolejny już XIV dziejach Royal Navy okręt noszący nazwę *Garland* wszedł do służby w marcu 1936 r. i początkowo otrzymał przydział do Floty Atlantyckiej, szybko jednak został przesunięty do 1 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej w której składzie pozostawał praktycznie do chwili wybuchu II wojny światowej.

W tym okresie dwukrotnie przeszedł krótki remont w Sheerness oraz odbył 2 tury patroli u południowych wybrzeży Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową (listopad – grudzień 1938 oraz kwiecień – maj 1939 r.). W lipcu 1939 r. stacjonował na Cyprze, zaś wybuch wojny zastał go na trasie z Adenu do Aleksandrii.

W dniu 17 września 1939 r. na ochraniającym konwój z Aleksandrii na Maltę okręcie doszło do przedwczesnego wybuchu własnej bomby głębinowej. W rezultacie eksplozji uszkodzony został górny pokład od tylnej grodzi maszynowni do rufy. *Garlanda* odholowano do Aleksandrii, gdzie dokonano prowizorycznej naprawy. Później niszczyciel przeholowano na Maltę, którą osiągnął 1 października. Tam też przystąpiono do właściwego remontu, nie tylko kadłuba, ale również urządzeń napędowych. Prace te zakończono 8 maja 1940 r.

Kilka dni wcześniej, bo w rocznicę uchwalenia Konstytucji 3 Maja, *Garland* został na Malcie przejęty oficjalnie przez Polską Marynarkę Wojenną, w której składzie podjął dalszą służbę z zachowaniem dotychczasowej nazwy.

O przebiegu służby niszczyciela pod biało-czerwoną banderą napisano już bardzo wiele, nie ma więc sensu wdawać się w szczegóły[58]. Dość powiedzieć, że do września 1940 okręt operował na Morzu Śródziemnym, a później pełnił służbę patrolową i eskortową u wybrzeży Anglii i na Atlantyku. Wziął w lipcu 1941 r. udział w rajdzie na Spitzbergen. Prowadził również służbę eskortową na trasach konwojów rosyjskich. Przy jednym z nich – PQ 16 do Murmańska został w dniach 25–27 maja 1942 r. poważnie uszkodzony w wyniku ataków niemieckiego lotnictwa, ponosząc przy tym również duże straty wśród załogi (22 zabitych i 46 rannych lub jak chcą tego inne źródła odpowiednio 26 i 37 osób).

W roku 1943 *Garland* pełnił służbę eskortową na Atlantyku by od kwietnia 1944 znaleźć się ponownie na Morzu Śródziemnym, gdzie uczestniczył w lądowaniu aliantów w południowej Francji w ramach operacji „Dragoon", a następnie działał na Morzu Egejskim i wśród wysp Dodekanezu. Tam zapisał na swoje konto zatopienie *U 407* (OL Hans Kolbus) na południe od Milos do spółki z brytyjskim *Troubridgem* i *Tepsichorem*[59], a następnie wziął również udział w alianckim lądowaniu w Grecji.

Po powrocie na wody angielskie działał praktycznie do końca wojny w ramach Western Approaches Command. Łącznie w czasie wojny *Garland* pod polską banderą pokonał bagatela, ponad 217 000 Mm. Po zakończeniu wojny niszczyciel uczestniczył w akcji zatapiania zdobycznych U-bootów w ramach operacji pod kryptonimem „Deadlight". W dniu 24 września 1946 r. Polacy zwrócili wypożyczoną jednostkę Royal Navy.

Wkrótce, bo już 14 listopada 1946 r. Holandia zakupiła *Garlanda* i przebudowała go na artyleryjską jednostkę szkolną, która otrzymała nazwę *Marnix*. Po gruntownym remoncie przeprowadzonym w Willemstad w latach 1955–1956 jednostka pozostawała jeszcze w służbie aż do roku 1964. Po skreśleniu z listy floty *Marnixa* złomowano w roku 1968 w Antwerpii.

Garland był obok *Griffina* (RCN *Ottawa*) jedynym niszczycielem typu „G", który przetrwał II wojnę światową, co więcej pozostawał jeszcze w służbie przez niemal 20 lat po jej zakończeniu, co świadczy bardzo pozytywnie tak o samej konstrukcji jak i licznych obsługujących ją załogach.

---

58. Wystarczy tylko wspomnieć prace: J. Pertka na czele z *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1987, E. Kosiarz *Flota Białego Orła*, Gdańsk 1984, C. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski *Polska marynarka wojenna 1918–1980*, Warszawa 1992, SM Piaskowski *Okręty Rzeczpospolitej Polskiej 1920–1946*, Warszawa 1996 czy M. Borowiak *Mała flota bez mitów*, Gdańsk 1999 oraz cz. 2, Gdańsk 2001 nie mówiąc o licznych publikacjach przyczynkarskich.

59. Brały w tym również udział niszczyciele *Troubridge* i *Terpsichore*.

Piękne lotnicze ujęcie *Garlanda* wykonane 7 kwietnia 1945 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Holenderski okręt szkolny *Marnix* (eks *Garland*), również w lotniczym ujęciu, z początku lat 60.
Fot. zbiory Hatrtmuta Ehlersa

Gipsy pobiera paliwo z ciężkiego krążownika *Shropshire* w pobliżu Walencji, luty 1937 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

GIPSY (H 63)

Zbudowany przez szkocką stocznię Fairfield w Govan *Gipsy* wszedł do służby w lutym 1936 i początkowo trafił do 20 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, lecz szybko został przesunięty do 1 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej, w której składzie pozostawał praktycznie do chwili wybuchu światowego konfliktu. W tym okresie jednostka przeszła jedynie krótki remont w stoczni w Devonport w czerwcu i lipcu 1938 r.

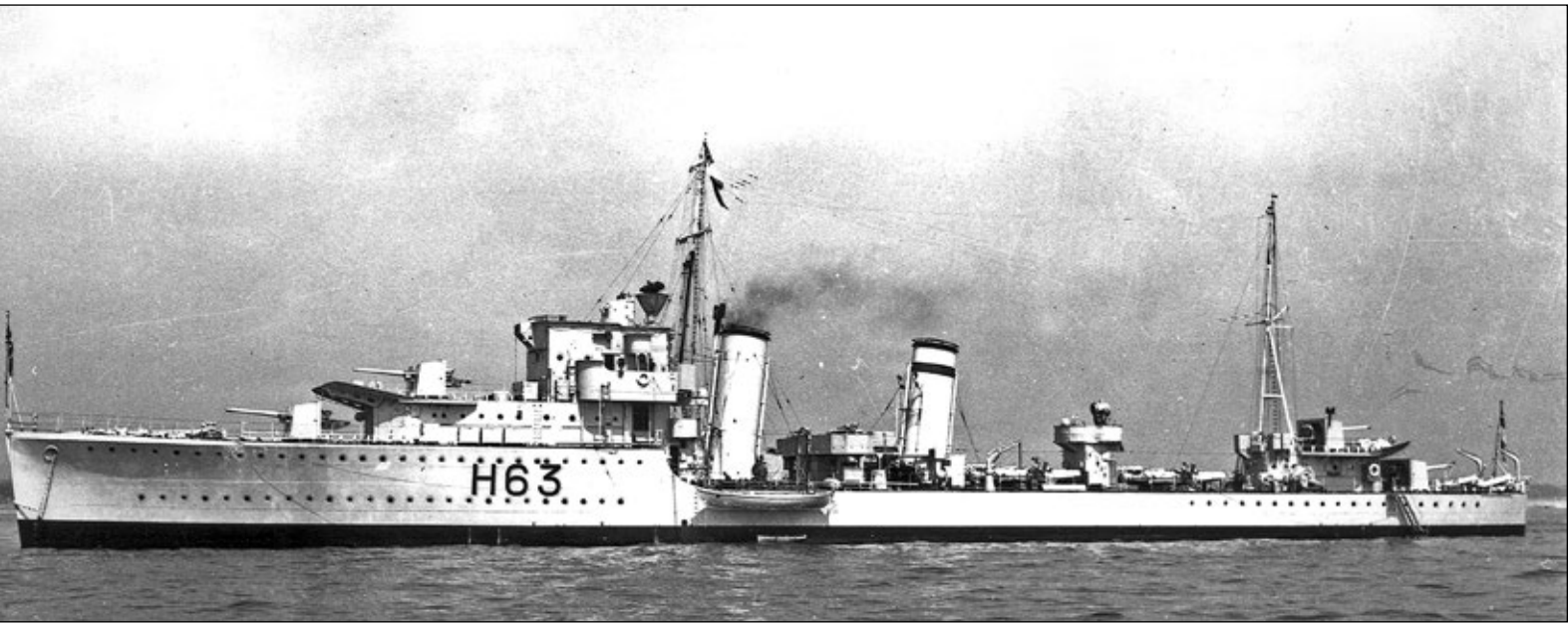
W chwili wybuchu II wojny światowej bazujący w Aleksandrii w niszczyciel operował we wschodniej części Morza Śródziemnego. W październiku zapadła decyzja o przerzuceniu okrętu, który wcześniej zdążył już eskortować konwoje Green 1 oraz Green 2, na wody ojczyste. W dniu 22 października 1939 zespół składający się z niszczycieli[60] wyszedł z Gibraltaru z konwojem HG 004 by 11 listopada osiągnąć Plymouth. Tam *Gipsy* wszedł w skład 22 Flotylli Niszczycieli w Harwich.

Nazajutrz 12 listopada 1939 r. w warunkach silnego zamglenia doszło w czasie wychodzenia z porty do drobnej kolizji z bliźniaczym *Greyhoundem*. Powstałe uszkodzenie było nieznaczne i już po 9 dniach jednostka powróciła do służby.

W dniu 21 listopada 1939 r. *Gipsy* podniósł z morza na podejściu do Harwich 3 niemieckich lotników, po czym powrócił do portu by przekazać ich

60. Były to *Gipsy*, *Grenade* i *Griffin*.

Gipsy w składzie 1 Flotylli Niszczycieli, Morze Śródziemne 1937 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a



w ręce władz wojskowych. Jeszcze tego samego dnia około godz. 21:00 zespół w składzie *Gipsy*, *Griffin*, *Keith* i *Boadicea* opuścił Harwich by patrolować wody Morza Północnego. O godz. 21:20 wychodzący z portu niszczyciele unieruchomiła niemiecka mina magnetyczna, która eksplodowała pod śródokręciem w rejonie przedziału maszynowni. Wspomniana mina została prawdopodobnie zrzucona właśnie przez wodnosamolot He 59, którego załogę tego popołudnia podjął z morza okręt. Pozostałe jednostki Flotylli szybko podjęły 115 ocalałych rozbitków, których dostarczyły do portu[61]. W wyniku eksplozji miny zginęło 29 członków załogi, zaś d-ca lt. cdr (pol. kmdr ppor.) Nigel J. Crossley zmarł 27 listopada 1939 r. w wyniku odniesionych obrażeń.

Ciężko uszkodzony niszczyciel, de facto rozerwany na dwoje między kominami, spoczął na dnie w punkcie o współrzędnych 51°57'N i 01°19'E. Wrak z którego przy wysokiej wodzie widoczny był jedynie pomost dowodzenia stanowił jednak istotną przeszkodę na torze wodnym do Harwich, co zmusiło Brytyjczyków do podjęcia natychmiastowej akcji jego usunięcia. Przy użyciu materiałów wybuchowych rozdzielono ostatecznie kadłub na dwie części, które następnie wydobyto na powierzchnię dzięki zastosowaniu pontonów.

Wrak *Gipsy* nabyła firma Westminster Dredging Co z Londynu, która następnie odsprzedała go Stow Salvage Ltd. Ta ostatnia rozebrała obie połówki na złom, uzyskując między czerwcem 1940 a lutym 1944 r. łącznie 750 t stali oraz 38 t metali kolorowych[62].

GLOWWORM (H 92)

Glowworm wszedł do służby w lutym 1936 r., po czym został od razu skierowany na Morze Śródziemne, gdzie dołączył do 1 Flotylli Niszczycieli, w której składzie pozostawał w zasadzie aż do wybuchu II wojny światowej, nie licząc oczywiście przeprowadzanych w Anglii remontów. Pierwszego dokonano w Portsmouth między 27 maja a 8 czerwca 1937 r., a kolejnego, dłuższego w tym samej stoczni w dniach 7 czerwca – 25 lipca 1938 r.

W ramach prowadzonych działań jednostka patrolowała wody hiszpańskie w składzie międzynarodowych tzw. „patroli nieinterwencji" w związku z toczącą się Hiszpanii wojną domową. W czasie kryzysu monachijskiego we wrześniu 1938 *Glowworm* eskortował liniowiec pasażerski *Strathnaver* na trasie między Aleksandrią a Maltą, a w końcu tego miesiąca krążownik *Arethusa* zmierzający do Adenu.

Po zakończeniu kryzysu monachijskiego niszczyciel powrócił do normalnej pokojowej służby. 16 maja 1939 r. w czasie nocnych ćwiczeń doszło do kolizji jednostki z bliźniaczym *Grenade*. Z uszkodzonym dziobem okręt powrócił do Aleksandrii, gdzie dokonano prowizorycznej naprawy, a następnie przeprowadzono pod eskortą *Grenville'a* na Maltę celem przeprowadzenia właściwego remontu. Prace te zakończono dopiero 24 sierpnia 1939 r.

Wybuch wojny zastał *Glowwormа* w Aleksandrii, gdzie pozostawał do początków października 1939 r. Wówczas zapadła decyzja o przerzuceniu okrętu na wody brytyjskie. W dniu 19 października 1939 r. zespół[63] opuścił Gibraltar by już 22 osiągnąć Plymouth, gdzie jednostkę przydzielono do South Western Approaches. Służbę patrolową i przeciwpodwodną okręt pełnił do 12 listopada, gdy został przesunięty do składu 22 Flotylli Niszczycieli w Harwich. Tym razem akwenem działania okrętu stały się wody Morza Północnego.

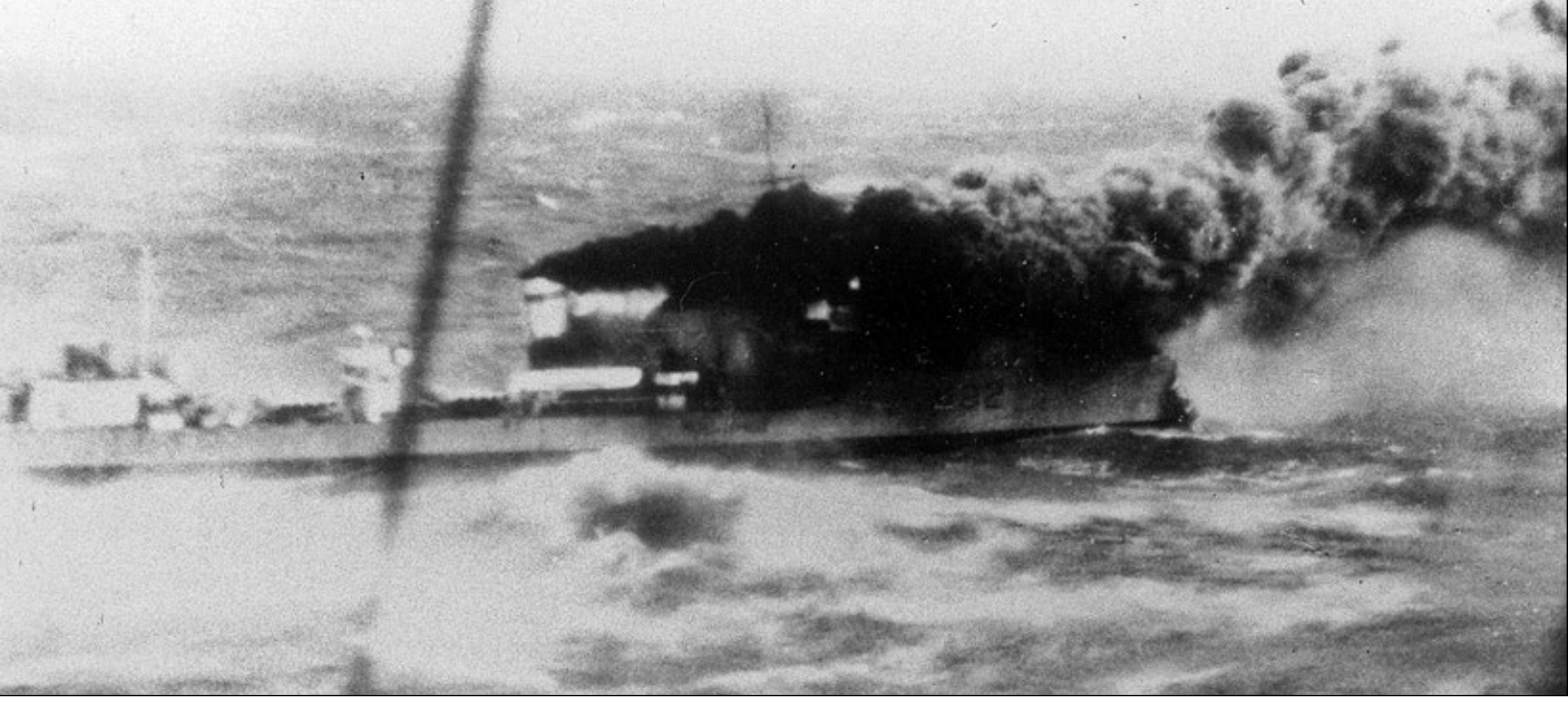
W dniu 22 lutego1940 r. stojący na kotwicy na Outer Dowsing *Glowworm* został w warunkach gęstej mgły uderzony, by nie powiedzieć staranowany, przez szwedzki statek *Rex*. W wyniku kolizji doszło do uszkodzenia kadłuba, które usuwano w stoczni w Hull. Naprawy zakończono 20 marca 1940 r., po czym jednostka weszła w skład 1 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w Scapa Flow.

Glowworm znalazł się wśród sił Royal Navy przydzielonych do realizacji zadań w Norwegii. W dniu 5 kwietnia 1940 r. okręt opuścił Scapa Flow w składzie zespołu[64] eskortującego krążownik liniowy *Renown* ubezpieczający planowaną akcję minową u wybrzeży Norwegii w ramach operacji „Wilfred".

Przyczyną wyjścia w morze zespołu była informacja rozpoznania lotniczego o stwierdzeniu obecności niezidentyfikowanych okrętów na wodach w pobliżu Norwegii. 7 kwietnia niszczyciel odłączył od zespołu w poszukiwa-

61. Nie znajduje potwierdzenia informacja zwarta w Rubanowie OA *Eskadriennyje*… jakoby rozbitków z *Gipsy* podjęła *Burza*.
62. Wg Englisha J. A*MAZON to*…
63. Były to *Galant*, *Griffin*, *Glowworm* oraz *Greyhound*.
64. Były to niszczyciele *Glowworm*, *Greyhound*, *Hero* i *Hyperion*.

Tym razem *Glowworm* w 1937 r., również w składzie 1 Flotylli Niszczycieli. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

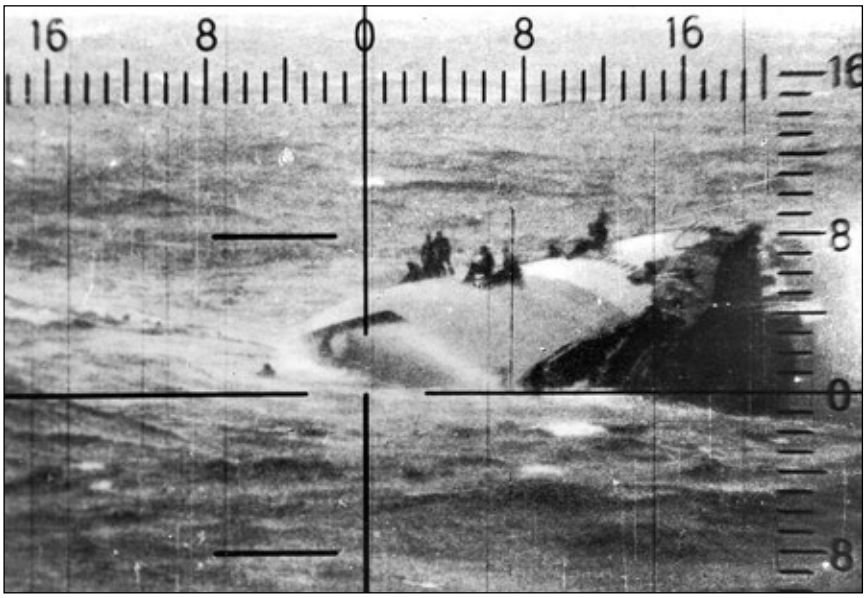


Glowworm w trakcie ostatniej walki z krążownikiem *Admiral Hipper*. Fot. zbiory Pierre Hervieuxa

niu zmytego przez falę członka załogi[65]. Gdy próby jego odszukania nie przyniosły żadnych rezultatów *Glowworm* zawrócił by dołączyć na powrót do swego zespołu. Rankiem 8 kwietnia 1940 około godz. 08:30 z pokładu *Glowworma* znajdującego się w odległości około 140 Mm od macierzystego zespołu mimo silnej mgły rozpoznano 2 niemieckie niszczyciele – *Z 11 – Bernd von Armin* i *Z 18 – Hans Lüdemann*. Brytyjska jednostka podjęła natychmiast wymianę ognia z prowadzącym niszczycielem, wysyłając równocześnie o godz. 08:55 informację radiową o prowadzonej walce.

Gdy do niemieckich niszczycieli dołączył jeszcze krążownik ciężki *Admiral Hipper* położenie *Glowworm* stało się w zasadzie beznadziejne. Niewiele pomogło postawienie zasłony dymnej, a gdy żadna z odpalonych z niewielkiego dystansu torped nie dosięgła celu, d-ca niszczyciela lt cdr (pol. kmdr ppor.) Gerard B Roope desperacko zdecydował się staranować *Admirala Hippera*. Z uwagi na różnicę wielkości okrętów nie należało oczekiwać cudów po tym zgoła samobójczym manewrze. Zdemolowany ogniem artyleryjskim *Glowworm* uderzył o godz. 10:11 w burtę krążownika, powodując pewne uszkodzenia, obejmujące między innymi 5 burtowych zbiorników paliwa oraz stanowisko dział plot. Zaginął także członek załogi niemieckiej jednostki[66]. Sam *Glowworm* poszedł na dno o godz. 10:24 w punkcie o współrzędnych 64°27'N i 06°28'E na zachód od Trondheim. Z niszczycielem zginęło 112 jego załogi, w tym bohaterski d-ca Roope oraz 6 oficerów (niektóre źródła mówią o 100 poległych). Niemieckie okręty podjęły z wody 40 rozbitków, w tym 1 oficera (lt. Ramsay). 6 z nich zmarło jednak wkrótce z powodu odniesionych obrażeń. Za swój bohaterski czyn lt cdr Roope został w lipcu 1945 r. uhonorowany pośmiertnie orderem Victoria Cross.

Tonący *Glowworm* widziany w celowniku *Admirala Hippera*. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



GRAFTON (H 89)

Po wejściu do służby w marcu 1936 r. jednostka trafiła początkowo do 20 Flotylli Niszczycieli, jednak już w czerwcu tego roku została przeniesiona do 1 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej, w której składzie pozostawała aż do wybuchu światowego konfliktu we wrześniu 1939 r.

W dniach między 10 sierpnia a 9 września 1936 r. *Grafton* towarzyszył jachtowi *Nahlin* krążącemu po wschodniej części Morza Śródziemnego z królem Edwardem VIII na pokładzie. Wybuch wojny domowej w Hiszpanii spowodował, że niszczyciel znalazł się u wybrzeży tego kraju zrazu ewakuując cudzoziemców i uchodźców w początkowym stadium konfliktu, a następnie uczestnicząc w międzynarodowych tzw. „patrolach nieinterwencji'.

Wybuch II wojny światowej zastał okręt na Malcie, gdzie przechodził niezbędny remont. Po zakończeniu prac znalazł się w zespole 4 jednostek typu „G" przydzielonych do Western Approaches Command, które dotarły do Plymouth 22 października 1939 r. Po kilku tygodniach pełnienia służby pa-

65. Wg Perepeczki A, *Burza nad…* t 1, Warszawa 1999.

66. *Admiral Hipper* mimo uszkodzeń kontynuował realizację zadań bojowych, między innymi obsadzenie Trondheim, a do Wilhelmshaven powrócił dopiero 12.4.1940 – wg Hildebranda HH, Röhra A., Steinmetza HO, *Die Deutschen Kriegsschiffe-biographien*, Ratingen bdw.

trolowej i eskortowej *Grafton* został przesunięty do 22 Flotylli Niszczycieli w Harwich w ramach Nore Command. Z dniem 10 stycznia 1940 r. okręt wszedł w skład odtworzonej 1 Flotylli Niszczycieli w Harwich. Jednym z zadań *Graftona* stała się kontrola żeglugi między portami neutralnej jeszcze wówczas Holandii a Niemcami. W ramach tych działań 16 stycznia 1940 r. do Dover doprowadzony został łotewski statek *Rasma* zatrzymany w pobliżu latarniowca *Maas*. 11 lutego tego roku grupa inspekcyjna niszczyciela skontrolowała, a następnie zwolniła holenderski statek *Grada*.

Po krótkim remoncie przeprowadzonym przez stocznię w Hull między 26 marca a 14 kwietnia, okręt dołączył do sił Home Fleet w Scapa Flow by następnie wziąć udział w kampanii norweskiej. Na wodach tego kraju jednostka operowała do 11 maja, po czym powróciła do Scapa Flow.

W dniu 24 maja 1940 r. *Grafton* znów trafił do Nore Command by wziąć udział w operacji „Dynamo" – ewakuacji alianckich sił z przyczółka w rejonie Dunkierki. 26 maja niszczyciel eskortował krążowniki *Arethusa* i *Galathea* wspierające ogniem swych dział operacje odwrotowe 30 Brygady Zmotoryzowanej w pobliżu Calais. 28 maja *Grafton* wywiózł z plaż La Panne i Braye 860 żołnierzy, których późnym popołudniem dostarczył do Dover. Bezpośrednio po rozładunku jednostka powróciła w rejon Dunkierki. Tam z plaży Braye przyjęła na pokład kolejną partię 800 żołnierzy którymi powracała do Dover przez rejon Kwente Buoy na północy wschód od Dunkierki.

W dniu, a raczej mocy, 29 maja 1940 około godz. 21:41 niemiecki kuter torpedowy *S 30* (OL Wilhelm Zimmermann)[67] posłał na dno niszczyciel *Wakeful* zmierzający do Anglii z ewakuowanymi na pokładzie. Przechodzący w pobliżu *Graftona* zatrzymał się by podjąć akcję ratowniczą, szybko jednak sam padł ofiarą torped wystrzelonych przez *U 62* (OL Hans Bernhard Michalowski). Pierwsza z torped trafiła w lewą burtę okrętu w części rufowej, powodując spore uszkodzenia kadłuba. Niszczyciel zachował jednak sprawną siłownię oraz oświetlenie. Druga torpeda zniszczyła rejon mostka, zabijając przy tym d-cę okrętu cdr (pol. kmdr por.) G.E. C. Robinson i jeszcze jednego oficera. Mimo trafień unieruchomiona jednostka utrzymywała się na powierzchni, tyle tylko, że z oderwaną częścią rufową. Około godz. 04:00 statek *Malines* oraz niszczyciel *Ivanhoe* zdjęły z wraku ocalałych ewakuowanych i załogę. Stan techniczny nie pozwalał na holowanie ciężko uszkodzonego *Grafton* do portów brytyjskich, wobec czego jednostka została zatopiona ogniem artyleryjskim *Ivanhoe'a*[68] w punkcie o współrzędnych 51°22'N i 02°39'E (niemal bezpośrednio obok *Wakefula*). Straty wśród załogi były nieznaczne i wynosiły jedynie 4 osoby, w tym aż 2 oficerów.

GRENADE (H 86)

Zbudowany w szkockiej stoczni Alexander Stephen and Sons w Glasgow okręt wszedł do służby z końcem marca 1936 r. i z miejsca został przydzielony do 1 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej, w której składzie pozostawał do wybuchu II wojny światowej. Jednostka bazowała na Malcie, gdzie też przeszła miesięczny remont w marcu i kwietniu 1937 r. Na kolejny, tym razem poważniejszy remont w Chatham trwający od końca maja do lipca 1938 r. *Grenade* powrócił do Anglii. Po zakończeniu prac niszczyciel trafił na powrót do Floty Śródziemnomorskiej z ramienia której w październiku 1938 r. pełnił okresowo służbę na Morzu Czerwonym.

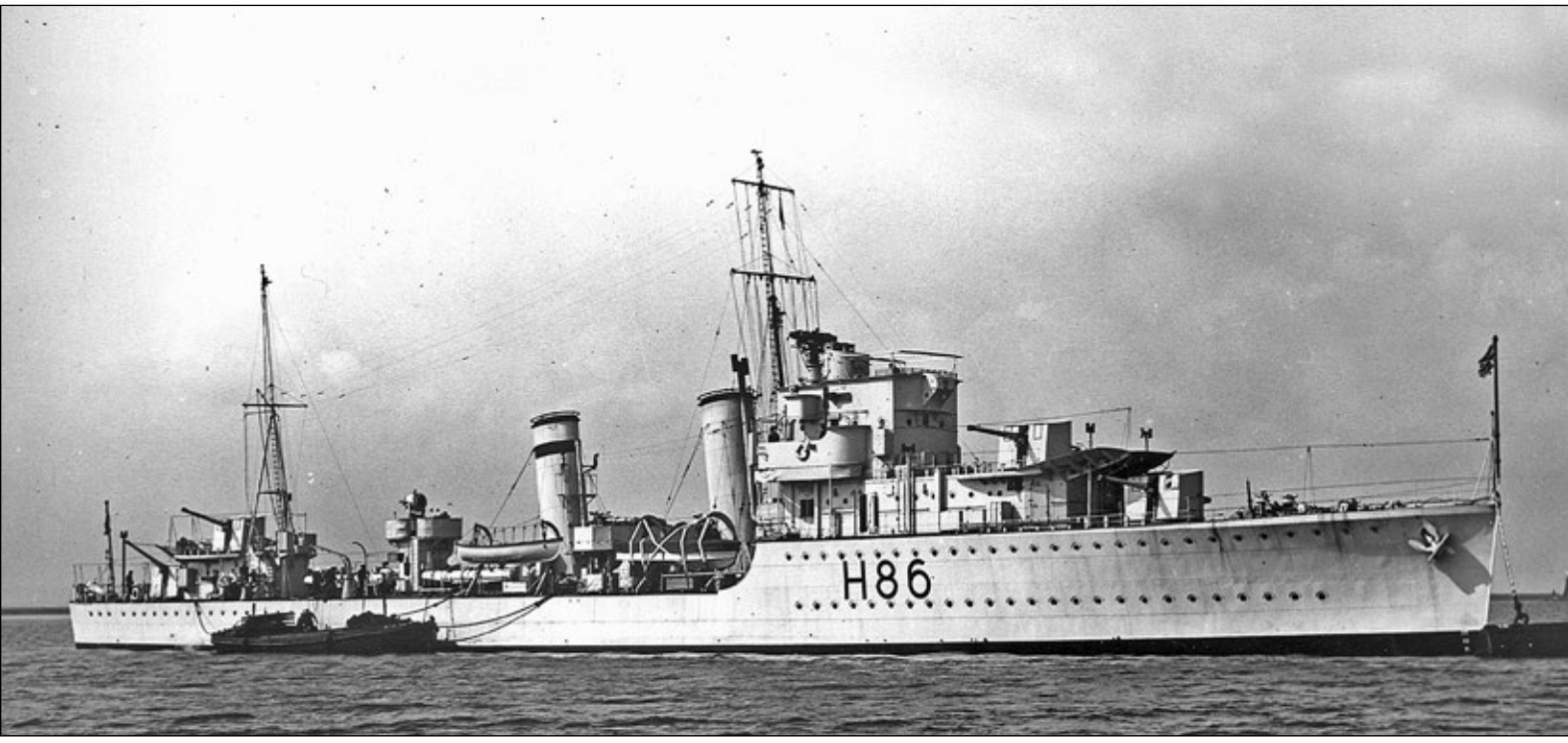
W chwili wybuchu światowego konfliktu we wrześniu 1939 r. jednostka znajdowała się w Aleksandrii. Początkowo okręt pełnił służbę patrolową na Morzu Śródziemnym, jednak w październiku zapadła decyzja o przerzucenia niszczyciela na wody ojczyste do Western Approaches Command. 28 października jednostka opuściła dotychczasowy akwen działania by po 8 dniach osiągnąć Plymouth.

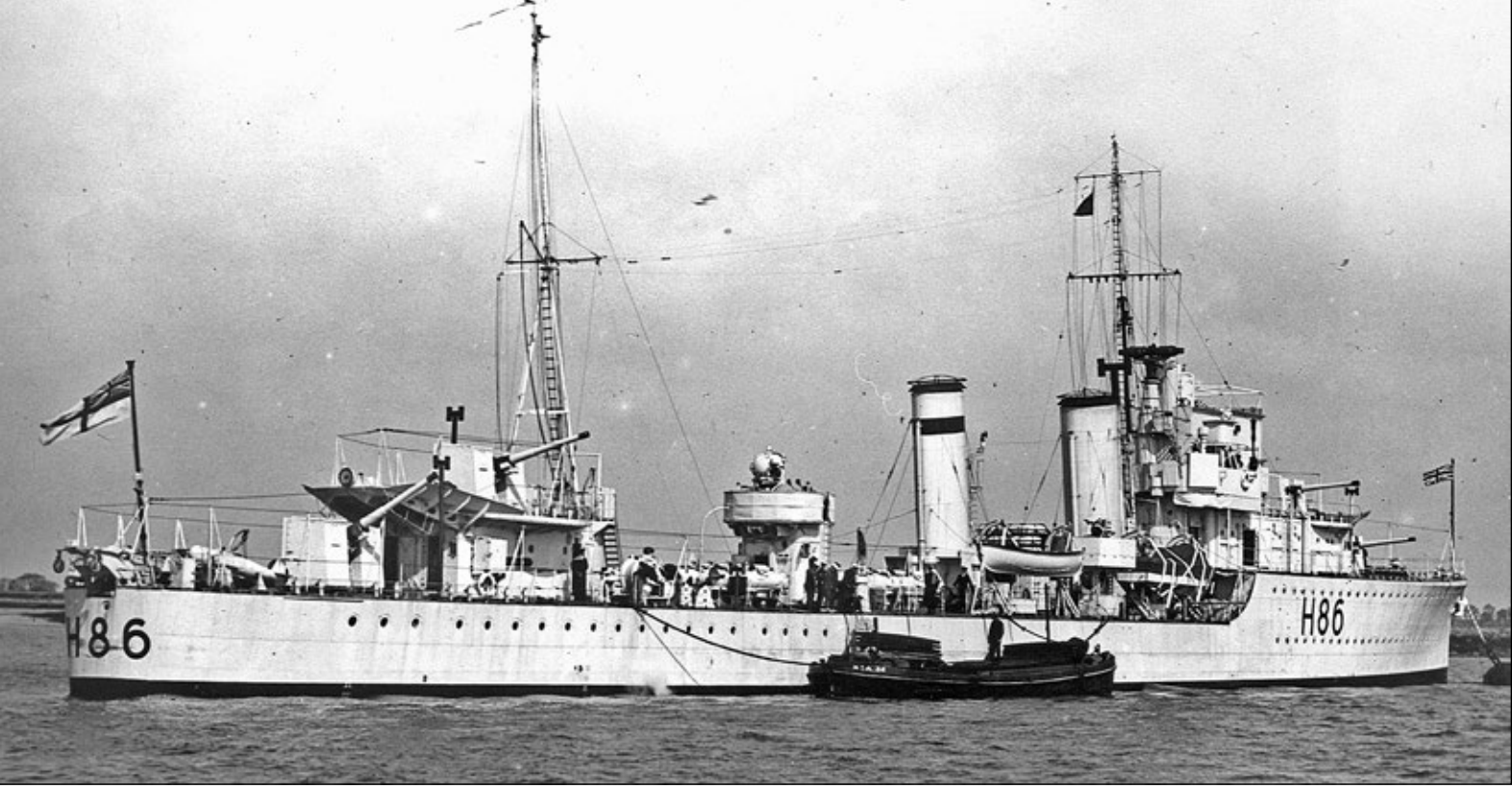
W dniu 7 listopada 1939 r. doszło w Devonport do kolizji z liderem *Gre-*

67. Wg Sobańskiego MS, Jarczyka M., Myszora O., *Schnellbooty w akcji cz II*, „Okręty Wojenne" nr spec. 38, Tarnowskie Góry 2011.

68. Nie znajduje potwierdzenia opinia zawarta u Perepeczki A, *Wielkie ewakuacje* Warszawa 2010 jakoby *Grafton* zatonął w czasie próby dojścia do Anglii o własnych siłach.

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





Jeszcze jedno ujęcie *Grenade'a* z Morza Śródziemnego. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

nville w wyniku czego uszkodzony *Grenade* trafił do stoczni w Falmouth, która ukończyła naprawę 9 grudnia, co pozwoliło jednostce dołączyć do sił Flotylli w Harwich.

Przez kolejne 2 miesiące okręt patrolował wody Downs w poszukiwaniu statków z wojenną kontrabandą. W dniu 20 stycznia 1940 r. *Grenade* wraz z bliźniaczym *Griffinem* podjął z morza 117 rozbitków z lidera *Grenville*, który zatonął na minie 23 Mm na wschód od latarniowca *Kentish Knock*.

W okresie między 27 stycznia a 27 lutego 1940 r. jednostka przeszła remont w stoczni w Londynie, jednak już nazajutrz po jego ukończeniu zderzyła się z liniowcem pasażerskim *Orion*. Tym razem właściwe prace remontowe przeprowadzono w Harwich, po zakończeniu których skierowano niszczyciel do bazy Home Fleet w Scapa Flow.

Grenade wziął udział w kampanii norweskiej. W jej toku 12 kwietnia eskortował zbiornikowiec *British Lady* do fiordu Skjae. 16 dołączył wraz *Encounterem* do pancernika *Warspite* w rejonie Narwiku, a następnie eskortował lotniskowiec *Ark Royal* pod Namsos i Andalsnes.

W dniu 3 maja 1940 r. udzielał pomocy francuskiemu niszczycielowi *Bison*, ciężko uszkodzonemu przez niemieckie bombowce nurkujące Ju 87 pod Trondheim. Po eksplozji dziobowych komór amunicyjnych niszczyciela, których odłamki raniły 4 członków załogi *Grenade'a*, jednostka dobiła *Bisona*. Później podjęła z morza 36 ocalałych rozbitków, z których 12 zmarło wkrótce wskutek odniesionych obrażeń, a pozostali dotarli szczęśliwie do Scapa Flow 6 maja 1940.

13 maja niszczyciel przybył do Dover w związku ze skierowaniem do prowadzenia działań na wodach Kanału La Manche. Już nazajutrz 14 doszło do kolizji okrętu z dozorowcem *Clayton Wyke* w wyniku czego uszkodzeniu uległ kadłub jednostki. Prowadzona w Sheerness naprawa zakończyła się 26 maja 1940 r.

W czasie ewakuacji Dunkierki w ramach operacji „Dynamo" *Grenade* wraz z *Codringtonem*, *Jaguarem* i *Javelinem* tworzyły linię dozorową między Kwente Buoy a West Hinder. 28 maja jednostki dozoru wyłowiły z morza 33 rozbitków z parowca *Abukir*, zatopionego wcześniej przez niemiecki kuter torpedowy.

Pierwszy rejs ewakuacyjny do Dunkierki przeprowadził niszczyciel w nocy z 28/29 maja 1940 r. 29 maja jednostka ponownie wyszła z Dover. Na trasie zdołała szczęśliwie odeprzeć 2 kolejne ataki niemieckiego lotnictwa bombowego. Trzeci atak nurkowców nastąpił już w porcie Dunkierka o godz. 18:00. Tym razem jednak szczęście opuściło już *Grenade'a*, który został trafiony 3 bombami. Bomby zniszczyły stanowiska „A", „B" i „X" dział kal. 120 mm, spowodowały powstanie wyrw w kadłubie, a co ważniejsze wywołała pożar[69]. Na pokładzie zginęło 14 członków załogi, a dalszych 4 odniosło rany. Uszkodzony okręt został odrzucony siłą eksplozji od nadbrzeża (jego zatonięcie w tym miejscu mogło skomplikować i tak już trudny proces załadunku) i zaczął dryfować po kanale portowym. Próba holowania opuszczonego przez załogę niszczyciela na zachód poza akwatorium portu podjęta przez trawler *John Cattling* zakończyła się niepowodzeniem w chwili wybuchu komór amunicyjnych, który ostatecznie przesądził o losie *Grenade'a*. Dunkierka okazała się dla jednostki rzeczywiście ostatnim portem przeznaczenia.

GREYHOUND (H 05)

Po opuszczeniu stoczni Vickers-Armstrong w Barrow in Furness i pracach wykończeniowych w Portland, okręt wszedł do służby w lutym 1936 r. Pierwotnym przydziałem była 20 Flotylla Niszczycieli, prędko jednak zmieniona na 1 Flotyllę Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej, w której pozostawał aż do wybuchu światowego konfliktu we wrześniu 1939 r. W dniach 7 czerwca – 23 lipca 1938 r. jednostka przeszła remont w Dartmouth Dockyard. W czasie toczącej się w Hiszpanii wojny domowej niszczyciel ochraniał brytyjską żeglugę oraz uczestniczył w międzynarodowych tzw. „patrolach nieinterwencji". W czasie tzw. kryzysu monachijskiego we wrześniu 1938 r. *Greyhound* eskortował liniowiec pasażerski *Strathnaver* na trasie z Aleksandrii na Maltę. W październiku zaś towarzyszył krążownikowi *Arethusa* w czasie rejsu do Adenu.

Po wybuchu II wojny światowej jednostka zrazu pełniła służbę patrolową

69. Wg Englisha J, A*MAZON to…*

i kontrolną w poszukiwaniu kontrabandy wojennej na wodach Morza Śródziemnego. W październiku 1939 r. zapadła decyzja o przebazowaniu 1 Flotylli do Western Approaches Command. 19 października okręt opuścił Gibraltar, a już 23 osiągną Plymouth. W listopadzie jednostkę przesunięto do 22 Flotylli Niszczycieli w Harwich. W dniu 12 listopada doszło do kolizji z bliźniaczym *Gipsy*. Na szczęście uszkodzenia były niewielki i już po 2 dniach napraw w Sheerness *Greyhound* powrócił do normalnej służby. Głównym zadaniem okrętu obok patrolowania było zwalczanie kontrabandy wojennej. W dniu 18 listopada niszczyciel uratował u ujścia Tamizy rozbitków ze statku *Simon Bolivar*, a już nazajutrz, 19 ze statku *Torchbearer*, tym razem w pobliżu latarniowca *Shipwash*.

Z dniem 6 grudnia 1939 r. nastąpiła kolejna zmiana przydziału i jednostka powróciła do 1 Flotylli w Harwich, gdzie podjęła służbę eskortową. W trakcie jednej z akcji kontrolnych w styczniu 1940 okręt utracił łódź pokładową z jej 7-osobową obsadą, w tym 1 oficera. Między 16 lutego a 18 marca *Greyhound* przeszedł remont w Hull, a po jego zakończeniu dołączył do Home Fleet w Scapa Flow w związku z planowanymi działaniami w Norwegii. 4 kwietnia wyszedł w morze jako eskorta krążownika liniowego *Renown* ubezpieczającego realizację planowanej akcji minowej w Vestfiordzie w ramach operacji „Wilfred". Później niszczyciel uczestniczył także pośrednio w starciu brytyjskiej jednostki ciężkiej z jej niemieckimi odpowiednikami *Scharnhorstem* i *Gneisenauem*. W dniu 10 kwietnia został przydzielony do sił ubezpieczających jednostki Royal Navy po I bitwie o Narwik. Już po powrocie do Scapa Flow został 18 kwietnia uszkodzony bombami w trakcie nalotu niemieckiego lotnictwa na bazę. Prace remontowe prowadzono w stoczni w Gravesend, a po ich finalizacji 19 maja 1940 r. okręt dołączył do 1 Flotylli Niszczycieli w Dover, gdzie podjął służbę na wodach Kanału La Manche i południowej części Morza Północnego.

W dniach 25–26 maja wspierał wraz z bliźniaczym *Grafton* ogniem artyleryjskim działania odwrotowe 30 Brygady Zmotoryzowanej pod Calais. Od 27 niszczyciel włączył się do ewakuacji sił alianckich z kotła Dunkierki w ramach operacji „Dynamo". W dniach 28–30 maja wywiózł z Dunkierki 1349 żołnierzy. W trakcie jednak ostatniego z rejsów został zaatakowany przez niemieckie lotnictwo. Atak unieruchomił *Greyhounda*, spowodował także straty wśród jego załogi i transportowanych żołnierzy. Do Dover został przyholowany przez polską *Błyskawicę*[70]. Tym razem remont przeprowadzono w stoczni w Chatham, a po zakończeniu prac 17 czerwca 1940 jednostka dołączyła do swej Flotylli w Dover.

24 lipca 1940 r. okręt wraz z bliźniaczym *Gallantem* oraz *Hotspurem* i *Encounterem* wyruszył w eskorcie lotniskowca *Argus* do Gibraltaru, po osiągnięciu którego 30 lipca wszedł w skład bazującej tam 13 Flotylli Niszczycieli. Już 31 niszczyciel wziął udział w operacji „Hurry" – przerzucie przez *Argusa* samolotów na Maltę. Na przełomie sierpnia i września *Greyhound* uczestniczył w operacji „Hats" – wzmocnieniu sił Floty Śródziemnomorskiej.

W końcu września 1940 r. jednostka znalazła się wśród sił skierowanych do opanowania Dakaru w ramach operacji „Menace". W trakcie tej nieudanej akcji okręt znalazł się w zespole[71], który 23 września 1940 powstrzymał szarżę francuskiego niszczyciela *L'Audacieux*. Po zakończeniu operacji jednostka odprowadziła do Anglii lotniskowiec *Ark Royal*.

Po powrocie na Morze śródziemne w początkach listopada 1940 r. niszczyciel wchodził w skład zespołu, który eskortował pancernik *Barham* oraz krążowniki *Berwick* i *Glasgow* w czasie przejścia do Aleksandrii w ramach operacji „Coat". Przydzielony następnie do 14 Flotylli Niszczycieli *Greyhound* wziął udział w bitwie pod przylądkiem Spartivento 27 listopada 1940 r.

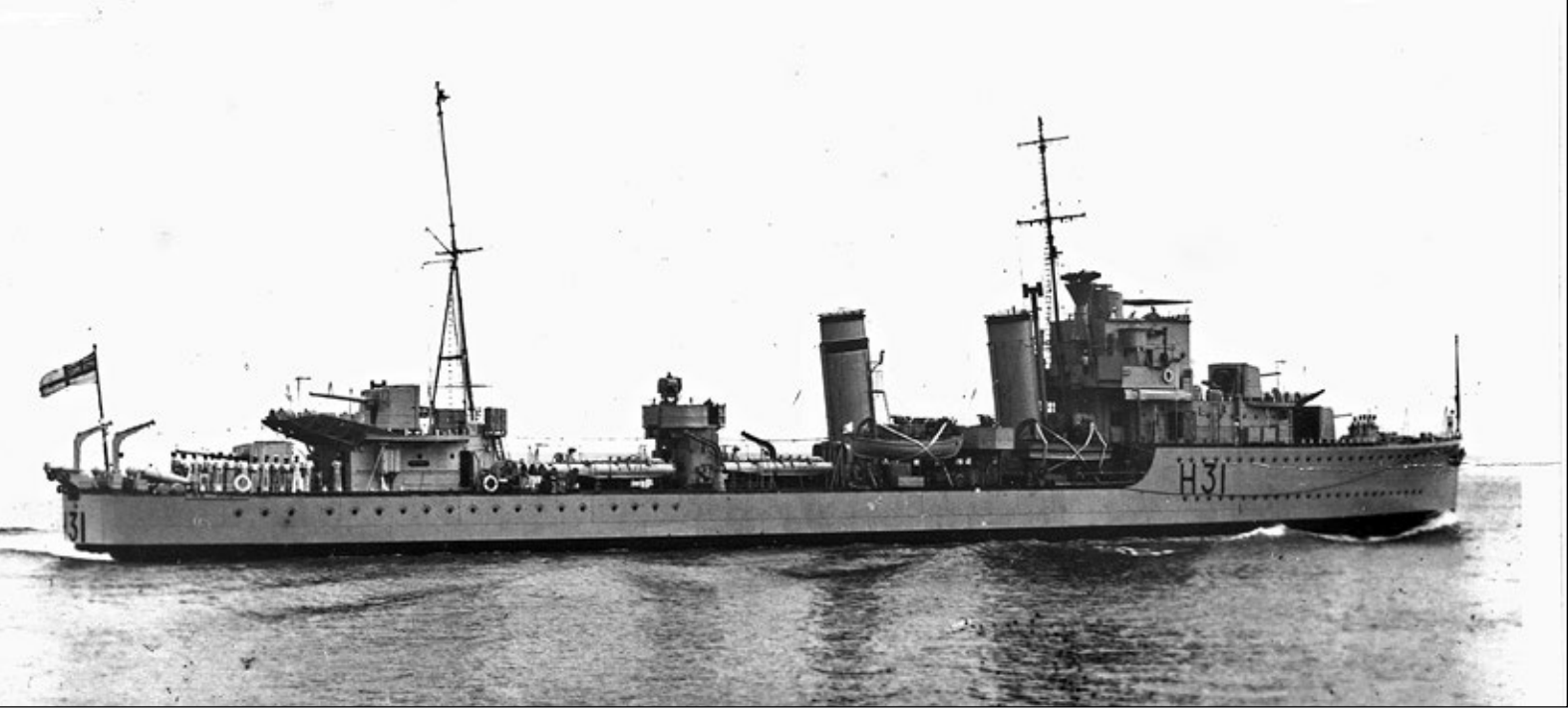
W styczniu 1941 jednostka uczestniczyła w operacjach konwojowych na Maltę i do Grecji. W czasie jednej z takich akcji niszczyciel zatopił bombami głębinowymi na Morzu Egejskim koło Phalconera włoski okręt podwodny *Neghelli* (CC Carlo Ferrauti), który poszedł na dno wraz z całą 46 osobową załogą. Również w styczniu 1941 r. *Greyhound* znalazł się w zespole[72], który przepro-

70. Wg Szczerkowskiego W, *ORP Błyskawica*, Gdańsk 1970.

71. Stanowił go krążownik *Australia* (RAN) oraz niszczyciele *Fury* i *Greyhound*.

72. Były to niszczyciele *Greyhound*, *Juno*, *Jervis* i *Janus*.

Greyhound powracający z patrolu, 12 marca 1940 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Portretowe ujęcie *Griffina* z okresu służby na Morzu Śródziemnym w latach 30. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

wadził uszkodzony lotniskowiec *Illustrious* z Malty do Aleksandrii.

W dniu 6 marca 1941 r. ochraniając konwój AS.16 (wg innych źródeł GA.18) jednostka zniszczyła na Morzu Śródziemnym w pobliżu przylądka Sidero kolejny włoski okręt podwodny *Antifrite* (TV Bruno Ghesina). Z okrętem zginęło 7 członków załogi, a pozostali ocaleni rozbitkowie trafili do brytyjskiej niewoli. 28 marca 1941 r. *Greyhound* uczestniczył w słynnej bitwie pod Matapanem, wchodząc w skład zespołu „C"[73]. W toku nocnej fazie starcia oświetlił reflektorami włoskie krążowniki. Uznaje się, że miał także swój udział w zatopieniu włoskich niszczycieli *Vittorio Alfieri* i *Giosue Carducci*.

W kwietniu 1941 r. okręt operował wraz z australijską *Vendettą* u wybrzeży Afryki Północnej zwalczając nieprzyjacielską żeglugę. W dniu 17 kwietnia 1941 zapisał na swoje konto zatopienie żaglowca *Romano* w pobliżu Appolloni (Libia).

W maju niszczyciel uczestniczył w ewakuacji alianckich oddziałów z Krety oraz operacjach poszukiwania niemieckich sił inwazyjnych. W dniu 22 maja 1941 r. na wodach Kanału Anti-Kithera 8 Mm na północny zachód od samej wyspy *Greyhound* zaatakowały niemieckie nurkowce Ju 87 z St.G 2. Trzykrotne bezpośrednie trafienie przesądziło o losie jednostki, która zatonęła w ciągu kwadransa od pierwszego ataku, pogrążając się rufą w głąb morza w punkcie o współrzędnych 30°00'N i 24°40'E. Wraz z okrętem zginęło 80 członków załogi, w tym d-ca cdr (pol. kmdr por.) Walter B. Marshall-A'Deane oraz 5 oficerów. Ocalałych rozbitków podjęły z morza niszczyciele *Kandahar* i *Kingston*, zaś kolejnych 4 trafiło do niemieckiej niewoli[74].

GRIFFIN (H 31) / RCN OTTAWA

Po wejściu do służby w czerwcu 1936 r., zbudowana w stoczni Vickers-Armstrong w Barrow in Furness, jednostka trafiła do 1 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej, gdzie znajdowały się już bliźniacze okręty typu „G". W trakcie trwającej do października 1939 r. służby na Morzu Śródziemnym *Griffin* wziął między innymi udział w poszukiwaniach dryfującego ze złamanym wałem napędowym *Kronprins Olav*, który szczęśliwie zdołano doprowadzić na Maltę. W czasie tzw. kryzysu monachijskiego niszczyciel w dniach 22–23 września 1938 r. eskortował liniowiec pasażerski *Strathnaver* we wschodniej części akwenu. Później jednostka eskortowała lub jak kto woli „towarzyszyła" krążownikowi *Arethusa* na trasie Aleksandria – Aden.

2 lutego 1939 r. w czasie ćwiczeń doszło do kolizji *Griffin* z niszczycielem-celem *Shikari* (eks niszczyciel z 1915 r. typu Admirality S); w wyniku czego powstało na rufie niewielkie przebicie poniżej linii wodnej. Szczęśliwie naprawa uszkodzenia zajęła raptem 3 dni.

Wybuch II wojny światowej we wrześniu 1939 r. zastał jednostkę w Aleksandrii. W październiku zapadła jednak decyzja o przerzuceniu 1 Flotylli na wody brytyjskie. *Griffin* opuścił Morze Śródziemne wraz z *Grenadem* i *Gipsym*.

Przy czym w Plymouth zameldował się 9 listopada, a następnie przeszedł do Harwich, gdzie podjął służbę eskortową na Morzu Północnym i ochronę lokalnych konwojów. W dniu 21 listopada 1939 r. niszczyciel ratował rozbitków z bliźniaczego *Gipsy'ego*, który wszedł na minę na podejściu do Harwich. W końcu listopada doszło w Harwich do uszkodzeń okrętu, wymagających napraw stoczniowych, które trwały do 6 grudnia 1939 r.

W związku z przygotowaniami do kampanii norweskiej w kwietniu 1940 okręt został podporządkowany Home Fleet i przebazowany do Scapa Flow, a już 7 wyszedł w morze. W wybrzeży Norwegii *Griffin* operował przez niemal kolejne 2 miesiące. 14 kwietnia wraz z *Acheronem* zatrzymał na Morzu Północnym zmierzający do Narwiku niemiecki trawler *Schiffe 26* z ładunkiem zaopatrzenia dla U-bootów (torpedy i miny). Uczestniczył następnie w ewakuacji sił alianckich z Namsos. 3 maja 1940 r. ratował rozbitków z niszczyciela *Afridi* zatopionego w tym rejonie przez niemieckie bombowce nurkujące Ju 87 Stuka. Sam też został zaatakowany przez lotnictwo, tyle tylko, że nieskutecznie.

Po powrocie do Anglii okręt przerzucono do 13 Flotylli Niszczycieli North Atlantic Command Gibraltarze. Później między sierpniem a listopadem 1940 r. jednostka działała w składzie Force „H". We wrześniu eskortował siły, które wzięły udział w nieudanym ataku na Dakar w ramach operacji „Menace". W dniu 20 października 1940 r. wraz z *Gallantem* i *Hotspurem* zatopił na wodach Cieśniny Gibraltarskiej w pobliżu Mellila w Maroku włoski okręt podwodny *Lafolé* (t.v. Pietro Riccomini).

73. Stanowiły go *Stuart* (RAN), *Greyhound*, *Griffin*, *Hotspur* i *Havock* wg Perepeczki A, *Bitwa u przylądka Matapan*, Gdańsk 2006

74. Wg Englisha J.*AMAZON to…*

W Aleksandrii *Griffin* wszedł w skład 14 Flotylli Niszczycieli, po czym został skierowany na Morze Czerwone, gdzie w lutym i marcu 1941 r. wspierał brytyjskie operacje przeciwko włoskim siłom w Somalii i Etiopii.

W czasie operacji „Excess" niszczyciel udzielił pomocy rozbitkom z bliźniaczego *Gallanta*, który poszedł na dno 10 stycznia 1941 r. koło Pantellarii.

W dniach 28/29 marca 1941 r. *Griffin* uczestniczył w ramach zespołu „C" w słynnej bitwie pod Matapanem, ściśle współpracując z *Greyhoundem*. 15 kwietnia wraz z *Stuartem* (RAN) i kanonierką *Gnat* ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje pod Sollum.

Klęska alianckich sił w Grecji otwarła niejako nowy front działań, jakim stała się ich ewakuacja tak z kontynentu jak i później z Krety. W końcu maja jednostka wywiozła 720 żołnierzy z Zatoki Suda na Krecie.

W czasie operacji „Exporter" w lipcu 1941 r. *Griffin* wspierał australijski krążownik *Perth* ostrzeliwujący pozycję wojsk Vichy w Libanie. Jeszcze w tym samym miesiącu niszczyciel trafił na trudną i niebezpieczną trasę konwojów przybrzeżnych do Tobruku na której operował do listopada. W początkach grudnia 1941 r. eskortował krążownik *Naiad* ostrzeliwujący Dernę, by następnie zasilić 2 Flotyllę Niszczycieli, w której składzie ubezpieczał konwoje na Maltę.

W końcu 1941 r. jednostkę skierowano jako wzmocnienie Floty Wschodniej działającej na Oceanie Indyjskim. Bazujący w Kilindini w Kenii okręt eskortował konwoje między Afryką Południową a Wschodnią. Na tym akwenie *Griffin* pozostawał do września 1942 r., o ile nie liczyć krótkiego „wypadu" na Morze Śródziemne w czerwcu 1942 r. dla wsparcia nieudanej mimo wszelkich zabiegów operacji konwojowej „Vigorous" z Aleksandrii na Maltę.

Z uwagi na swój kiepski stan techniczny niszczyciel w październiku 1942 r. skierowano do Anglii, po osiągnięciu której trafił z miejsca do stoczni Thornycroft w Southampton. W czasie trwających od 2 listopada 1942 do 24 marca 1943 r. prac nie tylko wyremontowano jednostkę, ale także przebudowano ją na niszczyciel eskortowy. Usunięto 2 działa kal. 120 mm oraz działo plot. kal. 76 mm, montując w zamian miotacz pocisków zop „Hedgehog" oraz dodatkowe działa plot. kal. 20 mm Oerlikona. Zwiększono liczbę zabieranych na pokład bomb głębinowych oraz wyposażono okręt w radary Typ 286 i Typ 271. Jeszcze w czasie prowadzonych prac remontowych w dniu 1 marca 1943 *Griffin* został przekazany Royal Canadian Navy. Bezpośrednio przed ukończeniem remontu niszczyciel wszedł formalnie w skład RCN (choć niektóre źródła mówią, że miało to miejsce dopiero 7 kwietnia tego roku). W dniu 10 kwietnia 1943 zmieniono nazwę okrętu na *Ottawa* (II) dla upamiętnienia jednostki zatopionej 14 września 1942 r. przez *U 61*.

Po krótkim przeszkolenie w Tobermory *Ottawa* trafiła do Escort Group C6 w St. John's na Nowej Fundlandii, w której pozostawała do maja 1944 r., operując na trasie atlantyckich konwojów do Londonderry w Północnej Irlandii. W maju przesunięto okręt do 11th Escort Group, tym razem z zadaniem ochrony sił desantowych biorących udział w lądowaniu w Normandii w ramach operacji „Overlord". W krótkim czasie, między 6 lipca a 20 sierpnia 1944 r. *Ottawa* uczestniczyła w zniszczeniu 3 niemieckich okrętów podwodnych:

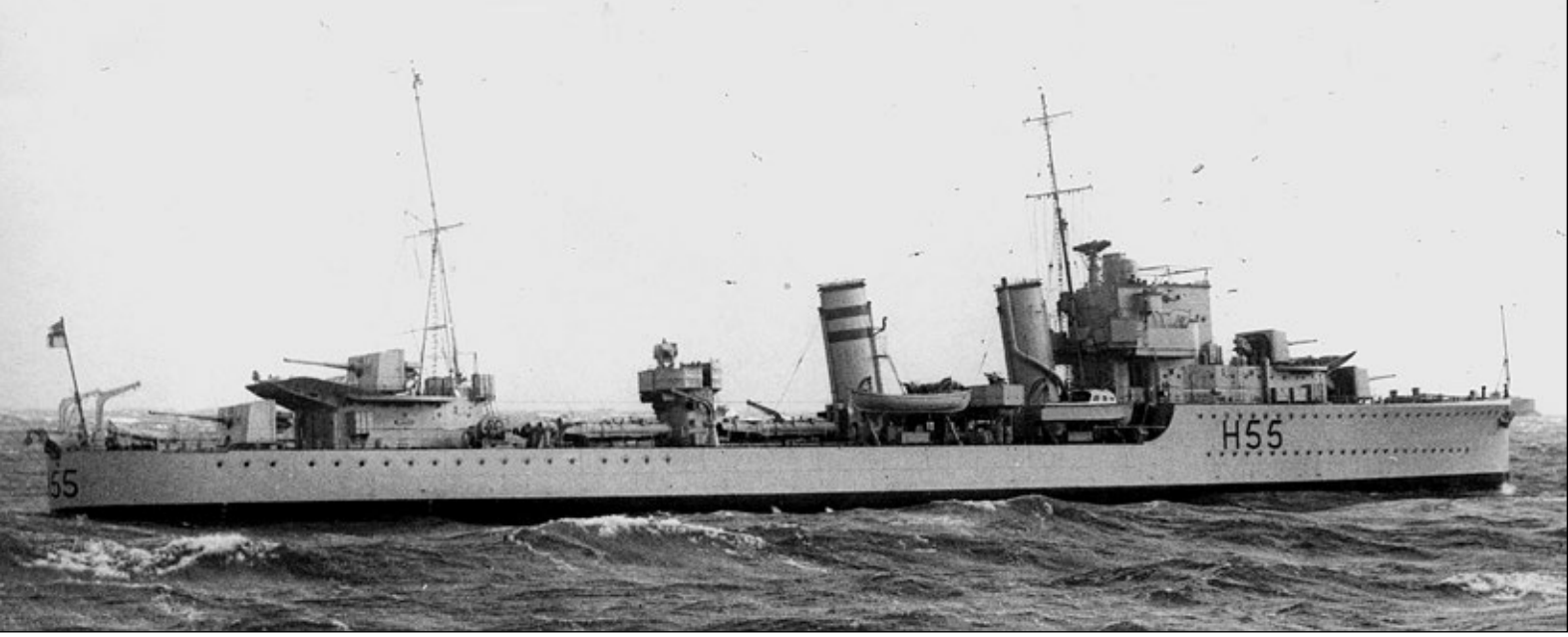
- *U 678* (OL Guido Hyronimus) zatopiony przez *Ottawę*, *Kootenay'a* i fregatę *Statice* 7 lipca 1944 r. z całą 53 osobową załogą w rejonie Beachy Head u brzegów Sussex (52°32'N i 00°23'W);
- *U 621* (OL Hermann Stuckmann) zatopiony przez *Ottawę* i *Chaudière'a* 18 sierpnia 1944 r. z całą 56 osobową załogą w Zatoce Biskajskiej w rejonie La Rochelle (45°52'N i 02°36'W);
- *U 984* (OL Heinz Sieder) zatopiony przez *Ottawę* i *Chaudière'a* 20 sierpnia 1944 r. z całą 48 osobową załogą na Zatoce Biskajskiej na zachód od Brestu (48°16'N i 05°33'W).

Jesienią 1944 *Ottawa* powróciła do Kanady, gdzie w St. John's przeszła między 12 października 1944 a 26 lutego 1945 r. remont. Na wodach kanadyjskich w rejonie Halifaksu doszło do kolizji niszczyciela z korwetą *Stratford*, w wyniku czego oba uszkodziły sobie dzioby. Tym razem remont zakończył się 30 kwietnia 1945. W obliczu końca wojny *Ottawa* była wykorzystywana już tylko do transportu kanadyjskiego personelu wojskowego na trasie między Greenock a St. John's. Z dniem 31 października 1945 niszczyciel oficjalnie wycofano ze służby, a w sierpniu 1946 r. sprzedano na złom firmie International Iron and Metal Company, która dokonała rozbiórki okrętu.

Griffin w jeszcze jednym przedwojennym ujęciu. Fot. „Ships of the World"

Niszczyciele typu „H”

Hostile w portretowym ujęciu z października 1936 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a



W kolejnym Programie 1934 czy jak chcą inni Programie 1934/35, Admiralicja umieściła znów budowę pełnej, liczącej 8 jednostek flotylli niszczycieli oraz jej przewodnika, które tym razem oznaczono jako nowy typ „H”. Zgodnie z przyjętymi jeszcze w listopadzie 1933 założeniami, okręty te miały stanowić proste powtórzenie wcześniejszych jednostek typu „G” Programu 1933.

Zrezygnowano, podobnie zresztą jak w przypadku wcześniejszego typu „G”, z przystosowania okrętów do funkcji stawiania min, bowiem do chwili podjęcia decyzji o budowie nie zakończono jeszcze prób w tym zakresie z 2 niszczycielami typu „E”.

Decyzję w sprawie nowych niszczycieli Admiralicja podjęła 13 lipca 1934 r.[75], a przetarg na budowę okrętów ogłoszono 15 sierpnia 1934. Wyboru 4 wykonawców dokonano 25 września, zaś kontrakty, z których każdy opiewał na dostawę 2 jednostek, podpisano 13 grudnia 1934 r. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że firma Parsons Marine Steam Turbine Co. Ltd w Wallsend on Tyne korzystała w zakresie prac kadłubowych z podwykonawcy w postaci Vickers-Armstrongs Ltd. w Tyne.

Generalnie w nowych niszczycielach typu „H” zachowano wszystkie podstawowe parametry wcześniejszego modelu „G”, choć w szerszym niż to miało miejsce dotychczas zakresie wykorzystano spawanie jako technologię przy pracach kadłubowych.

Jednostki typu „H” posiadały palowe maszty przednie oraz trójnożne tylne, co potwierdzają liczne fotografie.

Wyporność standardowa okrętów typu „H” wynosiła 1361 t, a wyporność pełna odpowiednio 1889 t[76]. Ich całkowita długość kadłuba sięgała 98,5 m, w linii wodnej – 97,5 m, a między pionami – 95,1 m. maksymalna szerokość kadłuba sięgała 10,1 m, zaś zanurzenie 3,4 m przy wyporności standardowej oraz 3,9 m przy wyporności pełnej.

Układ napędowy nowych niszczycieli stanowiła dwuwałowa siłownia składająca się z 2 zestawów turbin parowych systemu Parsons z zębatymi przekładniami redukcyjnymi. Łączna moc siłowni 34 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 327°C dostarczał zespół 3 trójwalczakowych wodnorurkowych kotłów parowych systemu Admiralicji, opalanych paliwem płynnym.

Na niszczycielu *Hyperion* zamontowano 2 kotły systemu Admiralicji oraz 1 mniejszy, lżejszy, a co ważniejsze bardziej efektywny systemu Johnson.

Maksymalna prędkość przy niepełnej wyporności wynosiła 35,5–36 węzłów, choć w czasie prób *Hasty* i *Havock* uzyskały nawet 36,5 i 36,1 węzła przy odpowiednio 353 i 355 obrotach śrub na minutę[77]. Przy pełnym obciążeniu i złym stanie morza rzeczywista prędkość spadała do około 31,5 węzła. Pełny zapas paliwa wynoszący 477 t zapewniał zasięg 5530 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów lub 2950 Mm przy 20 węzłach względnie 1270 Mm przy prędkości maksymalnej.

Podstawowe uzbrojenie artyleryjskie składało się z 4 pojedynczych szybkostrzelnych dział kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX** na centralnych łożach CP Mk XVIII o maksymalnym kącie podniesienia lufy +40°, osiąganym już bez kłopotliwych szybów w pokładzie. Waga nowego łoża zwiększała ciężar każdego działa o 1,7 t. zapas amunicji po 200 pocisków na lufę. Rozmieszczenie dział tradycyjne, po 2 działa w superpozycji w części dziobowej i rufowej jednostki.

Na *Herewardzie* zamontowano przejściowo tytułem próby nowe podwójne działo kal. 120 mm Mk XIII na łożu CP Mk XIX, które umieszczono na stanowisku „B”. Z uwagi na fakt, że testowane działo było o 0,31 m wyższe od dotychczas stosowanych na niszczycielach *Hereward* i *Hero* zmieniono bryłę dziobowej nadbudówki, w której zastosowano lepsze osłony przeciwwiatrowe oraz wysunięto ku dziobowi stanowisko sternika.

Do kierowania ogniem dział kal. 120 mm służył dalmierz MS. 20 o 3-me-

75. Wg Friedmana N, *British destroyers…*
76. Wg Daszjana A w Morozowa ME *Britanskije esmincy…*
77. Wg Englisha J. A*MAZON to…*

trowej bazie oraz dalocelownik „dla niszczycieli" DCT Mk I.

Obronę plot jednostek zapewniały 2 zestawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm (0,5") Vickers Mk III o kącie podniesienia lufy +80°. Zapas amunicji po 2500 pocisków na lufę. Oba zestawy wkm-ów plot. zostały umieszczone na platformie między kominami.

Wzorem niszczycieli wcześniejszych serii jednostki typu „H" wyposażono w uzbrojenie pomocnicze w postaci 4 pojedynczych km-ów kal. 7,7 mm (0.303) Lewis oraz 1 km Vickers tego samego kalibru.

Zachowano również dotychczasowe uzbrojenie torpedowe, mimo prowadzonych na pokładzie *Glowworma* testów z zestawami PR I, które składało się z 8 wyrzutni torped kal. 533 mm w 2 poczwórnych zestawach QR.VIII. Aparaty umieszczone tradycyjnie na śródokręciu nie dysponowały zapasowymi torpedami.

Niszczyciele zostały wyposażone w ASDIC oraz 2 jednogniazdowe miotacze burtowe i pojedynczą zrzutnię rufową bomb głębinowych, których początkowy zapas na pokładzie wynosił 20 sztuk.

Do ochrony przed zagrożeniem minowym służył trał parawanowy TSDS o dwóch prędkościach.

Załoga niszczycieli typu „H" liczyła 145 marynarzy i oficerów.

Hero i *Hotspur* były przystosowane do pełnienia funkcji jednostek flagowych dywizjonów, zaś *Hostile* i *Hyperion* również dysponowały pomieszczeniami dla ewentualnego zaokrętowania dodatkowego personelu.

Liderem flotylli jednostek typu „H" został *Hardy*, zbudowany przez stocznię Cammell, Laird and Co w Birkenhead. Jednostka stanowiła niejako proste powtórzenie projektu *Grenville*, choć o nieco większych gabarytach.

Wyporność standardowa przewodnika flotylli typu „H" wynosiła 1478 t, a wyporność pełna 2088 t. Całkowita długość kadłuba sięgała 103,0 m, a długość między pionami 99,0 m. Maksymalna szerokość okrętu wynosiła 10,36 m, zaś zanurzenie przy wyporności standardowej 3,5 m, a przy wyporności pełnej – 3,9 m.

Dwuwałowy układ napędowy lidera stanowiły 2 zestawy turbin parowych systemu Parsons z przekładniami redukcyjnymi. Łączna moc siłowni 38 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 327°C dostarczały 3 trójwalczakowe wodnorurkowe kotły parowe systemu Admiralicji opalane paliwem płynnym.

Przy niepełnym obciążeniu maksymalna prędkość wynosiła około 35,5 węzła, choć w czasie prób *Hardy* uzyskał 36,75 węzła przy 361 obrotach śrub na minutę. Przy pełnym obciążeniu i złych warunkach pogodowych faktycznie uzyskiwana prędkość sięgała 31,5 węzła.

Pełny zapas paliwa wynoszący 477 t zapewniał zasięg 5530 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów względnie 1500 Mm przy prędkości maksymalnej[78].

Podstawowe uzbrojenie *Hardy* stanowiło 5 szybkostrzelnych dział kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX** na pojedynczych lawetach CP Mk XVIII, zapewniających maksymalny kąt podniesienia lufy +40°. Zapas amunicji po 200 pocisków na lufę. Rozmieszczenie dział klasyczne, po 2 w superpozycji na dziobie i rufie, a dodatkowe, piąte na stanowisku „Q" na platformie między kominami.

Do kierowania ogniem dział kal. 120 mm służył dalmierz MS.20 o bazie 3-metrowej oraz dalocelownik „dla niszczycieli" DCT Mk I.

Obronę plot. jednostki zapewniały 2 zestawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm (0,5") Vickers Mk III o kącie podniesienia lufy +80°, z zapasem amunicji po 2500 pocisków na lufę.

Uzbrojenie pomocnicze obejmowało 4 pojedyncze km-y kal. 7,7 mm Lewis oraz 1 km Vickers tego samego kalibru.

Uzbrojenie torpedowe obejmowało 8 wyrzutni torped kal. 533 mm w 2 poczwórnych aparatach QR VIII, bez zapasowych torped.

Lider wyposażono w ASDIC, zaś czynne zwalczanie okrętów podwodnych umożliwiały 2 jednogniazdowe miotacze burtowe oraz pojedyncza zrzutnia rufowa bomb głębinowych, których pierwotny zapas na pokładzie okrętu wynosił 20 sztuk.

Załoga przewodnika flotylli *Hardy* wraz z zaokrętowanym personelem sztabowym liczyła 175 marynarzy i oficerów.

HARDY (H 87)

Lider jednostek typu „H", powstały w stoczni Cammell, Laird w Birkenhead wszedł do służby w grudniu 1936 r. Po przeprowadzeniu drobnych robót wykończeniowych w Portland, wyruszył w styczniu 1937 r. na Morze Śródziemne, gdzie objął funkcję flagowca 2 Flotylli Niszczycieli, zastępując pełniący czasowo tę rolę *Hostile*. Funkcję lidera Flotylli *Hardy* pełnił aż do momentu zatonięcia.

Tocząca się w Hiszpanii wojna domowa sprawiła, że wody tego kraju stałem się areną działań jednostki przez najbliższe 2 lata. Bazując w Gibraltarze niszczyciel odbył 4 kolejki operacyjne miesiącach maj – czerwiec 1937, wrzesień – grudzień 1937, marzec-sierpień 1938 oraz luty – marzec 1939 r. W trakcie tych działań w dniu 13 maja 1937 r., gdy na południe od Almerii na minę postawioną przez frankistowskie kutry

78. Wg Rubanowa OA, *Eskadriennyje…*

Niszczyciele typu „H"

Nazwa	Stocznia	Numer budowy	Data		
			Położenie stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Hardy	Cammell Laird & Co., Birkenhead	1008	30.05.1935	07.04.1936	11.12.1936
Hero	Parsons M.S.T Co., * Wallsend-on-Tyne	3	28.02.1935	10.03.1936	21.10.1936
Hereward	Parsons M.S.T Co., * Wallsend-on-Tyne	34	28..02.1935	10.03.1936	09.12.1936
Hasty	William Denny & Brothers Dumbarton	1277	15.04.1935	05.05.1936	11.11.1936
Havock	William Denny & Brothers Dumbarton	1278	15.05.1935	07.07.1936	16.01.1937
Hotstile	Scotts Shipbuilding & Engineering Co., Greenock	562	27.02.1935	24.01.1936	10.09.1936
Hotspur	Scotts Shipbuilding & Engineering Co., Greenock	563	27.02.1935	23.03.1936	29.12.1936
Hunter	Swan Hunter & Wigham Richardosn Wallsend-on-Tyne	1503	27.03.1935	25.02.1936	30.09.1936
Hyperion	Swan Hunter & Wigham Richardosn Wallsend-on-Tyne	1505	27.03.1935	08.04.1936	03.12.1936

Wg. English J. *AMAZON to IVANHOE* Kendal 1993
* kadłub wykonano w stoczni Vickers-Armstrong Ltd. (Tyne)

torpedowe *Falanga* i *Requete*[79] wszedł *Hunter* odnosząc poważne uszkodzenia i straty wśród załogi, *Hardy* pośpieszył mu z pomocą, a następnie 14 maja ubezpieczał jednostkę. W dniu 2 maja 1937 r. stojący w porcie Palma na Majorce lider był jednym z okrętów, które znalazły się w zasięgu nalotu republikańskiego lotnictwa, szczęśliwie jednak zdołał uniknąć uszkodzeń.

Po zakończeniu hiszpańskiej wojny domowej niszczyciel przeszedł do Wielkiej Brytanii, gdzie w dniach między 2 czerwca a 29 lipca 1939 r. został poddany remontowi w Devonport Dockyard. Po zakończeniu prac jednostka powróciła na Morze Śródziemne.

Wybuch II wojny światowej zastał *Hardy'ego* na Malcie, zaś na Morzu Śródziemnym 2 Flotylla pozostawała do początków października 1939 r., pełniąc służbę patrolową oraz poszukując kontrabandy wojennej.

5 października 1939 r. jednostka wraz z 2 Flotyllą przeszła do Freetown w Sierra Leone, które stało się jej bazą do 11 stycznia 1940 r. Okręt wszedł w skład Force „K", których zadaniem było zwalczanie niemieckich rajderów na Południowym Atlantyku. 17 grudnia 1939 r. *Hardy* wraz z *Hostilem*, *Herewardem* i *Hero* dołączył do krążownika liniowego *Renown*, lotniskowca *Ark Royal* i krążownika *Neptune*, które utworzyły zespół poszukiwawczy na wypadek próby przedarcia się do ojczyzny internowanego w urugwajskim Montevideo po bitwie u ujścia La Plata niemieckiego pancernika „kieszonkowego" *Admiral Graf Spee*. Gdy okazało się, że potencjalny przeciwnik wybrał samozatopienie, niszczyciel powrócił do Anglii, osiągając Plymouth 25 stycznia 1940 r. Okręt poddano w Devonport krótkiemu remontowi, zakończonemu 12 lutego, po czym przesunięto do Greenock w Szkocji, gdzie podjął służbę konwojową. 9 marca 1940 r. powrócił do 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w Scapa Flow, obejmując znów funkcję lidera.

W dniu 6 kwietnia 1940 *Hardy* wraz z 2 Flotyllą[80] eskortował 4 niszczycieli-stawiacze min, które w ramach operacji „Wilfred" rankiem 8 kwietnia zaminowały Vestfiord, by zapobiec transportowi szwedzkiej rudy żelaza do Niemiec via port w Narwiku. Po zakończeniu tej akcji niszczyciele patrolowały rejon Lofotów, gdy otrzymały rozkaz udania się do Narwiku, by uniemożliwić lądowanie tam sił niemieckich. Co do sposoby działań Admiralicja pozostawiła wolną rękę d-cy Flotylli. Rankiem 10 kwietnia 1940 *Hardy* z d-cą 2 Flotylli Cpt. (pol. kmdr) Bernardem A.W. Warburton-Lee i jego sztabem na pokładzie poprowadził 4 jednostki typu „H" w głąb Ofotfiordu by zaskoczyć Niemców niespodziewanym atakiem, bowiem z otrzymanych w norweskiej stacji pilotowej Tranoy informacji wynikało iż do portu weszło 6 dużych nieprzyjacielskich niszczycieli.

Cpt. Warburton-Lee o godz. 04:15 korzystając z zamieci śnieżnej skierował swój zespół na redę Narwiku, przy czym w pierwszej fazie do przeprowadzenia ataku poza flagowcem wyznaczył *Huntera* i *Havocka*. Pozostałe zaś 2 jednostki miały stanowić ubezpieczenie akcji od strony fiordu. O godz. 04:35 *Hardy* odpalił pierwszą salwę 3 torped z których jedna dosięgła flagowiec niemieckiego zespołu *Z 21 – Wilhelm Heidkamp*[81]. Torpeda eksplodowała w rufowej części okrętu, powodując jego poważne uszkodzenia i śmierć 31 członków załogi, w tym komodora Friedricha Bonte, dowodzącego narwickim zespołem[82]. Niemiecki niszczyciel przechylił się na burtę i zaczął tonąć, lecz ostatecznie poszedł na dno dopiero nazajutrz 11 maja 1940 r. Po odpaleniu drugiej salwy torped, które chybiły celu, eksplodując na brzegu, *Hardy* rozpoczął ostrzał artyleryjski. Po flagowcu do ataku przystąpiły kolejne 2 brytyjskie okręty również odnosząc sukcesy. Po przeprowadzeniu pierwszego ataku Cpt. Warburton-Lee postanowił przegrupować swoje siły i jeszcze raz uderzyć na nieprzyjaciela. W tym celu zaczął wycofywać się na zachód, jednak w trakcie tego manewru około godz. 04:55 został zaatakowany przez kolejne 3 niemieckie niszczyciele[83], o których obecności nie wiedziano. Co więcej wychodzące z Herlangsfiordu okręty początkowo mylnie uznano za własne wsparcie. Tymczasem dołączyła do nich jeszcze para z fiordu Ballangen – *Z 2 – George Thiele* i *Z 11 – Bernd v. Armin*. Tym samym Brytyjczycy zostali wzięci niejako w dwa ognie. Z jednej strony atakowały ich okręty z Ballangenfiordu, a z drugiej trójka z Herlangsfiordu. Mimo postawienia zasłony dymnej około godz. 05:00 *Hardy* został trafiony pociskiem kal. 127 mm, który

79. Natomiast wg Dyskanta JW. *Nad całą…* miny na podejściu do Almerii miały postawić frankistowski samoloty.

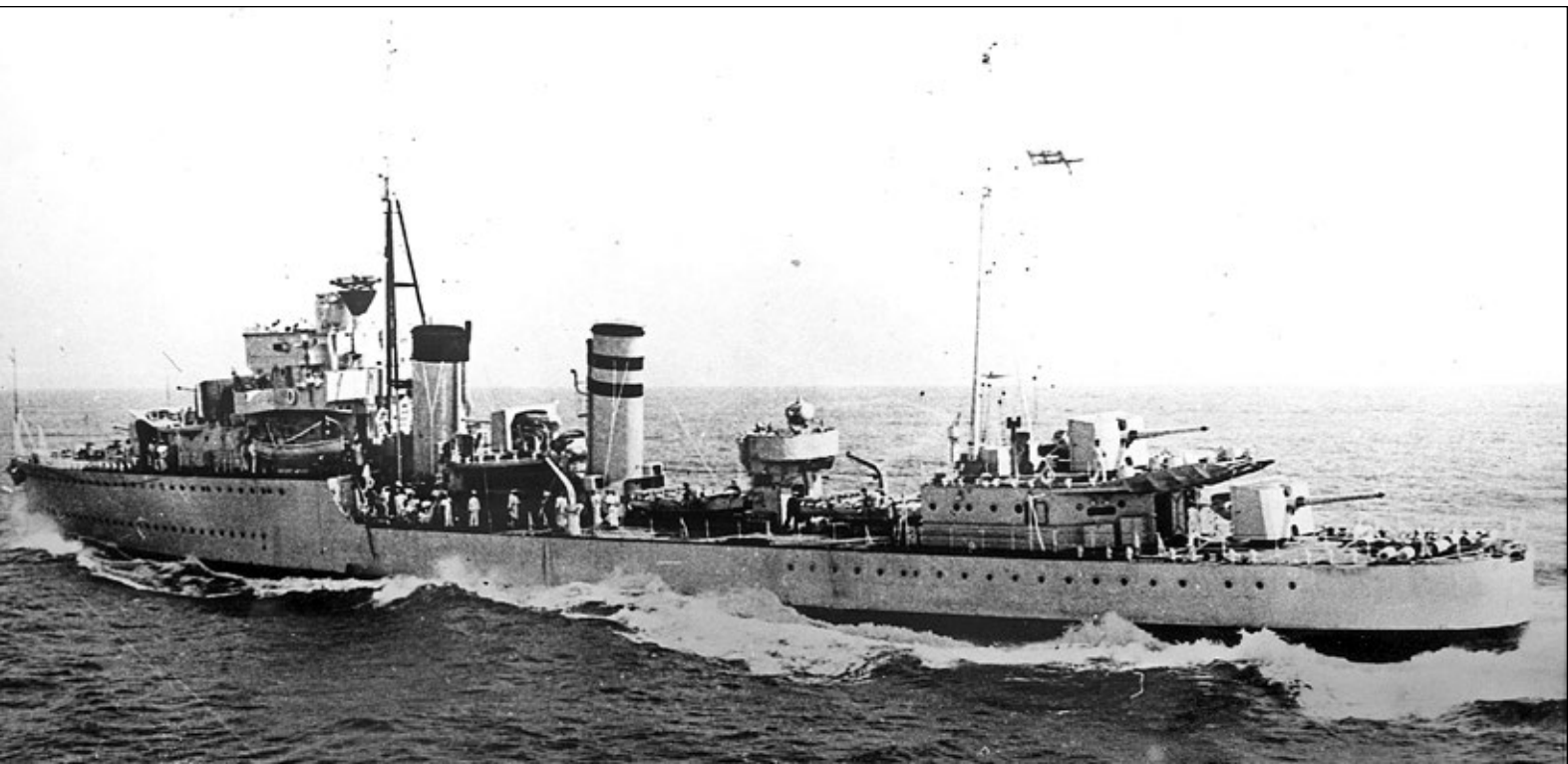
80. Były to *Hunter, Hotspur, Hostile* i *Havock*

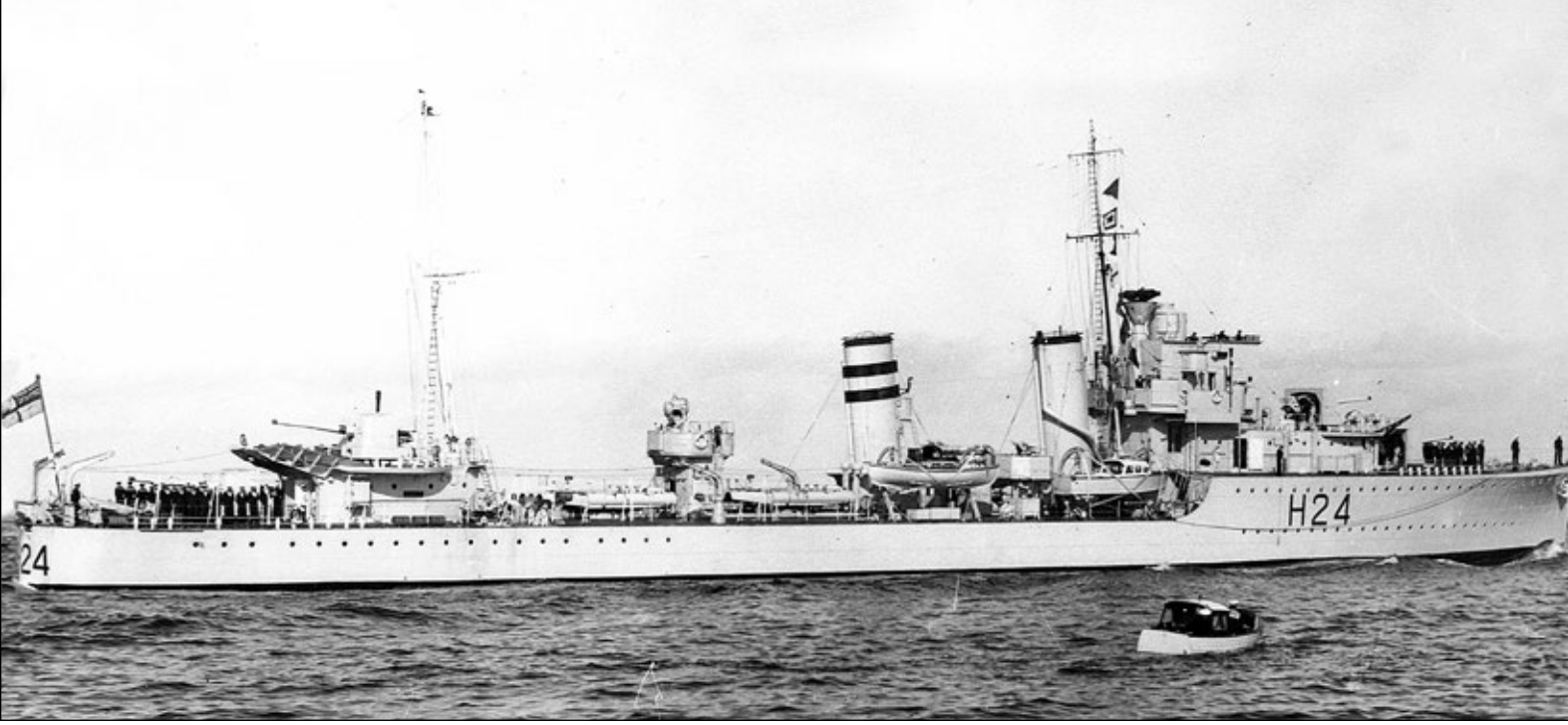
81. Część starszych źródeł – Thomas D.A. *With Ensign flying* London 1958, błędnie podaje, że ofiarą torped *Hardy* padł niszczyciel *Anton Schmitt*.

82. Wg Perepeczki A, *Burza nad…* t 1 Warszawa 1999.

83. Były to *Wolfgang Zenker, Erich Koellner* i *Erich Giese*.

Lider *Hardy* w roli flagowca 2 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Niszczyciel *Hasty* na przedwojennej fotografii, która w doskonały sposób ukazuje elementy konstrukcji i uzbrojenia okrętu.

Fot. zbiory Richarda Osborne'a

zniszczył pomost bojowy, powodując poważne straty wśród jego obsady. Śmiertelnie ranny został wówczas między innymi Cpt. Warburton-Lee. Faktyczne dowodzenie uszkodzoną jednostką objął lt (pol. por.) G.H. Stanning (płatnik, a nie oficer liniowy!), który skierował ją z prędkością około 30 węzłów ku południowym brzegom fiordu[84]. *Hardy* osiadł na przybrzeżnych skałach w punkcie o współrzędnych 68°23'N i 17°06'E, przy czym obsada działa kal. 120 mm ze stanowiska „Y" prowadziła ostrzał aż do chwili wyczerpania się zapasu amunicji.

Załoga tkwiącego na skałach wraku niszczyciela opuściła go i z najwyższym trudem dotarła do skalistych brzegów. Straty załogi *Hardy'ego* wyniosły 18 lub jak chcą inne źródła 16 zabitych, w tym 2 oficerów na czele z d-cą Cpt. B.A.W. Warburton-Lee, który zmarł już po przeniesieniu na brzeg, oraz 3 zaginionych. Brzeg w rejonie Ballangen osiągnęło 139 rozbitków, w tym 36 ciężko rannych. Ciało bohaterskiego dowódcy okrętu pochowali Norwegowie w Ballangen, zaś on sam został pośmiertnie uhonorowany orderem Victoria Cross.

Wrak *Hardy'ego* został przesunięty przez wysoką falę u wylotu Skjamenfiordu, jego resztki były widoczne jeszcze w roku 1963.

HASTY (H 24)

Okręt wszedł do służby w listopadzie 1936, po czym został skierowany do 2 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej w której składzie pozostawał nieprzerwanie do czerwca 1939 r. W latach 1937–1939 patrolował wody hiszpańskie w składzie tzw. „patroli nieinterwencji" w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową[85]. Na przełomie czerwca i lipca 1939 r. trafił do Anglii, gdzie w Devonport Dockyard został poddany remontowi, po czym powrócił na Morze Śródziemne.

Po wybuchu II wojny światowej jednostka nadal operowała na dotychczasowym akwenie eskortując konwoje na trasie Port Said-Gibraltar. W październiku 1939 zapadła decyzja o przebazowaniu 1 Dywizjonu 2 Flotylli[86] do Freetown w Sierra Leone, gdzie weszła w skład Force „K" poszukujących niemieckich rajderów na wodach Południowego Atlantyku.

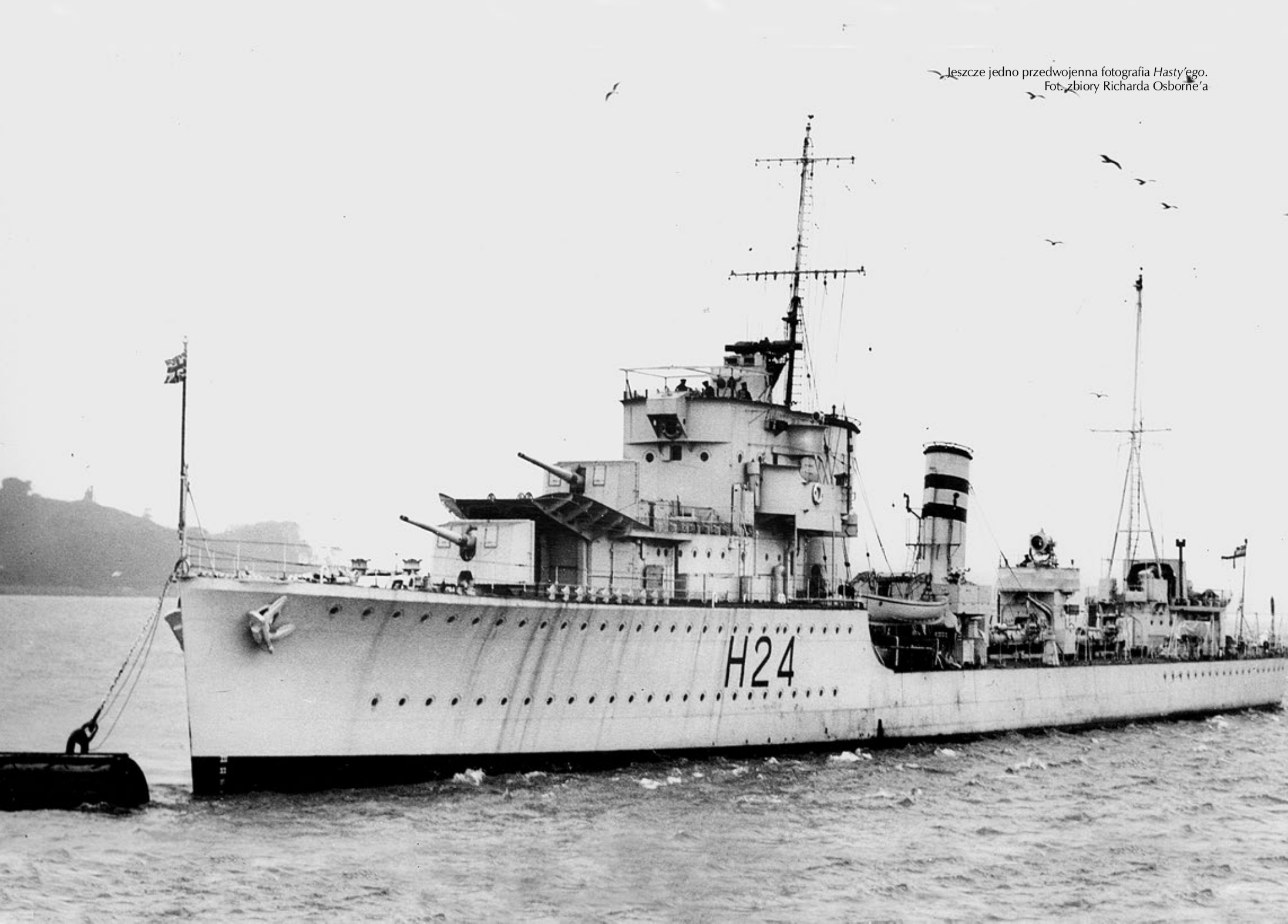
17 grudnia 1939 r. *Hasty* wraz ze swymi bliźniakami dołączył do zespołu stworzonego do ewentualnych poszukiwań pancernika „kieszonkowego" *Admiral Graf Spee* w przypadku próby przebijania się tej internowanej w Montevideo jednostki do Niemiec. Gdy cała sprawa stała się nieaktualna wobec samozatopienia pancernika, niszczyciel został w styczniu 1940 r. skierowany do Wielkiej Brytanii celem przeprowadzenia remontu. Po drodze 12 lutego 1940 r. *Hasty* zdołał na wodach Western Approaches zatrzymać i opanować niemiecki parowiec *Morea*, usiłujący przerwać blokadę (późniejszy *Empire Stemen*).

Po przeprowadzeniu niezbędnych napraw jednostka w marcu 1940 r. została przydzielona do Home Fleet. W dniach 19–20 marca wraz z *Vivian* eskortował do Newport niszczyciel *Jervis*, uszkodzony w kolizji ze szwedzkim statkiem na Morzu Północnym. Uszkodzenia spowodowane warunkami atmosferycznymi sprawiły, że *Hasty* nie znalazł się wśród sił uczestniczących w początkowym etapie kampanii norweskiej. Do akcji wszedł 21 kwietnia 1940 r. eskortując lotniskowce *Glorious* i *Ark Royal*, których samoloty pokładowe atakowały niemieckie cele w Norwegii. W dniach 28 kwietnia – 2 maja 1940 r. jednostka uczestniczyła w ewakuacji alianckich sił z przyczółków pod Andalsnes i Namsos.

W dniu 16 maja „zrekonstruowana" 2 Flotylla Niszczycieli z *Hasty* w składzie, opuściła Plymouth kierując się na dobrze już znane wody Morza Śródziemnego. W roku 1940 jednostka uczestniczyła w ostrzale Bardii (jeszcze razem z Francuzami !) w czerwcu i w bitwie koło Kalabrii w lipcu. W czasie bitwy koło przylądka Spada 19 lipca 1940 r. niszczyciel podjął z morza 525 rozbitków z włoskiego krążownika *Bartolomeo Colleoni* zatopionego przez aliancki zespół z australijskim krążownikiem *Sydney* na czele. W dniu 2 października 1940 okręt wraz z bliźniaczym *Havockiem* zatopiła w rejonie Sidi Barani włoski okręt podwodny *Berillo* (Camillo Milesi Ferratti) na którym zginęło 2 członków załogi, a pozostałych 47 trafiło do brytyjskiej niewoli. W nocy 11/12 listopada 1940 r. *Hasty* eskortował lotniskowiec *Illustrious* w czasie słynnego rajdu na Tarent, a miesiąc później w nocy 18/19 grudnia brytyjski zespół ostrzeliwujący port Valona w Albanii.

W czasie operacji konwojowej na Maltę pod kryptonimem „Excess" niszczyciel 16 stycznia 1941 wchodził w skład eskorty lotniskowca *Illustrio-*

84. Wg Englisha J, A*MAZON to*… okręt otrzymał również trafienie torpedą w siłownię.
85. Wg Rubanowa OA *Eskadriennyje…*
86. Były to *Hardy, Hasty, Hereward* i *Hostile.*



Jeszcze jedno przedwojenna fotografia *Hasty'ego*.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

us, który został poważnie uszkodzony w toku tej akcji. *Hasty* uczestniczył 27 marca 1941 r. w ramach zespołu „B" w równie słynnej bitwie pod Matapanem, a 21 maja tego roku w ostrzale Trypolisu.

W końcu kwietnia i maju niszczyciel brał udział w operacji ewakuacji sił brytyjskich i Commonwealthu zrazu z kontynentalnej Grecji, a później także z Krety. W dniach 21–22 maja 1941 okręt wchodził w skład zespołu[87], który zniszczył na zachód od Krety konwój 12 miejscowych statków zmierzających na wyspę z siłami niemieckimi.

W dniu 4 lipca 1941 r. *Hasty* ostrzeliwał pozycje sił Vichy w Libanie, a następnie do końca roku działał na przybrzeżnej trasie konwojowej do Tobruku. Między innymi w dniu 23 grudnia 1941 wraz z bliźniaczym *Hotspur* zatopił na północ od Sollum *U 79* (KL Wolfgang Kaufmann), biorąc do niewoli całą jego 44 osobową załogę.

W miesiącach styczeń – luty 1942 r. okręt pełnił służbę konwojową ochraniając konwoje MF 3 i MF 4 z Aleksandrii na Maltę, a w połowie lutego również MF 6. 24 lutego 1942 r. jednostka weszła w skład 22 Flotylli Niszczycieli. 16 marca okręt ostrzeliwał Rodos, a 22 marca uczestniczył w II bitwie o Syrtę.

W dniu 13 czerwca 1942 *Hasty* opuścił Aleksandrię z konwojem MW 11 na Maltę w ramach operacji „Vigorous". W nocy z 14/15 czerwca 1942 r. konwój zaatakowały niemieckie Schnellbooty. O godz. 03:35 *S-56* (OL Wuppermann) storpedował i uszkodził krążownik *Newcastle*, o godz. 04:40 torpeda *S 35* (OL Horst Weber) dosięgła *Hasty'ego*. Wybuch torpedy, która trafiła w lewą burtę zniszczył dziobową część kadłuba aż po stanowisko artyleryjskie działa „A", spowodował pożar na pokładzie, zaś woda stopniowo zatapiała kotłownie. Los *Hasty'ego* był przesądzony, bliźniaczy *Hotspur* przejął załogę, a następnie dobił uszkodzony niszczyciel torpedą. *Hasty* zatonął w punkcie o współrzędnych 34°05'N i 22°00'E na południowy wschód od Krety. Wraz z okrętem zginęło 12 członków jego załogi, a kolejny zmarł później z ran.

HAVOCK (H 43)

Po wejściu do służby w styczniu 1937 r. jednostka została przydzielona do 2 Flotylli Niszczycieli i skierowana na Morze Śródziemne, gdzie pozostawała do sierpnia 1939. Już w dniu 13 marca 1937 r. jednostka wraz z *Gipsym* została zaatakowana, na szczęście nieskutecznie przez lotnictwo frankistowskie w rejonie Majorki. W okresie między majem a sierpniem 1937 r. niszczyciel pełnił służbę na śródziemnomorskich wodach Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. W nocy z 31 sierpnia na 1 września 1937 r. *Havock* w punkcie o współrzędnych 38°46'N i 00°31'E został zaatakowany przez nierozpoznany okręt podwodny, który został w odpowiedzi obrzucony bombami głębinowymi. Po zakończeniu II wojny światowej okazało się, że sprawcą ataku był włoski *Iride*[88].

W sierpniu 1939 r. niszczyciel przeszedł do Wielkiej Brytanii, gdzie w dniach 15–26 został poddany krótkiemu remontowi w Sheerness, a po zakończeniu prac skierowany odwrotnie do Gibraltaru. Wybuch II wojny światowej zastał jednostkę w drodze do Freetown w Sierra Leone, gdzie dołączyła do Force „K" poszukującej niemieckich rajderów i łamaczy blokady na Południowym Atlantyku. W listopadzie 1939 r. *Havock* trafił do Anglii, gdzie znów trafił do stoczni w Sheeerness. Prace remontowe zakończono w marcu 1940 r. i skierowano okręt do Scapa Flow, gdzie 27 marca wszedł w skład 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet.

Havock znalazł się wśród okrętów Flotylli, które wzięły udział w I bitwie o Narwik. Dowodzony przez lt cdr (pol. kmdr ppor.) Rafe E. Courage jednostka była w grupie, która atakowała niemieckie statki na redzie Narwiku. To prawdopodobnie dwie torpedy z salwy odpalonej przez niszczyciel posłały na dno *Z 22 – Antona Schmitta*[89].

W drugiej fazie starcia, gdy przegrupowujące się siły zespołu Cpt. Warburton-Lee zostały zaatakowane przez niemieckie niszczyciele, *Havock* wraz z *Hostilem* eskortowały uszkodzonego *Hotspura* na zachód w kierunku wyjścia z fiordu. Na wysokości Skjaelfiordu brytyjskie okręty zauważyły niemiecki zaopatrzeniowiec *Rauenfels* (8460 BRT) z amunicją (konkretnie: 8 armat kal. 150, 8 x 88 albo 105 oraz 18x20 mm plot), dla walczących w Narwiku oddziałów. Statek po opuszczeniu go przez załogę został zniszczony ogniem artyleryjskim niszczycieli[90]. Część źródeł

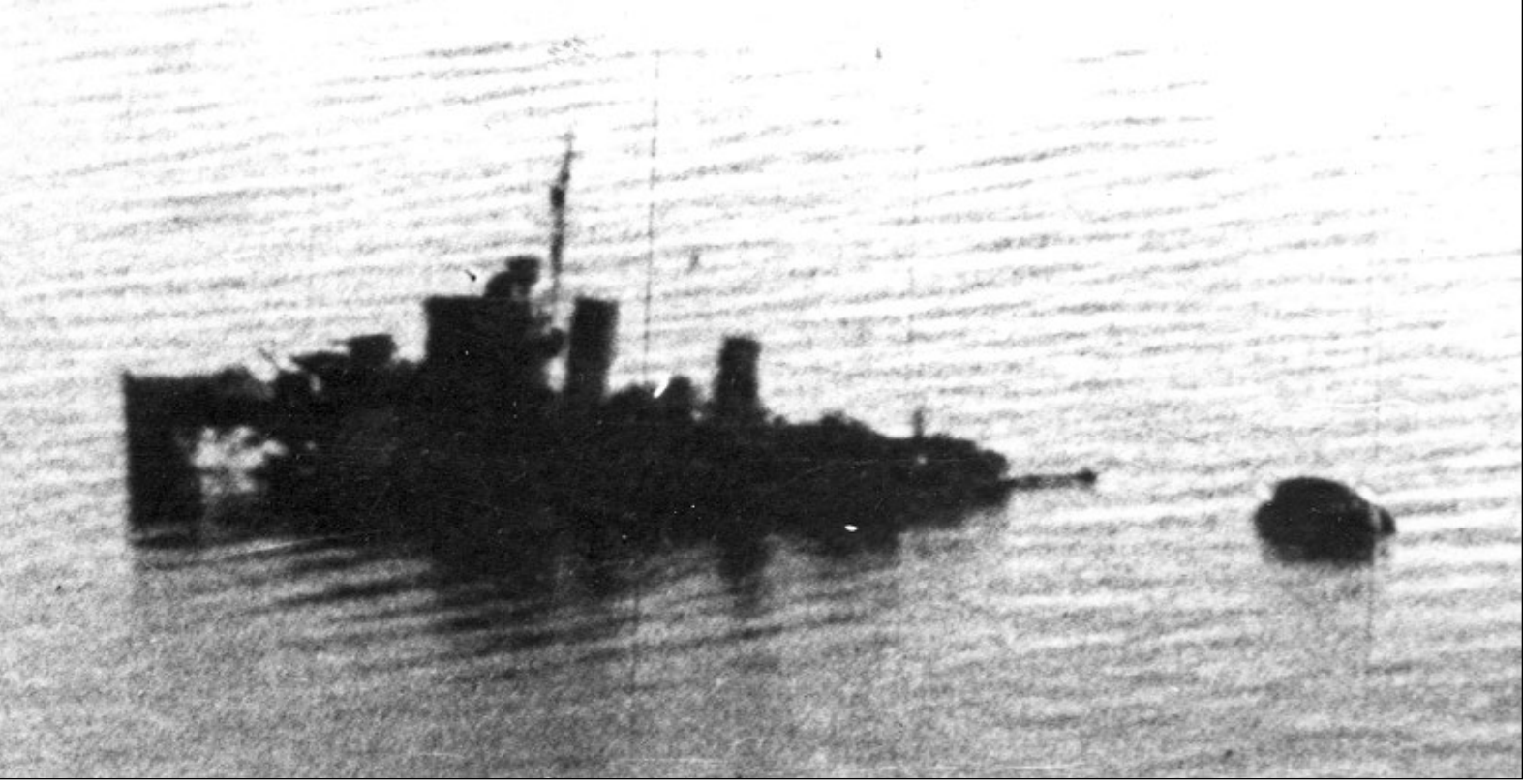
87. Były to krążowniki *Dido*, *Orion* oraz niszczyciele *Janus*, *Kimberley*, *Hereward* i *Hasty*.

88. Wg Dyskanta JW. *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983.

89. Wg Lipińskiego J, *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1975.

90. Wg Perepeczki A, *Burza nad* … t 1, Warszawa 1999.

Burtowe ujęcie *Havocka* z Morza Śródziemnego z okresu wojny domowej w Hiszpanii. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Havock – wrak wiosną 1942 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

wspomina, że *Havock* wziął do niewoli 16 członków jego załogi.

W kampanii norweskiej niszczyciel uczestniczył do początków maja 1940 r. Między innymi osłaniał pancernik *Warspite* w czasie ostrzału Narwiku.

Po krótkim remoncie jednostkę przydzielono do Nore Command i skierowano do działań przeciwko niemieckim siłom nacierającym w Holandii. 10 maja okręt wraz z *Hyperionem* ostrzeliwał Niemców na lotnisku Waalhaven, 11 ratował rozbitków z holenderskiego promu *Princes Juliana*, których dowiózł do Anglii, zaś 14 ubezpieczał ewakuację IJmuiden.

W dniu 16 maja 1940 r. *Havock* został przesunięty do Floty Śródziemnomorskiej i przebazowany na Maltę, gdzie wszedł w skład 2 Flotylli Niszczycieli. 19 lipca aliancki zespół[91] odkrył w rejonie przylądka Spada 2 włoskie lekkie krążowniki zmierzające na wyspę Leros w Dodekanezie. W czasie starcia o godz. 09:59 zatopiono 6 Mm od Krety *Bartolomeo Calleoniego*, w czym swój udział zarówno australijski *Sydney* jak i niszczyciele. Na *Colleonim* zginęło 121 członków załogi, w tym 4 oficerów, zaś dalszych 525 rozbitków wyłowiły z morza brytyjskie jednostki, które później dostarczyły jeńców do Aleksandrii. W drodze powrotnej do bazy jednostka została uszkodzona w wyniku ataku włoskiego lotnictwa, które doprowadziło do zalania kotłowni. Prowadzone w Aleksandrii naprawy zakończono 15 września 1940 r.

W dniu 2 października 1940 r. *Havock* wraz z bliźniaczym *Hastym* zatopił na północ od Sidi Barani włoski okręt podwodny *Berillo*, biorąc do niewoli niemal całą jego załogę.

W listopadzie 1940 r. niszczyciel wchodził w skład eskorty lotniskowa *Illustrious* w trakcie słynnej operacji „Judgemenet" – nocnego nalotu lotnictwa pokładowego na włoską bazę w Tarencie.

W końcu listopada okręt uczestniczył w operacji „Collar" jako eskorta głównych sił Floty Śródziemnomorskiej. 23 grudnia 1940 r. doszło do kolizji *Havock* z pancernikiem *Valiant* w wyniku czego niszczyciel z uszkodzonym dziobem trafił do stoczni na Malcie, gdzie został poddany remontowi. Prace zakończono 20 lutego 1941 r. i jednostka zasiliła 10 Flotyllę Niszczycieli w Aleksandrii.

W dniu 28 marca 1941 r. okręt uczestniczył w równie słynnej bitwie pod Matapanem w ramach zespołu „C"[92]. W nocnej fazie starcia ubezpieczał siły główne i miał także swój w zniszczeniu włoskich niszczycieli *Vittorio Alfieri* i *Giosue Carducci*.

Wiosną 1941 jednostka prowadziła działania eskortowe na trasie do Grecji i na Kretę. W czasie patrolu 23 maja 1941 r. w rejonie Heraklion na Krecie *Havock* został zaatakowany przez niemieckie bombowce nurkujące. W wyniku ataku okręt stracił 15 zabitych oraz 10 rannych członków załogi, jednak mimo odniesionych uszkodzeń zdołał dotrzeć do Aleksandrii.

Po zakończeniu napraw 16 czerwca 1941 r. okręt został skierowany w ramach Inshore Squadron na przybrzeżną trasę konwojową do Tobruku, na której operował między lipcem a październikiem tego roku. W dniu 21 października 1941 r. jednostka znów trafiła do stoczni w Aleksandrii, tym razem z powodu uszkodzeń wałów napędowych i śrub. Remont zakończono dopiero w początkach grudnia i 4 niszczyciel wrócił do linii.

15 grudnia 1941 r. wyszedł w morze w ramach zespołu kadm. Philipa Viana eskortującego na Maltę transportowiec *Breconshire*. W trakcie tej operacji 17 grudnia doszło do tzw. I bitwy koło Syrty, w której wziął również udział *Havock*. Nazajutrz 18 okręt opuścił Maltę, by wraz z zespołem „K" wziąć udział w nieudanym wypadzie przeciwko włoskiemu konwojowi na wodach libijskich, który zakończył się dramatem na polu minowym.

W styczniu 1942 jednostka uczestniczyła w ochronie konwojów w ramach operacji MF-1 i MF-3, a w lutym MF-5. W dniu 19 stycznia r. 1942 *Havock* eskortował uszkodzony transportowiec *Thermopylae* z Benghazi do Aleksandrii, a następnie ratował jego załogę po zatopieniu statku przez nieprzyjacielskie lotnictwo.

W lutym 1942 r. w ramach reorganizacji floty jednostka dołączyła do 22 Flotylli Niszczycieli by 22 marca wziąć udział w II bitwie pod Syrtą. W tym starciu okręt został trafiony pociskiem kal. 381 mm z pancernika *Littorio*, któ-

91. Były to krążownik *Sydney* (RAN) i niszczyciele *Hasty*, *Hero*, *Havock*, *Hyperion* i *Ilex*.

92. Wg Perepeczki A, *Bitwa u przylądka Matapan*, Gdańsk 2006.

ry spowodował uszkodzenia, chwilowe unieruchomienie jednostki oraz śmierć 7 członków jej załogi. Mimo to *Havock* zdołał 23 marca osiągnąć Maltę, gdzie został odstawiony do remontu, bowiem uszkodzenie spowodowało między innymi zalanie jednej z kotłowni. 3 kwietnia 1942 r. w trakcie remontu w suchym doku niszczyciel został dodatkowo uszkodzony przez pobliskie wybuchy bomb w czasie nalotu lotniczego. To przesądziło o przerzuceniu nie całkiem jeszcze sprawnej technicznie jednostki z Malty do bezpieczniejszego Gibraltaru. Już 5 kwietnia *Havock* opuścił Maltę, lecz rankiem 6 kwietnia 1942 r. wszedł na mieliznę w pobliżu latarni morskiej Keleba na wybrzeżu Tunezji w punkcie o współrzędnych 36°32'N i 11°08'E. Gdy podjęte próby zejścia z błotnistej mielizny nie przyniosły rezultatów d-ca lt cdr (pol. kmdr ppor.) Geoffrey R. G. Watkins postanowił opuścić okręt po wcześniejszym zniszczeniu jego istotnych elementów[93]. Załoga i transportowani pasażerowie fatalnego rejsu dotarli do brzegu, gdzie zostali internowani przez lokalne francuskie władze kolonialne podległe Vichy. W trakcie ewakuacji niszczyciela zginął jeden z członków jego załogi. Porzucony i zniszczony przez własną załogę wrak *Havocka* miał zostać jeszcze w dniu 6 kwietnia 1942, dobity torpedą przez włoski okręt podwodny *Aradam*, co nie znajduje jednak potwierdzenia we wszystkich źródłach.

HEREWARD (H 93)

Zbudowana przez stocznię Vickers-Armstrong w Newcastle on Tyne jednostka weszła do służby w grudniu 1936 r. Na pokładzie niszczyciela testowano nowe podwójne działo kal. 120 mm przeznaczone dla jednostek typu „Tribal", które zamontowano na dziobowym stanowisku „B". Próby przeprowadzono w Gibraltarze w okresie styczeń–marzec 1937. Po ich zakończeniu i powrocie do Anglii na okręcie zamontowano w Portsmouth standardowe pojedyncze działa na stanowiskach „A" i „B". Prace te trwały od 15 marca do 18 maja 1937 r., a już 20 jednostka wyszła na Morze Śródziemne, gdzie zasiliła 2 Flotyllę Niszczycieli.

W związku z toczącą się w Hiszpanii wojną domową *Hereward* do września 1937 r. operował u hiszpańskich wybrzeży śródziemnomorskich, odwiedzając między innymi Almerię. W dniach 30 września – 30 października 1938 jednostka przeszła remont na Malcie, a kolejny w okresie czerwiec – lipiec 1939 r. już w Portsmouth Dockyard. Po zakończeniu prac okręt powrócił na Morze Śródziemne, gdzie zastał go wybuch II wojny światowej. *Hereward* do października 1939 r. operował na tym akwenie, pełniąc służbę eskortową i patrolową w poszukiwaniu kontrabandy wojennej. W październiku przesunięto niszczyciel do South Atlantic Command we Freetown, gdzie podjął poszukiwania niemieckich rajderów i statków handlowych próbujących przedostać się do Vaterlandu. Nie były działania bezowocne, bowiem 5 listopada 1939 r. 300 Mm na południowy zachód od Freetown zatrzymał niemiecki statek *Uhenfels* (7603 BRT), który następnie doprowadził do bazy jako pryz .

W dniu 11 listopada 1939 r. okręt opuścił Freetown i pokonując Atlantyk przeszedł na Trynidad, który osiągnął 20 tego miesiąca. Trynidad stał się bazą niszczyciela do 20 stycznia 1940. W międzyczasie okręt znalazł się w grupie utworzonej dla przeciwdziałania ewentualnej próbie wyrwania się zablokowanego w urugwajskim Montevideo niemieckiego pancernika „kieszonkowego" *Admiral Graf Spee*. Po samo zatopieniu „przedmiotu" zainteresowania *Hereward* powrócił na Karaiby, gdzie pełnił służbę patrolową, między innymi blokując w amerykańskim Port Evanglades na Florydzie niemiecki statek *Arauca* (4354 BRT).

23 stycznia 1940 r. wraz z bliźniaczym *Hunter* opuścił Bahamy eskortując do Halifaksu pancernik *Valiant* i krążownik *Enterprise*. Trudne warunki pogodowe na trasie rejsu spowodowały konieczność dokonania napraw w Halifaksie zakończonych 15 lutego 1940 r. Do Anglii jednostka wyszła 27 lutego jako eskorta krążownika *Orion* z prochami Johna Buchana, gubernatora Kanady na pokładzie.

Z uwagi na stan techniczny *Hereward* trafił do stoczni w Portsmouth w której prace trwały do 12 kwietnia, co spowodowało, że niszczyciel nie wziął udziału w początkowej fazie kampanii norweskiej, w tym I bitwy o Narwik. Na wodach Norwegii pojawił się dopiero 17 kwietnia ubezpieczając ostrzał lotniska Sola w Stavangerze, a 22 eskortując lotniskowce *Ark Royal* i *Glorious*, które zapewniały

93. Wg Rohwera J, *Chronology of the War of the Sea 1939–1945. The Naval History od World War Two*, Annapolis 2005.

Hereward w trakcie prób nowej wieży Mk XIII przeznaczonej dla budowanych niszczycieli typu „Tribal". Fot. zbiory Richarda Osborne'a

osłonę lotniczą jednostek Royal Navy w ramach operacji „DX".

W początkach maja 1940 r. niszczyciel został przerzucony do Nore Command i skierowany na wody Morza Północnego. 11 maja *Hereward* eskortował jednostki ewakuujące obywateli brytyjskich z Scheveningen, a 13 wywiózł z Hook van Holland królową Holandii Wilhelminę z rodziną, którą przerzucił do Harwich.

16 maja zapadła decyzja o skierowaniu okrętu na wody Morza Śródziemnego. Nazajutrz 16 maja *Hereward* opuścił Plymouth by 24 maja osiągnąć Aleksandrię, gdzie wszedł w skład 2 Flotylli Niszczycieli.

Już 9 lipca 1940 r. jednostka wzięła udział w bitwie koło Kalabrii, w której trakcie dosięgły ją odłamki upadającego w pobliżu pocisku wystrzelonego przez włoski pancernik *Giulio Cesare*. W początkach listopada niszczyciel znajdował się w eskorcie lotniskowca *Illustrious* w czasie słynnego rajdu na Tarent w ramach operacji „Judgement". 27 listopada 1940 r. uczestniczył w bitwie koło przylądka Spartivento. Wziął udział w operacji „Collar", a później w dniach 10–12 grudnia zwalczał włoski transport drogowy (!) na wybrzeżu Cyrenajki. 14 grudnia 1940 r. wraz z bliźniaczym *Hyperionem* zatopił 30 Mm na północ od Sidi Barani (wg innych źródeł w rejonie Bardiac) włoski okręt podwodny *Naiade* (TV Pietro Notarbartolo), biorąc do niewoli 47 członków jego załogi.

19 grudnia niszczyciel eskortował brytyjski zespół, który ostrzelał port Valona w Albanii. Następnie 25 grudnia wyszedł na Atlantyk, by wesprzeć konwój WS-5A atakowany przez niemiecki ciężki krążownik *Admiral Hipper*.

W dniu 7 stycznia 1941 r. wyszedł z Gibraltaru z 3 niszczycielami Force „F"[94] eskortując krążownik *Bonaventure* zmierzający jako wzmocnienie sił Floty Śródziemnomorskiej w ramach operacji „Excess. 10 stycznia 1941 r. na wodach Cieśniny Sycylijskiej *Hereward* zatopił torpedą, uszkodzony przez *Bonaventure'a*, włoski torpedowiec *Vega*, który poszedł na dno w rejonie Pantellarii. 11 stycznia okręt osiągnął Maltę, a 15 powrócił do Aleksandrii.

13 lutego niszczyciel eskortował jednostkę *Chakla* do Benghazi, a 22 tego miesiąca wziął wraz z *Decoyem* i kanonierką *Ladybird* udział w rajdzie komandosów na wyspę Castellorizio na Morzu Egejskim u wybrzeża Turcji w ramach operacji „Abstention". Sama akcja komandosów zakończyła się niepowodzeniem i jedynie nielicznych jej uczestników okręty zdołały ewakuować 24 lutego[95].

W dniach 28/29 marca 1941 r. *Hereward* uczestniczył w bitwie pod Matapanem w składzie zespołu „B"[96], a następnie w kwietniu ewakuował siły brytyjskie z Grecji. 21 maja w ramach Force „D" zniszczył 25 Mm na północny zachód od Zatoki Suda rybackie jednostki używane przez Niemców do transportu wojsk.

W dniu 28 maja 1941 r. zespół[97] ewakuował oddziały z rejonu Heraklionu na Krecie. W drodze powrotnej okręty zespołu zostały zaatakowane przez niemieckie lotnictwo bombowe. Około godz. 06:50 Ju 87 Stuka ze składu III/St.G2[98] uzyskał bezpośrednie trafienie w kadłub niszczyciela przed przednim kominem. Spowodowało to spadek prędkości *Herewarda*, który pozostawiono „własnemu losowi" by nie spowalniać marszu całego zespołu. Wkrótce jednostka stała się przedmiotem kolejnego ataku lotniczego, co tym razem doprowadziło do zatonięcia *Herewarda* w punkcie o współrzędnych 35°20'N i 25°20'E w Cieśninie Kasos 9 Mm od południowych brzegów Krety na wysokości miejscowości Plaka. Z okrętem zginęło 767 członków załogi, w tym 4 oficerów, a 89 ocalałych rozbitków, w tym 5 oficerów, podjęły z morza biorąc do niewoli włoskie kutry torpedowe MAS[99].

HERO (H 99) / RCN CHAUDIÈRE

Okręt po wejściu do służby w drugiej połowie października 1936 r. został przydzielony do 2 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. Na tym akwenie jednostka operowała praktycznie aż do wybuchu II wojny światowej, o ile nie liczyć przeprowadzonego w czerwcu i lipcu 1939 r. re-

94. Były to prócz *Herewarda* także *Hasty, Hero* i *Jaguar*.
95. Wg Englisha J, A*MAZON to…*
96. Wg Perepeczki A, *Bitwa u…*
97. Krążowniki *Dido, Orion, Ajax* oraz niszczyciele *Hereward, Hasty, Janus* i *Kimberley*.
98. Wg Whitley'a MJ, *Zerstörer im…*
99. Wg innych źródeł straty wynosiły 75 zabitych i 91 wziętych do niewoli rozbitków.

Hereward w składzie 2 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym. Uwagę zwraca nowy kształt pomostu ze ściętymi ścianami.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Hero na ciekawej fotografii z listopada 1936 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

montu w Anglii. Niszczyciel w ramach swych obowiązków pełnił między innymi służbę na wodach hiszpańskich w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową.

W momencie wybuchu światowego konfliktu we wrześniu 1939 r. *Hero* znajdował się na Malcie i natychmiast podjął służbę patrolową oraz poszukiwanie kontrabandy wojennej. Jednostka operowała na Morzu Śródziemnym do początków października 1939 r., to znaczy chwili, gdy stwierdzono iż Włochy starają się zachować neutralność w trwającym konflikcie. Wówczas, 5 października niszczyciel wraz z 3 bliźniakami przesunięto do South Atlantic Command we Freetown w Sierra Leone, gdzie dołączył do Force „K". Zadaniem tych sił było poszukiwanie na wodach Południowego Atlantyku niemieckich rajderów i statków próbujących przebić się do Niemiec. W grudniu 1939 r. *Hero* operował na Karaibach o oparciu o Pernambuco, a w styczniu 1940 powrócił do Gibraltaru, gdzie został poddany drobnemu remontowi. W dniu 7 lutego 1940 r. okręt opuścił Gibraltar w eskorcie konwoju OG17F do Liverpool, a 15 trafił do Portsmouth, dokąd został skierowany na remont stoczniowy. Naprawę zakończono 16 marca, po czym jednostkę przydzielono do 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet.

Hero wziął udział w kampanii norweskiej. Między innymi zabezpieczał minowanie rejonu Bodo w ramach operacji „Wilfred" w dniach 5–8 kwietnia 1940 r. Część źródeł[100] przypisuje *Hero* zatopienie bombami głębinowymi *U 50* (KL Hermann Max Bauer) w rejonie Muckie Flugge[101]. 13 kwietnia 1940 okręt stanowił eskortę pancernika *Warspite* w II bitwie o Narwik.

Wówczas niszczyciele zespołu[102] wspierane przez *Warspite'a* „dobijały" niemieckie okręty. Wśród ostatniej trójki, która schroniła się w Rombakenfiordzie był *Z 18 – Hans Lüdemann*. Właśnie ta jednostka opuszczona już przez własną załogę z powodu braku paliwa i amunicji miała zostać zatopiona torpedą odpaloną przez *Hero*.

24 kwietnia 1940 r. niszczyciel ubezpieczał pancernik *Warspite* w czasie ostrzeliwania niemieckich pozycji pod Narwikiem. W początkach maja powrócił do Scapa Flow, a już 12 tego miesiąca został skierowany wraz z 2 Flotyllą do Aleksandrii by wzmocnić Flotę Śródziemnomorskiej. W czerwcu i lipcu niszczyciel operował we wschodniej części nowego akwenu.

W dniu 19 lipca 1940 r. *Hero* wchodził w skład zespołu, który w trakcie starcia koło przylądka Spada posłał na dno zmierzający na Leros włoski lekki krążownik *Bartolomeo Colleoni*, a następnie ratował jego ocalałych rozbitków. 23 sierpnia 1940 w czasie przejścia przez Morze Śródziemne ratował wraz *Mohawkiem* załogę bliźniaczego *Hostile'a*, który wszedł na minę w rejonie przylądka Bon, a następnie dobił wrak torpedą, zaś rozbitków dowiózł na Maltę. Na przełomie sierpnia i września 1940 r. jednostka uczestniczyła w operacji „Hats" – przerzucie Force „F" do Aleksandrii.

W okresie październik – początek listopada okręt przechodził remont na Malcie, a po zakończeniu prac eskortował lotniskowiec *Illustrious* w czasie słynnego nocnego rajdu na bazę Tarent. *Hero* uczestniczył także w operacji „Collar", a następnie 27 listopada 1940 r. w bitwie pod przylądkiem Spartivento.

W dniu 24 grudnia jednostka dotarła z konwojem MG 1 do Gibraltaru, gdzie weszła w skład 13 Flotylli Niszczycieli, by następnie na Atlantyku wesprzeć konwój WS-5A, atakowany przez niemiecki krążownik ciężki *Admiral Hipper*.

W Nowy Rok 1 stycznia 1941 r. zespół okrętów 13 Flotylli zaatakował konwój sił Vichy w rejonie Oranu, a zdobyte statki doprowadził do Gibraltaru, 10 tego miesiąca uczestniczył w operacji „Excess", a 20 ubezpieczał siły ostrzeliwujące Tobruk.

W kwietniu i maju 1941 r. *Hero* operował głównie na trasach konwojów ewakuacyjnych z Grecji, a następnie Krety, choć w początkach maja wziął również udział w operacji zaopatrzeniowej Malty pod kryptonimem „Tiger". W nocy z 22/23 maja 1941 r. wraz z *Decoy'em* ewakuował z Krety do Aleksandrii króla Grecji z rodziną, a 24 dostarczył do Zatoki Suda 60 osobowy zespół sił specjalnych.

W czerwcu 1941 r. *Hero* wspierał ogniem artyleryjskim alianckie działania w Libanie przeciw siłom Vichy w ramach operacji „Exporter". W lipcu 1941 r. niszczyciel trafił do Inshore Squadron i przez kolejne 3 miesiące operował na przybrzeżnej, choć niebezpiecz-

100. Wg Englisha J, A*MAZON to*…

101. Inne źródła podają, że *U 50* poszedł na dno na minie w rejonie Trondheim 6 kwietnia 1940.

102. Były to *Icarus, Foxhound, Forester, Kimberley, Bedouin, Punjabi, Eskimo, Cossack* i *Hero*.

Hero przy burcie lotniskowca *Ark Royal* w składzie Force „K"- koniec 1939 r. Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

nej trasie zaopatrzeniowej do Tobruku. 24 września wchodził w skład eskorty pancernika *Queen Elizabeth* w trakcie operacji konwojowej na Maltę pod kryptonimem „Halberd".

25 października 1941 r. niszczyciel wraz z *Encounterem* i *Expressem* eskortowały stawiacze min *Abdiel* i *Latona* z zaopatrzeniem i posiłkami dla Tobruku. W trakcie pokonywania trasy zespół został zaatakowany przez nieprzyjacielskie lotnictwo. Unieruchomiona *Latona* stanęła w płomieniach, zaś 40 minut później, gdy *Hero* ewakuował załogę stawiacza min sam został uszkodzony w wyniku bliskich wybuchów bomb. Niszczyciel z uszkodzonym poszyciem prawej burty powrócił do Aleksandrii, gdzie w listopadzie dokonano napraw. Po zakończeniu remontu jednostka podjęła ponownie zadania eskortowe.

W lutym 1942 r. w związku z reorganizacją floty okręt wszedł w skład 22 Flotylli Niszczycieli by wziąć następnie udział w II bitwie pod Syrtą. W dniu 28 maja 1942 wraz *Eridgem* i *Horwothem* zatopił po 15 godzinach „łowów" na północny wschód od Tobruku *U 568* (KL Joachim Preuss), biorąc do niewoli 47 (lub jak chcą inne źródła 42) osobową załogą.

30 czerwca 1942 r. *Hero* wraz z *Zulu* wyłowił z morza 1105 rozbitków z jednostki-bazy *Medway*, zatopionej przez U-boota na trasie między Aleksandrią a Hajfą. Mimo nie najlepszego stanu technicznego jednostka kontynuowała służbę. 17 sierpnia 1942 r. okręt podjął z morza 1100 rozbitków ze zmierzającego na Cypr transportowca *Princess Marguerite*.

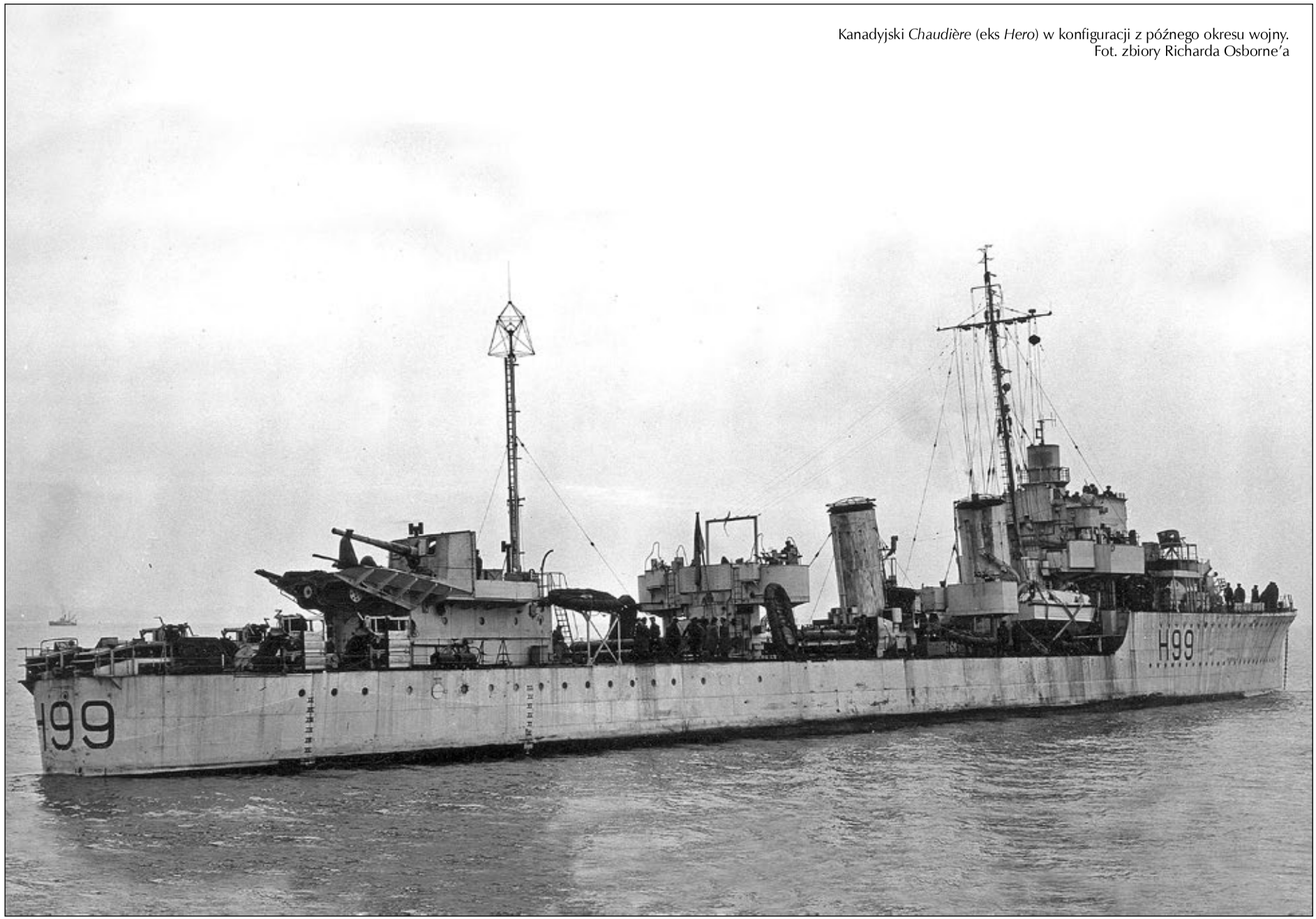
30 października 1942 niszczyciel znalazł się wśród sił[103], które przy współpracy z samolotem z 42 Sqdn RAF zatopiły 60 Mm na północny zachód od Port Saidu *U 559* (Hans Heidtmann). Z okrętem zginęło 7 członków załogi, a ocalałych 38 alianci wzięli do niewoli[104].

Z uwagi na fakt iż z remontem nie można było już dłużej zwlekać, w grudniu 1942 r. wyprawiono okręt do Anglii trasą wokół przylądka Dobrej Nadziei, wykorzystując go równocześnie po drodze do zadań eskortowych. W kwietniu 1943 r. osiągnięto Portsmouth, gdzie jednostkę z miejsca skierowano do lokalnej stoczni. Prócz niezbędnego remontu dokonano równocześnie przebudowy *Hero* na niszczyciel eskortowy. Prace te trwały od kwietnia do listopada 1943 r.

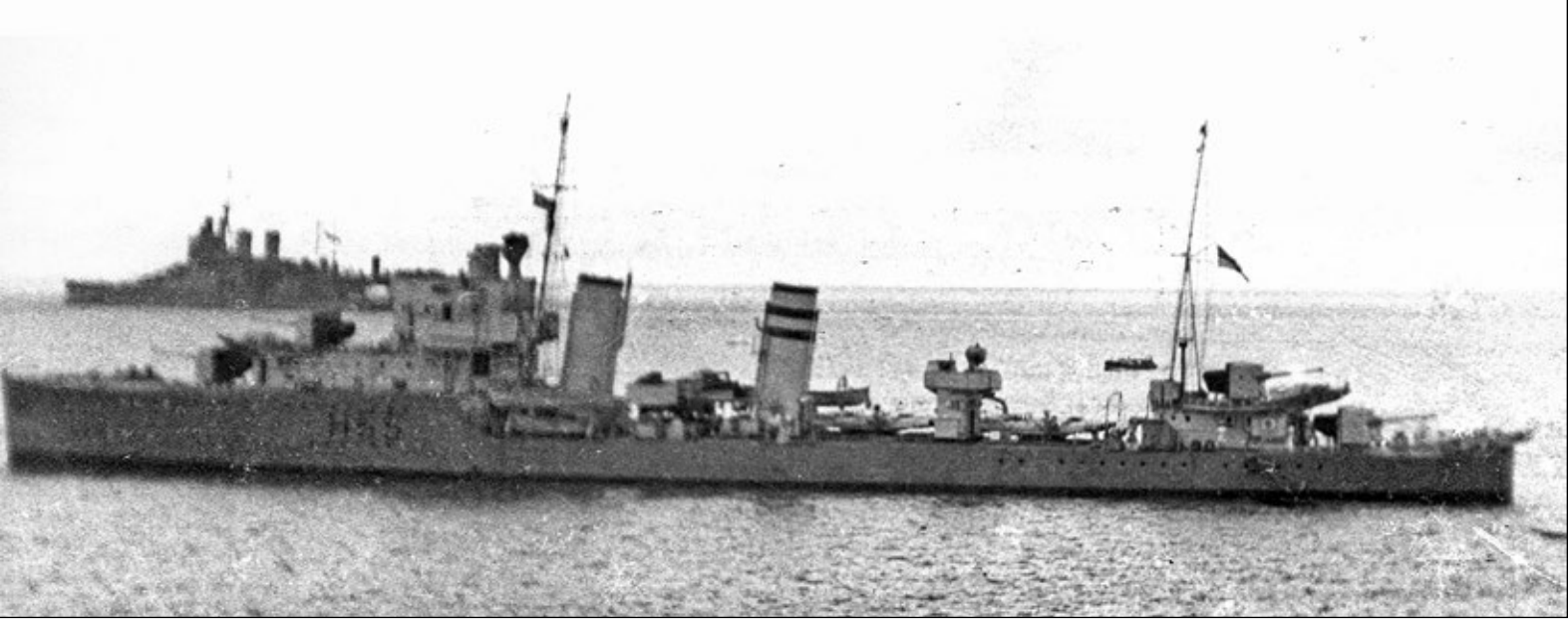
W dniu 16 listopada 1943 r. *Hero* opuścił Union Jack i został oficjalnie przekazany Royal Canadian Navy, w której składzie kontynuował służbę jako *Chaudière*. W grudniu okręt trafił do Scapa Flow i Tobermory, gdzie zgrywano i szkolono nową załogę. W lutym 1944 r. niszczyciel dołączył do Escort Group C2 (kanadyjskiej) w Londonderry by eskortować konwoje atlantyckie. Debiut w nowej roli nastąpił 15 grudnia 1944 z konwojem ON 228. W marcu okręt ochraniał konwój HX 280. W dniu 6 marca po ponad 32 godzinnych „łowach" zespół w którym znajdował się *Chaudière* zmusił do wynurzenia się na powierzchnię i poddania *U 744* (OL Heinz Blischka) 480 Mm na zachód od przylądka Clear w Irlandii. Wraz z U-bootem zginęło 7 członków załogi, a pozostałych 40 wzięto do niewoli. Po spenetrowaniu wnętrza i zdobyciu pewnych dokumentów podjęto próbę odholowania *U 744* do pobliskiego portu, która się jednak nie powiodła i *Icarus* musiał zadać torpedą przysłowiowy „cios łaski".

W dniu 25 kwietnia 1944 r. *Chaudière* został przesunięty do 11th Escort Group (kanadyjskiej) w związku z przygotowaniami do alianckiego lądowania w Normandii. Nowy rejon operacyjny obejmował wody Kanału La Manche i Western Approaches, a podstawowym zadaniem zwalczanie U-bootów bazujących w portach Zatoki Biskajskiej. W krótkim

103. Były to *Pakenham, Petard, Dulverton, Hurwoth* i *Hero*.



Kanadyjski *Chaudière* (eks *Hero*) w konfiguracji z późnego okresu wojny.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Hostile na południowym Atlantyku w końcu 1939 r. Na drugim planie widoczny krążownik liniowy *Renown*. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

czasie latem 1944 niszczyciel uczestniczył w zatopieniu 3 niemieckich okrętów podwodnych:

• *U 678* (OL Guido Hyronimus) 7 lipca w rejonie Beachy Head u wybrzeży Sussex;

• *U 621* (OL Hermann Stuckmann) 18 sierpnia na Zatoce Biskajskiej w rejonie La Rochelle;

• *U 984* (OL Heinz Sieder) 20 sierpnia na Zatoce Biskajskiej na zachód od Brestu.

W październiku 1944 r. niszczyciel pełnił służbę eskortową na wodach islandzkich. W dniu 19 listopada 1944 wyruszył z atlantyckim konwojem ON 267 do Halifaksu, gdzie po przybyciu został skierowany na remont, którego nie udało się ukończyć przed końcem wojny w maju 1945 r. Ostatecznie jednak zrezygnowano z jego dokończenia, wycofując okręt ze służby z dniem 17 sierpnia 1945 r. Później jednostkę sprzedano na złom firmie Dominion Steel Company, która nie rozpoczęła rozbiórki *Chaudière* do roku 1950[105].

HOSTILE (H 55)

Jednostka weszła do służby we wrześniu 1936 r. i została przydzielona do Floty Śródziemnomorskiej, gdzie zasiliła 2 Flotyllę Niszczycieli, w której składzie zastąpiła w październiku *Crescenta*. Co więcej, *Hostile* pełnił czasowo funkcję lidera flotylli aż do momentu pojawienia się *Hardy'ego* w styczniu 1937 r.

Niszczyciel odbył 2 tury operacyjne na wodach hiszpańskich w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. Pierwszą między marcem a czerwcem 1937 r., a drugą od 14 sierpnia do 22 września tego roku. W dniu 23 sierpnia 1937 r. *Hostile* eskortował statek *Noemi Julia* do Port Vendres. Między 17 listopada a 15 grudnia 1937 r. okręt przeszedł remont z dokowaniem w Gibraltarze. W roku 1938 jednostka operowała na wodach Hiszpanii w miesiącach marzec – sierpień, a na przełomie 1938/1939 r. stacjonowała w Barcelonie, zaś u zachodnich wybrzeży Hiszpanii pozostawała aż do roku 1939.

Po zakończeniu hiszpańskiej wojny domowej *Hostile* przeszedł do Anglii, gdzie w Sheerness został poddany remontowi zakończonemu 26 lipca 1939 r. Następnie okręt powrócił na Morze Śródziemne. Wybuch II wojny światowej we wrześniu 1939 r. zastał jednostkę na Malcie. Do początków października niszczyciel pełnił służbę eskortową i patrolową w poszukiwaniu wojennej kontrabandy na dotychczasowym akwenie. Następnie w październiku 1939 r. został przerzucony do South Atlantic Command.

We Freetown w Sierra Leone, gdzie podjął poszukiwania niemieckich rajderów oraz statków usiłujących powrócić do ojczyzny na wodach Południowego Atlantyku.

W dniu 17 grudnia 1939 r. wraz z 3 bliźniaczymi jednostkami dołączył do zespołu utworzonego dla zapobieżeniu ewentualnej próbie przerwania się z urugwajskiego Montevideo niemieckiego pancernika „kieszonkowego" *Admiral Graf Spee*. Gdy cała sprawa stała się nieaktualna wrócił do Force „K". do Wielkiej Brytanii okręt przeszedł w styczniu 1940 i trafił do Chatham Dockyard, gdzie przeprowadzono remont, zakończony 29 marca 1940 r.

W pierwszych dniach kwietnia *Hostile* eskortował krążowniki liniowe *Renown* i *Repulse* z Plymouth do szkockiego Greenock, po czym wszedł w skład 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. Pierwszym jego zadaniem było eskortowanie wraz z *Fearlessem* krążownika *Birmingham* w czasie wypadu przeciwko niemieckim jednostko rybackim u wybrzeży Norwegii.

Hostile wchodził w skład zespołu Cpt. (pol. kmdr) Warburton-Lee w czasie I bitwy o Narwik 10 kwietnia 1940, gdy pełnił funkcję ubezpieczenia atakującej trójki[106] W drugiej fazie starcia jednostka wraz z *Havockiem* pośpieszyła z pomocą uszkodzonemu *Hotspurowi*, którego zdołano odholować do prowizorycznej bazy remontowej w Flakstadoya na Lofotach.

Kontynuując działania na wodach norweskich niszczyciel jeszcze dwukrotni eskortował pancernik *Warspite*, po czym powrócił do Anglii. Tam na przełomie kwietnia i maja 1940 r. w stoczni w Rosyth usunięto powstałe w czasie działań norweskich uszkodzenia. W dniu 19 maja okręt opuścił Rosyth i przeszedł na Morze Śródziemne jako wzmocnienie operujących tam sił Royal Navy. Jednostka weszła w skład „odtwarzanej" 2 Flotylli Niszczycieli, by już 9 lipca 1940 r. wziąć udział w bitwie koło Kalabrii jako eskorta jednostek ciężkich Force „C".

W dniu 22 sierpnia 1940 r. *Hostile* wraz z *Hero* oraz *Nubianem* i *Mohawkiem* zostały skierowane do Gibraltaru, gdzie dołączyły do Force „H". W dniu 23 sierpnia 1940 r. o godz. 02:17 *Hostile* wszedł na włoską minę[107] około 20 Mm na południowy wschód od latarni morskiej na przylądku Bon. Mina wybuchła na lewej burcie na wysokości wręgi nr 150, powodując powstanie dużej wyrwy w poszyciu, a równocześnie wypiętrzenie górnego pokładu, czego skutkiem

104. Na pokładzie *U 559* przed jego zatonięciem alianci zdobyli książkę kodów i egzemplarz maszyny szyfrującej „Enigma".

105. Wg Englisha J., A*MAZON to…*

106. *Hardy, Hunter* i *Havock*.

107. Postawione kilka dni wcześniej przez włoskie niszczyciele *Maestrale, Grecale, Libeccio* i *Sirocco*.

była eksplozja rufowej wyrzutnio torpedowej. W rezultacie doszło de facto do oderwania rufowej części kadłuba niszczyciela, którą przytrzymywały jedynie płyty poszycia pokładu. W wyniku eksplozji zginęło 5 członków załogi, w tym oficer, a dalszych 3 odniosło rany. Pozostałych członków załogi ewakuował *Mohawk*, a następnie *Hero* zadał „cios łaski" swemu bliźniakowi, odpalając kolejno 2 torpedy. Wrak *Hostile'a* zatonął po godz. 04:15 w punkcie o współrzędnych 36°53'N i 11°19'E[108].

HOTSPUR (H 01)

Zbudowana w szkockim Greenock jednostka weszła do służby w końcu grudnia 1936 r., po czym została skierowana do Floty Śródziemnomorskiej, gdzie trafiła do 2 Flotylli Niszczycieli, skupiającej już bliźniacze okręty. Ze zrozumiałych względów początkowa aktywność niszczyciela koncentrowała się na patrolowaniu wód hiszpańskich. Pierwsza tura operacyjna miała miejsce w sierpniu i wrześniu 1937 r., kolejna w lipcu – sierpniu 1938 r., a ostatnia w końcowej fazie wojny domowej w Hiszpanii w lutym i marcu 1939. W międzyczasie na przełomie lat 1937 i 1938 okręt poddano remontowi z dokowaniem w Gibraltarze. Kolejny remonty miał już zostać dokonany w Sheerness Dockyard. Jego rozpoczęcie zaplanowano na 26 sierpnia 1939 r., jednak z uwagi na bardzo napiętą sytuację międzynarodową zrezygnowano ostatecznie z remontu, a okręt odesłano na Morze Śródziemne. Bezpośrednio po osiągnięciu Gibraltaru niszczyciel przesunięto do Freetown, gdzie z czasem dołączyły do niego inne jednostki 2 Flotylli. Zadaniem tego zespołu było poszukiwanie niemieckich rajderów na wodach Południowego Atlantyku.

We Freetown *Hotspur* pozostawał do 22 października 1939 r., po czym pokonał Atlantyk i przez kolejne 2 miesiące prowadził działania w Indiach Zachodnich. Po powrocie do Wielkiej Brytanii niszczyciel trafił w końcu do stoczni w Sheerness, gdzie przeszedł długo oczekiwany remont. Prace zakończono 6 marca 1940 r., a tydzień później jednostka dotarła do Scapa Flow, gdzie ponownie weszła w skład 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet.

Między 6 a 8 kwietnia 1940 r. wraz z 2 Flotyllą eskortował 4 niszczyciele – stawiacze min z 20 Flotylli, które w ramach operacji „Wilfred" minowały Vestfjord by utrudnić dostawy do Niemiec szwedzkiej rudy żelaza via Narwik.

Hotspur wchodził w skład zespołu Cpt. (pol. kmdr) Warburton-Lee, który wziął udział w I bitwie o Narwik 10 kwietnia 1940 r., stanowiąc w początkowej fazie starcia ubezpieczenie atakującej trójki. Sam niszczyciel również odpalił 4 torpedy, które miały dosięgnąć 2 stojące na redzie portu statki. Gdy Niemcy ochłonęli z pierwszego zaskoczenia ofiarą ich kontruderzenia padł flagowy *Hardy*, a następnie *Hunter*. Z tym ostatnim, unieruchomionym w wyniku kilku bezpośrednich trafień, zderzył się następny w szyku *Hotspur* dowodzony przez cdr (pol. kmdr por.) H.F.H. Layman. Okręt z trudem zdołał wyrwać się z zakleszczenia z tonącym *Hunterem*, sam jednak natychmiast stał się celem ataku piątki niemieckich niszczycieli[109]. Jednostka została trafiona bezpośrednio 7 pociskami kal. 127 mm, które unieruchomiły kocioł nr 2 i instalację elektryczną oraz zniszczyły zrzutnię bomb głębinowych i dalmierz. Na pokładzie zginęło 17 członków załogi. Ostatecznie dzięki interwencji *Havocka* i *Hostile'a*, które zawróciły by ratować bliźniaka, ciężko uszkodzony *Hotspur* zdołano odholować do tymczasowej bazy remontowej w Flakstadoya na Lofotach, skąd po dokonaniu prowizorycznych napraw niszczyciel powrócił do Anglii. Usuwanie skutków starcia prowadzone przez Chatham Dockyard zakończyło się 16 lipca 1940 r.

Okręt przydzielono do 13 Flotylli Niszczycieli North Atlantic Command w Gibraltarze, który osiągnął 24 lipca 1940 r. W początkach sierpnia jednostka wzięła udział w operacji „Hurry". We wrześniu eskortowała zespół Force „H" wyznaczony do opanowania Dakaru, choć w samych działaniach nie uczestniczyła.

W dniu 20 października 1940 r. wraz z *Gallantem* i *Griffinem* zatopił na wodach Cieśniny Gibraltarskiej na wysokości Melilli włoski okręt podwodny *Lafolé*. W toku tej akcji niszczyciel, który staranował przeciwnika poważnie uszkodził swój kadłub w części dziobowej na odcinku 13,7 m. Prowizorycznych napraw dokonano w Gibraltarze, by następnie kontynuować je na Malcie do 20 lutego 1941 r..

Hotspur jako jednostka 10 Flotylli Niszczycieli z Aleksandrii wziął udział w końcu marca 1941 r. w słynnej bitwie pod Matapanem w ramach zespołu „C". W kwietniu tego roku uczestniczył w ewakuacji sił brytyjskich z Grecji w ramach operacji „Demon", a w dniu 7 maja 1941 r. wraz z *Imperialem* wspierał krążownik *Ajax* ostrzeliwujący Benghazi.

W maju jednostka brała udział w ewakuacji Krety. 23 tego miesiąca okręt na wodach Cieśniny Kasos dobił ciężko uszkodzony przez niemieckie lotnictwo niszczyciel *Imperial*, sam również przy okazji zaliczając uszkodzenia od eksplodujących w pobliżu bomb.

W czerwcu 1941 r. *Hotspur* eskortował okręt desantowy *Glengyle* pod Tyr (Tartus) w początkowej fazie alianckiej operacji w Syrii i Libanie przeciwko siłom Vichy, a 9 tego miesiąca operował pod Saidą (Sydon).

W okresie między lipcem a listopadem 1941 r. jednostka pełniła służbę eskortową na przybrzeżnej, choć niebezpiecznej trasie konwojowej do Tobruku. W dniu 25 listopada wraz z australijskim *Nizamem* eskortował, nieskutecznie, okręt liniowy *Barham*, który padł ofiarą torped *U 331* (OL Freiherr Hans-Diedrich von Tiesenhausen), a już po jego zatonięciu podniósł z morza 451 ocalałych rozbitków.

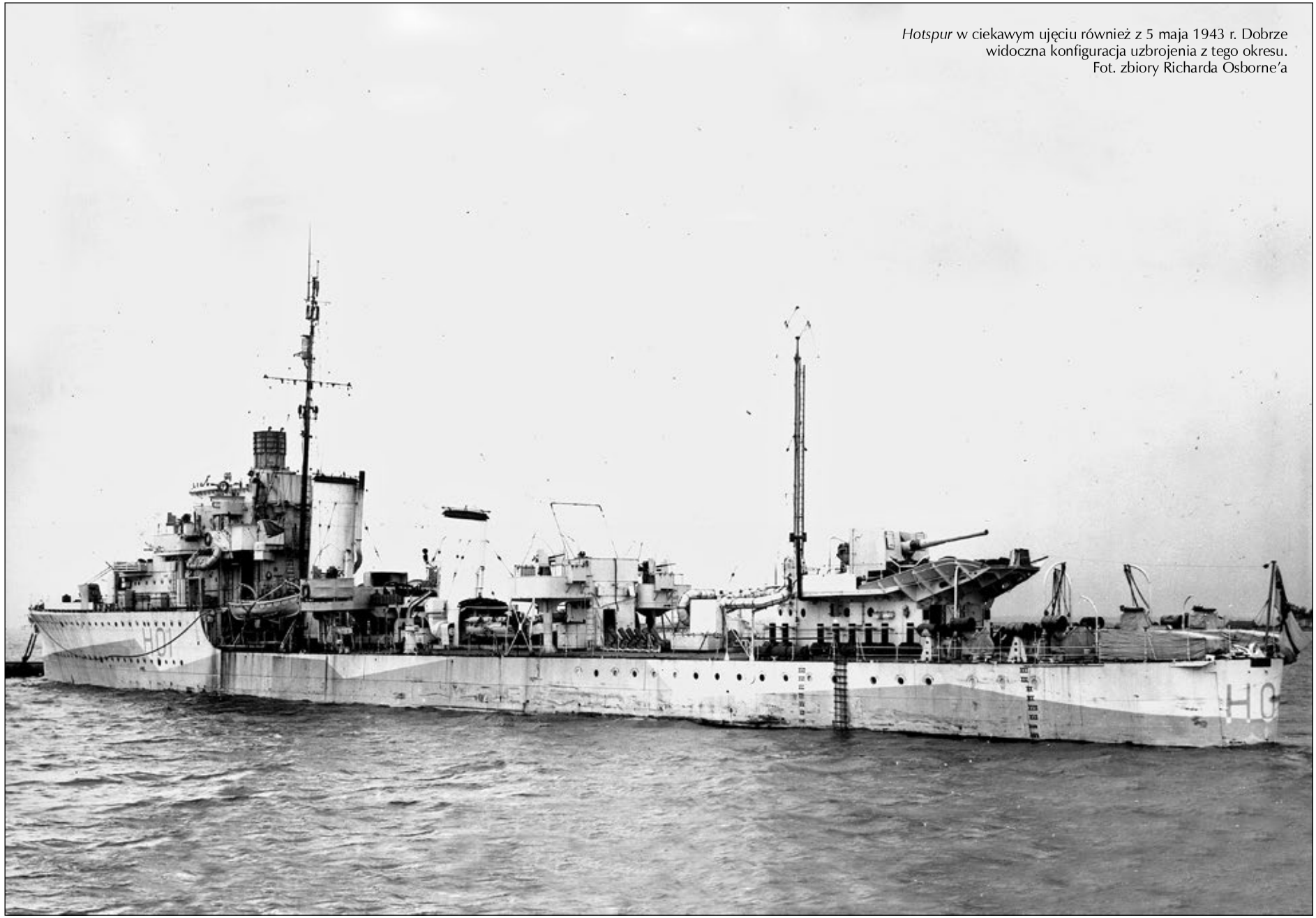
W początkach grudnia eskortował wraz z *Griffinem* krążownik *Naiad* ostrzeliwujący Dernę, a 23 grudnia 1941 wraz z bliźniaczym *Hastym* zatopił na północ od Sollum *U 79*.

W dniu 23 marca 1942 w wyniku reorganizacji floty został przydzielony do Eastern Fleet operującej na wodach Oceanu Indyjskiego, gdzie wszedł w skład Force „A". W czerwcu 1942 r. chwilo trafił znów na Morze Śródziemne by wziąć udział w nieudanej operacji konwojowej z Aleksandrii na Maltę pod kryptonimem „Vigorous". W jej trakcie przypadł *Hotspurowi* wątpliwy honor „dobicia" w dniu 15 czerwca 1942 bliźniaczego *Hasty'ego*, ciężko uszkodzonego przez niemiecki kuter torpedowy *S 35*.

Po powrocie na Ocean Indyjski niszczyciel przeszedł w sierpniu 1942 remont w suchym doku „Selborne" w Simonstown w Południowej Afryce. We wrześniu tego roku jednostka eskortowała lotniskowiec *Illustrious* i okręt-baza *Albatros* w czasie operacji przeciwko siłom Vichy na Madagaskarze.

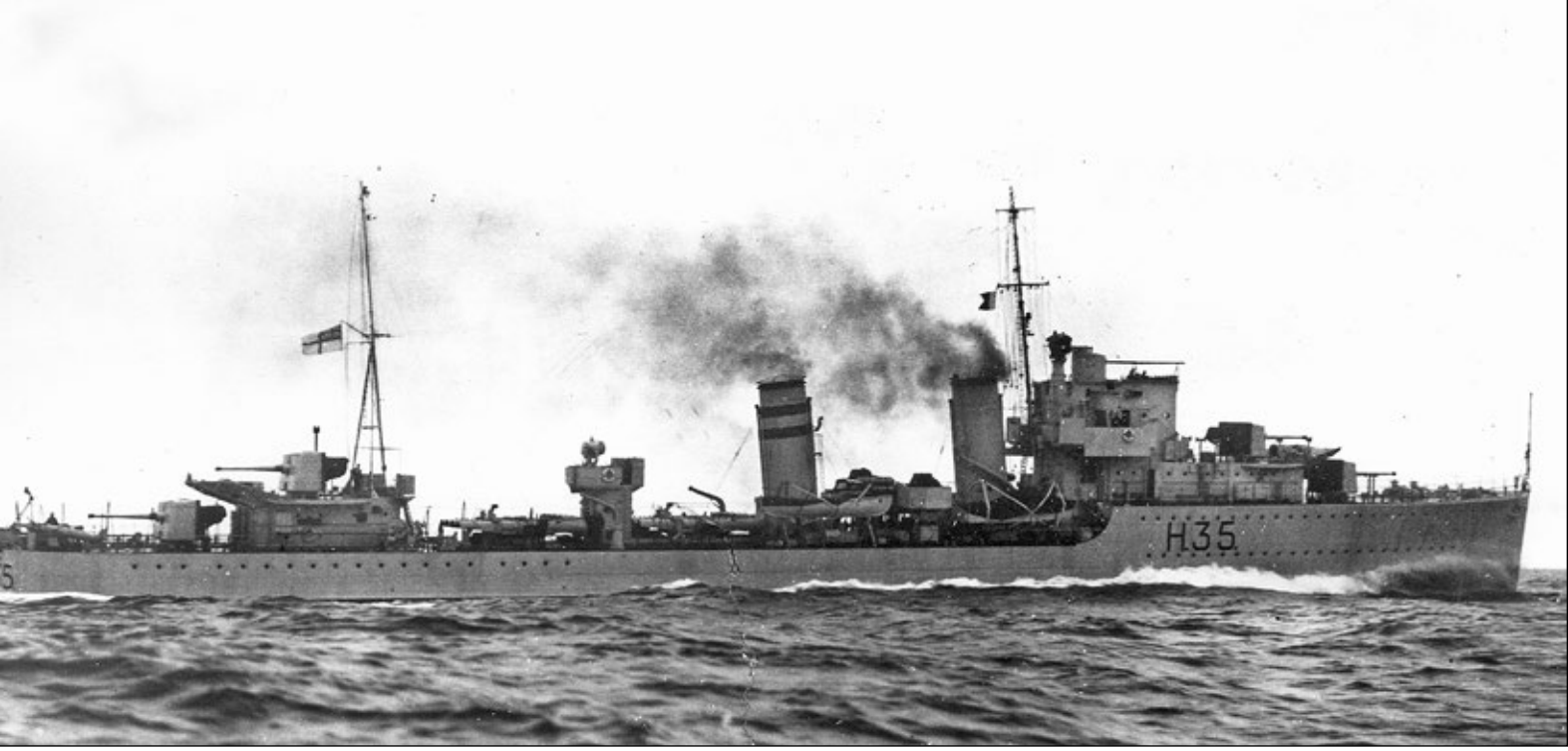
W styczniu 1943 r. okręt ponownie dokowano w Simonstown, a w lutym wyprawiono do Anglii via Freetown, gdzie krótko działał w ramach 4 Flotylli Niszczycieli. Ostatecznie *Hotspur* dotarł do Plymouth 27 lutego 1943 r. W dniu 1 marca jednostka trafiła do stoczni w Sheerness, która dokonała remontu, a równocześnie przebudowy na niszczyciel eskortowy. W ramach przebudowy usunięto 2 działa kal. 120 mm,

108. Wg Rubanowa OA, *Eskadriennyje…*
109. Wg Perepeczki A, *Wojna za kręgiem polarnym*, Gdańsk 1973.



Hotspur w ciekawym ujęciu również z 5 maja 1943 r. Dobrze widoczna konfiguracja uzbrojenia z tego okresu.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Dominikański niszczyciel *Trujillo* (eks *Hotspur*) na Rewii Koronacyjnej
na redzie Spithead (Portsmouth) w czerwcu 1953 r.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



Hunter w marszu z dużą prędkością, 1936 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

po jednym z dziobu i rufy, zdemontowano także działo plot. kal. 76 mm, zaś liczbę dział plot. kal. 20 mm Oerlikona zwiększono do 6. Na pokładzie zamontowano miotacz pocisków zop „Hedgehog". Zmiany objęły również wyposażenie elektroniczne, zainstalowano radar dozoru nawodnego Typ 290 oraz system identyfikacji „swój-obcy" Typ 242 IFF. Prace zakończono 31 maja 1943 r., po czym w czerwcu skierowano okręt na szkolenie do Tobermory.

Jednostka została przydzielona do Escort Group C4 operującej na Północnym Atlantyku. W czerwcu 1944 *Hotspur* przesunięto do 14th Escort Group. W okresie między 31 października 1944 a 9 marca 1945 r. przeszedł kolejny remont, tym razem w Barrow in Furness. Do końca wojny w Europie, to znaczy maja 1945 r., niszczyciel działał na Morzu Irlandzkim, choć niektóre źródła wspominają, że już w kwietniu 1945 r. został wycofany z czynnej służby.

Po zakończeniu wojny jednostka pełniła różne funkcje szkoleniowe, w tym między innymi w Londonderry Training Squadron i 3 Escort Flotilla w Portland. W listopadzie 1947 r. *Hotspur* został uznany za nieprzydatny do dalszej służby, a 20 stycznia 1948 przesunięty do rezerwy „C", co było równoznaczne z nieuchronnym złomowaniem. Los okazał się jednak łaskawy dla weterana. W czerwcu 1948 r. okręt przywrócono do rezerwy, po czym reaktywowano, montując ponownie wyposażenie i uzbrojenie, choć z pewnymi zmianami w stosunku do stanu wojennego. W dniu 23 listopada 1948 r. niszczyciel został sprzedany Republice Dominikany, w której flocie otrzymał nazwę *Trujillo*. Po obaleniu rządów rodziny Trujillo w 1962 r. zmieniono nazwę na *Duarte* (numer burtowy D 101, od 1958 r. 501). W marynarce wojennej Dominikany jednostka pozostawała, bagatela ćwierć wieku, by ostatecznie w roku 1972 trafić na złom[110].

HUNTER (H 35)

Okręt wszedł do służby w końcu września 1936 r., po czym został przydzielony do Floty Śródziemnomorskiej, gdzie tak jak inne bliźniaki typu „H" zasilił 2 Flotyllę Niszczycieli. Podstawowym zadaniem jednostki stało się patrolowanie wód hiszpańskich w związku z toczącą się w tym kraju krwawą wojną domową.

Popołudniu 13 (wiadomo pechowy !) maja 1937 r. *Hunter* wszedł na minę na południe od Almerii, w wyniku czego został poważnie uszkodzony. Miny te zostały skrycie postawione przez frankistowskie (eks-niemieckie kutry torpedowe *Falanga* i *Requete*[111]. Na pokładzie okrętu zginęło 8 członków załogi, a dalszych 24 odniosło rany[112]. Z pola minowego *Hunter* został ściągnięty przez republikański niszczyciel *Lazaga*, a do Almerii odholowany nazajutrz 14 przez bliźniaczy *Hyperion*. Do Gibraltaru niszczyciel trafił na holu krążownika *Arethusa*. Tam dokonano prowizorycznej naprawy, zakończonej 13 sierpnia 1937 r. Następnie w dniach 19–21 sierpnia okręt przeholowano, tym razem na Maltę, gdzie kontynuowano naprawy. Prace zdołano ukończyć dopiero 10 listopada 1938 r.

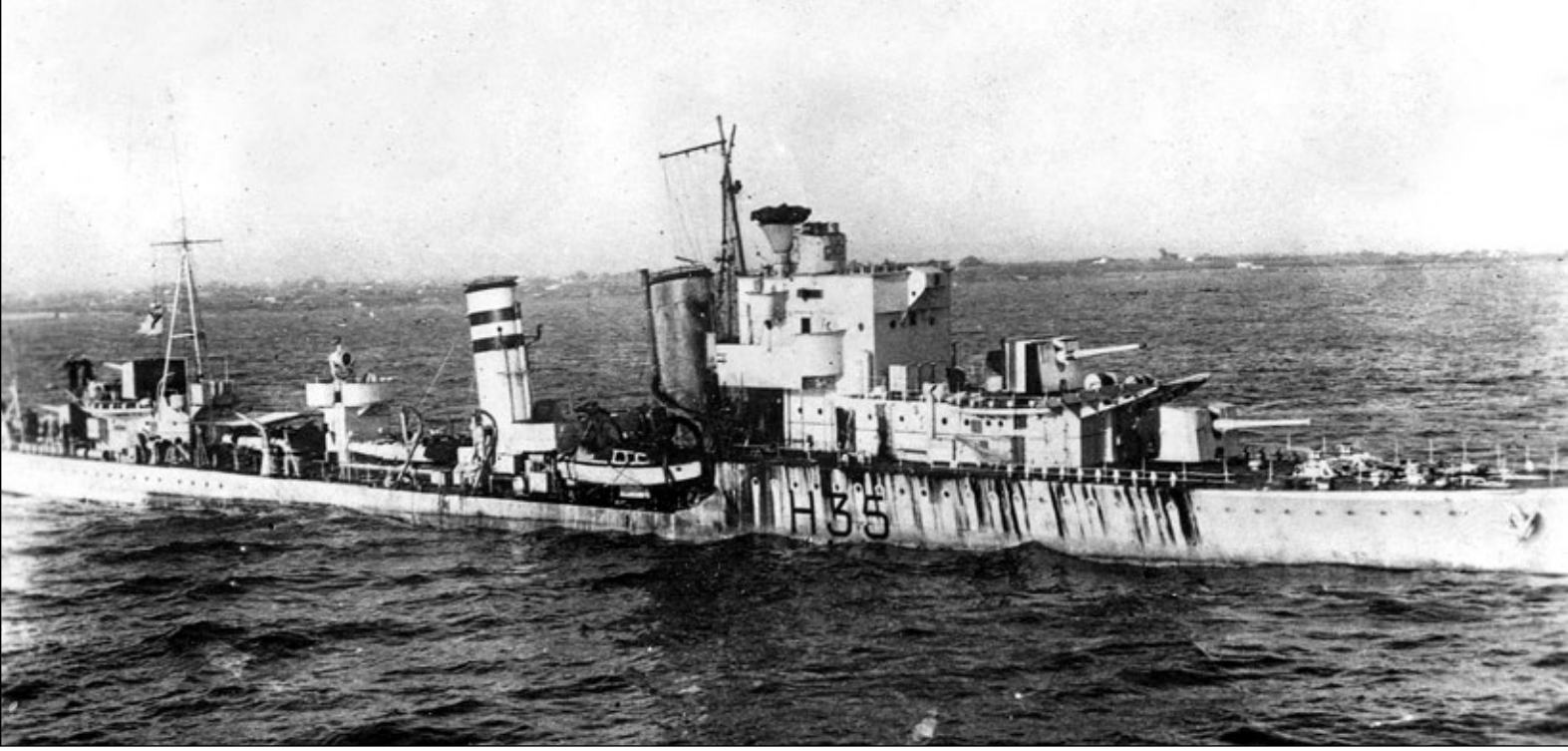
Niszczyciel wrócił do służby w 2 Flotylli i pozostawał w zachodniej części Morza Śródziemnego do czerwca 1939 r. Później został odesłany do Anglii, gdzie w Plymouth w dniach 15–27 sierpnia 1939 r. przeszedł drobny remont.

Sprawny technicznie *Hunter* został skierowany do Freetown w Sierra Leone i właśnie w drodze do tej bazy na pokład dotarła informacja o wybuchu II wojny światowej. Freetown stał się bazą jednostki poszukującej niemieckich rajderów i statków w okresie między 4 września a 23 października 1939 r. Następnie *Hunter* pokonując Atlantyk przeszedł do Indii Zachodnich. Na tych wodach operował do 23 stycznia 1940 r. bazując na Bermudach. Do Halifaksu jednostka dotarła 30 stycznia 1940 eskortując wraz z *Herewardem* pancernik *Valiant* i krążownik *Enterprise*. Z Halifaksu *Hunter* wyruszył do Anglii, osiągając 8 lutego Plymouth, po czym trafił do stoczni w Falmouth. Remont ukończono 9 marca 1940 r., a następnie okręt dołączył do 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w Scapa Flow.

W dniach 6–8 kwietnia 1940 r. wraz z pozostałym jednostkami 2 Flotylli eskortował okręty 20 Flotylli Niszczycieli, które w ramach operacji „Wilfred" zaminowały Vestfjord.

Hunter wziął udział w I bitwie o Narwik 10 kwietnia 1940 r. Wraz z *Hardym* i *Havockiem* stanowił siły uderzeniowe w początkowym stadium starcia. Okręt odpalił wszystkie 8 tor-

110. Wg Dubanowa OA, *Eskadriennyje…*
111. Wg Dyskanta JW, *Nad całą…* miny miały zostać postawione przez frankistowskie lotnictwo.
112. Wg innych źródeł zginęło 8, a rannych zostało jedynie 14 członków załogi.



Dwa ujęcia pechowego *Huntera* po wpłynięciu na minę w pobliżu Almerii 13 maja 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

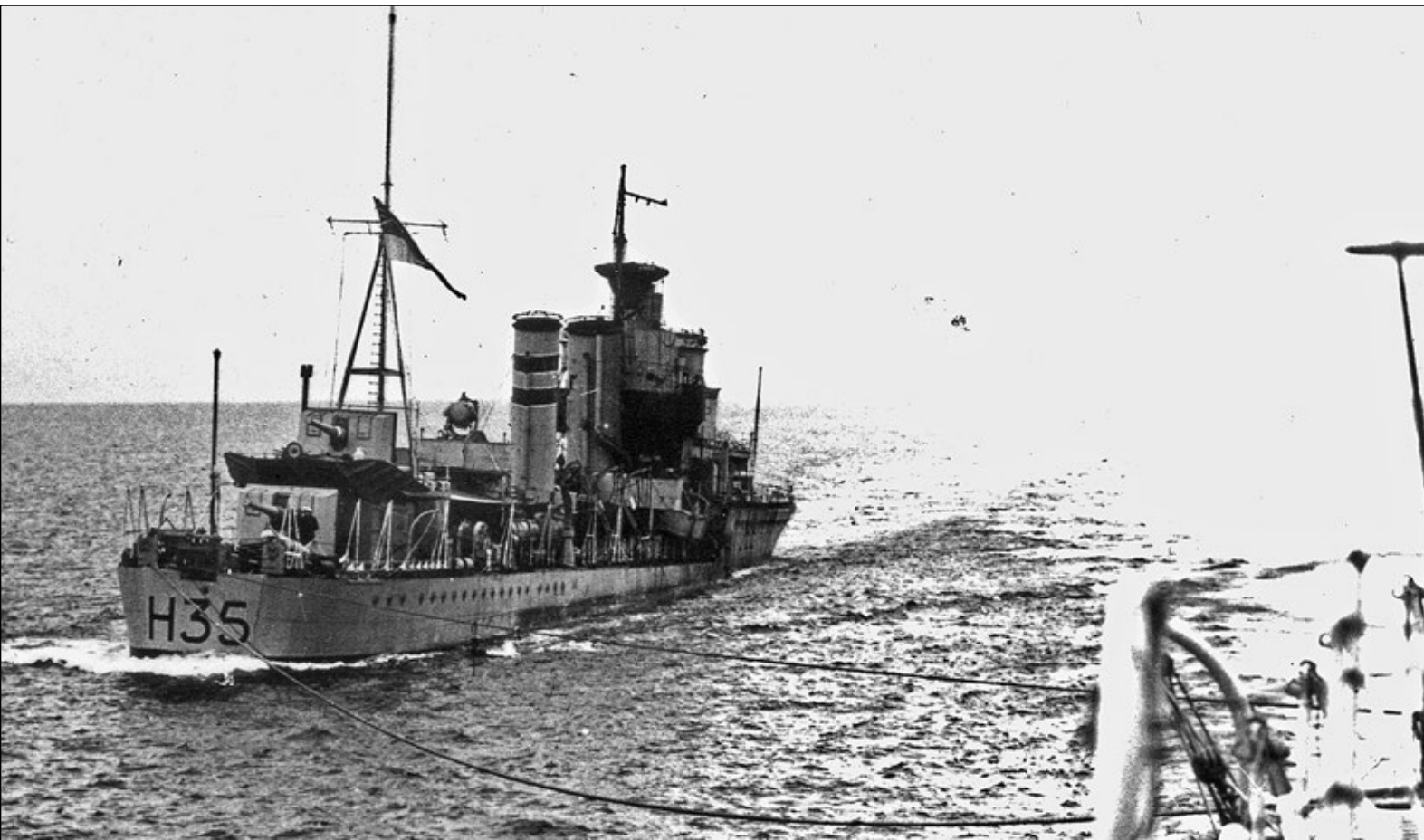
ped, z których 1 dosięgła przedział przedniej maszynowni *Z 22 – Anton Schmitt*, przyczyniając się do zatopienia niszczyciela. Prowadził również ostrzał artyleryjski przeciwnika. W trakcie przegrupowania, gdy brytyjski zespół zmierzał w kierunku wyjścia z fiordu, znalazł się pod ogniem okrętów Kriegsmarine. Około godz. 05:15 kilka pocisków kal. 127 mm dosięgło *Huntera*, który gwałtownie wstrzymał bieg. Możliwe, że został wówczas również trafiony torpedą. W unieruchomiony, choć dryfujący niszczyciel wszedł dziobem w rejonie siłowni, następny w szyku, także uszkodzony *Hotspur*[113]. Kolizja ostatecznie przyśpieszyła zatonięcie *Huntera*, który poszedł na dno 10 kwietni 1940 r. w Ofotfiordzie w punkcie o współrzędnych 68°20'N i 17°04'E. Wraz z okrętem zginęło 107 członków załogi, w tym 8 oficerów na czele z d-cą lt cdr (pol. kmdr ppor.) Lindsayem de Villiers. Pozostałych 46 rozbitków, w tym 2 oficerów, z których kolejnych 5 zmarło wkrótce z ran, podniósł w wody *Z 13 – Erich Koellner*. Jeńcy zostali w dniu 13 kwietnia 1940 zwolnieni przez Niemców i odesłani do Szwecji[114].

HYPERION (H 97)

Jednostka weszła do służby w początkach grudnia 1936 r., po czym została przydzielona do Floty Śródziemnomorskiej, w której zasiliła 2 Flotyllę Niszczycieli. W jej składzie okręt pozostawał do sierpnia 1937 r.

Początkowo podstawowym zadaniem niszczyciela było patrolowanie wód hiszpańskich w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. *Hy-*

113. Wg Perepeczki A, *Burza nad…* t 1, Warszawa 1999.
114. Wg Englisha J. *AMAZON to…*



perion zaliczył 5 kolejek operacyjnych na wodach u śródziemnomorskich wybrzeży Hiszpanii (marzec – czerwiec 1937, sierpień – wrzesień 1937, marzec – wrzesień 1938, październik – grudzień 1938 oraz luty – kwiecień 1939). W międzyczasie jednostka została na Malcie poddana remontowi na przełomie września i października 1937 r. Kolejny remont, tym razem w sierpniu 1939 r. został już przeprowadzony w Portsmouth Dockyard. Prace zakończono 27 sierpnia 1939 r., a następnie wyprawiono okręt do South Atlantic Command we Freetown w Sierra Leone. To właśnie w drodze do tej bazy dotarła na pokład informacja o wybuchu światowego konfliktu. Zadaniem zespołu z Freetown było poszukiwanie niemieckich rajderów oraz próbujących się przebić do ojczyzny statków handlowych. We Freetown *Hyperion* pozostawał do końca października, po czym pokonał Atlantyk i zaczął operować na wodach Indii Zachodnich. Tam przede wszystkim niszczyciel blokował niemieckie statki w portach meksykańskich i amerykańskich.

W dniu 19 grudnia 1939 zatrzymał w rejonie przylądka Hatteras niemiecki oceaniczny liniowiec pasażerski *Columbus* (32 354 BRT), którego załoga podpaliła statek by nie wpadł w ręce Brytyjczyków, a sama została podniesiona z morza przez amerykański krążownik *Tuscaloosa*[115].

Na wodach karaibskich *Hyperion* operował do początków stycznia 1940 r., a 15 tego miesiąca powrócił do Portsmouth. W tamtejszej stoczni przeszedł remont zakończony 6 marca, a następnie dołączył do 2 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w Scapa Flow.

Jednostka wzięła udział w kampanii norweskiej. Zrazu wraz z *Hero* eskortował stawiacze min w rejonie Bud w ramach operacji „Wilfred". 12 kwietnia 1940 wraz z *Calcuttą* ubezpieczał holowanie do Sullom Voe uszkodzonego w wyniku bombardowania *Eclipse'a*. Od 21 kwietnia eskortował lotniskowce *Glorious* i *Ark Royal*, których samoloty pokładowe zwalczały niemieckie cele w Norwegii.

W dniach między 8 a 12 maja 1940 r. *Hyperion* ewakuował brytyjski personel z Hook van Holland. Po zakończeniu tej operacji niszczyciel skierowano na Morze Śródziemne by wzmocnić działające na tym akwenie siły Royal Navy. Jednostka opuściła 15 maja Plymouth, a już 21 tego miesiąca osiągnęła Maltę.

W dniu 9 lipca 1940 r. niszczyciel uczestniczył w bitwie koło Kalabrii, zaś już 19 lipca tego roku w starciu koło przylądka Spada w którego trakcie ratował rozbitków z zatopionego włoskiego lekkiego krążownika *Bartolomeo Colleoni*.

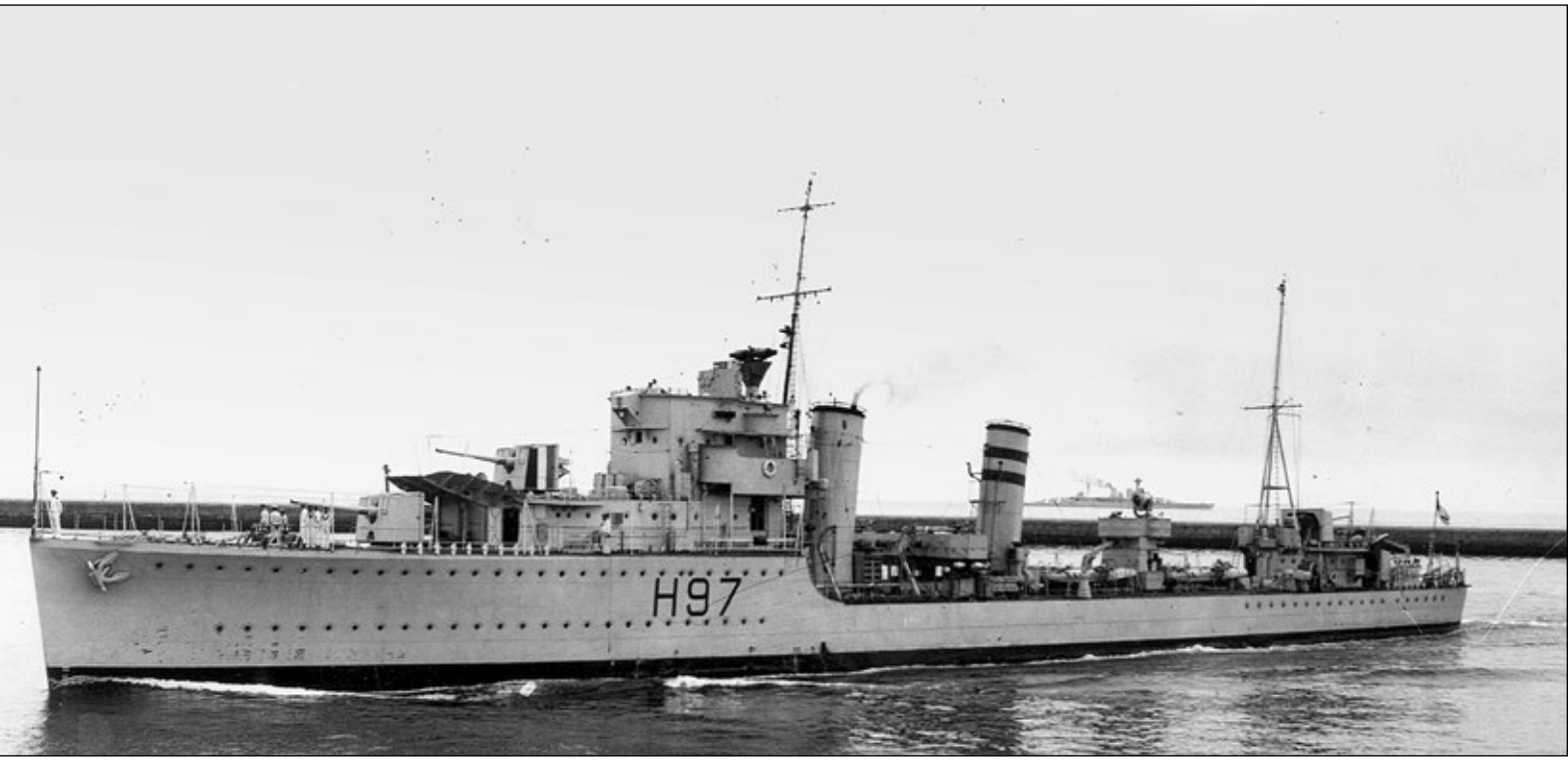
25 września 1940 r. wraz z *Herewardem* i 2 innymi niszczycielami ostrzeliwał włoskie pozycje pod Sidi Barani. *Hyperion* wchodził w skład eskorty lotniskowca *Illustrious* w czasie słynnego wypadu przeciwko włoskiej bazie w Tarencie w nocy z 11/12 listopada 1940 r.

W dniu 14 grudnia 1940 r. wraz z bliźniaczym niszczycielem *Hereward* zatopił 30 Mm na północ od Sidi Barani (wg innych źródeł w rejonie Bardia) włoski okręt podwodny *Naiade* (TV Pietro Notarbartolo).

22 grudnia 1940 r. eskortując pancernik *Malaya* na trasie z Aleksandrii do Gibraltaru niszczyciel w rejonie Pantellaria wszedł na włoskie pole minowe 4 AN, postawione w nocy z 7/8 października 1940 r. przez włoskie niszczyciele *Ugolino Vivaldi*, *Antonio Da Noli* i *Luca Tarigo*[116]. Wybuch miny spowodował bardzo poważne uszkodzenie jednostki. W wyniku eksplozji zginęło, a raczej zaginęło 2 członków załogi. Gdy po dwukrotnym zerwaniu się holu próba holowania przez *Ileksa* spełzła na niczym, d-ca 2 Flotylli Cpt. (pol. kmdr) Mack zadecydował o zatopieniu uszkodzonego niszczyciela. Wątpliwy honor dobicia jednostki torpedą, po wcześniejszej ewakuacji załogi przez *Ileksa*, przypadł *Janusowi*. *Hyperion* poszedł na dno w punkcie o współrzędnych 37°40'N i 11°31'E[117].

115. Wg Rothe'a C. *Deutsch Ozean Passagierschiffe 1919 bis 1885*, Berlin 1987.
116. Wg Englisha J., A*MAZON to…*
117. Część źródeł, w tym Whitley'a MJ, *Zerstörer im…*, podaje, że sprawcą zatopienia *Hyperiona* nie były miny, lecz włoski okręt podwodny *Serpente*.

Hyperion w składzie 2 Flotylli Niszczycieli, Morze Śródziemne – czerwiec 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Niszczyciele typu „H”
(brazylijskie)

Harvester (eks *Juruá*) na fotografii z maja 1942 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Walory niszczycieli typu „H” spowodowały, że tymi jednostkami zainteresowała się Brazylia, która w grudniu 1937 r. zwarła z 3 stoczniami kontrakty na dostawę 6 analogicznych jednostek określanych jako „Juruá”.

Okręty miały stanowić w zasadzie proste powtórzenie typu „H”, a podstawowa różnica sprowadzała się do zastosowania odmiennego, nowocześniejszego, choć nie sprawdzonego w praktyce, system kierowania ogniem dział kal. 120 mm. Na brazylijskich niszczycielach miał zostać zamontowany zintegrowany dalocelownik z dalmierzem o skali metrycznej. Pozostałe różnice dotyczyły zastosowania elementów wyposażenia o drugorzędnym znaczeniu, wynikały również ze specyfiki brazylijskiego akwenu.

Warto zaznaczyć, że Brazylia podjęła również samodzielną budowę podobnych niszczycieli typu określonego jako *Acre* w stoczni Ihla das Cobras w Rio de Janeiro, tyle tylko, że wspomniane jednostki wykończone dzięki dostawom amerykańskim weszły do służby dopiero w latach 1949–1951.

Wybuch II wojny światowej sprawił, że budowane na zamówienie Brazylii w stoczniach brytyjskich niszczyciele zostały 4 września 1939 r. przejęte przez Royal Navy. Nie do końca wyjaśniona jest przy tym kwestia czy była to klasyczna rekwizycja czy może okręty „odkupiono” w ramach transakcji wiązanej. Zresztą takie kroki Admiralicja rozważała już rok wcześniej w czasie tzw. kryzysu monachijskiego. Wykańczane w dużym pośpiechu jednostki nie doprowadzono jednak do standardu typu „H”, lecz z miejsca przystosowano do realizacji zadań głównie w zakresie obrony przeciwpodwodnej. Nie zmienia to jednak faktu, że okręty wprowadzano do służby nie do końca wykończone.

Wyporność standardowa tzw. brazylijskich niszczycieli typu „H” wynosiła 1340 t, a wyporność pełna odpowiednio 1860 t. Długość całkowita kadłuba sięgała 98,5 m, długość między pionami – 97,5 m, a w linii wodnej – 95,1 m. Maksymalna szerokość okrętu 10,1 m, zaś zanurzenie 3,4 m przy wyporności standard oraz 3,8 m przy wyporności pełnej.

Jednostki posiadały maszt przedni o konstrukcji palowej oraz trójnożny rufowy. Ich kominy zostały nieznacznie skrócone, co poprawiło pole ostrzału pokładowej broni plot.

Układ napędowy stanowiła dwuwałowa siłownia z 2 zestawami turbin parowych systemu Parsons z przekładniami redukcyjnymi o łącznej mocy 34 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu 21 atm. i temperaturze 327°C zapewniały 3 kotły parowe systemu Admiralicji, opalane paliwem płynnym.

Prędkość maksymalna przy niepełnym obciążeniu sięgała 35,5 węzła, natomiast przy pełnym obciążeniu i złym stanie morza spadała do poziomu 31,5 węzła. Pełen zapas paliwa wynoszący 455 t zapewniał zasięg 5500 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów względnie 1200 Mm przy pełnej prędkości[118].

Podstawowe uzbrojenie artyleryjskie stanowiły 3 szybkostrzelne działa kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX** na pojedynczych centralnych łożach CP Mk. XVIII, zapewniających maksymalny kąt podniesienia lufy +40°. Zapas amunicji po 200 pocisków na lufę. Na dziobie znajdowały się działa na stanowiskach „A” i „B”, a na rufie – „X”.

Problem stanowił system kierowania ogniem dział kal. 120 mm, o czym najlepiej świadczy fakt, że *Havant*, *Hesperus*, *Havelock* i *Highlander* weszły do służby wyposażone jedynie w dalmierz.

118. Wg Daszjana A i Morozowa ME *Britanskije esmincy*…

Niszczyciele typu „H” (brazylijskie)					
Nazwa	Stocznia	Numer budowy	Data		
			Położenie stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Harvester (eks *Handy* eks *Juruá*)	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow/Furness	742	03.06.1938	29.09.1939	23.05.1940
Havant (eks *Javary*)	White & Co., Cowes		30.03.1938	17.07.1939	19.12.1939
Havelock (eks *Jutahy*)	White & Co., Cowes		31.05.1938	16.10.1939	10.02.1940
Hesperus (eks *Hearty* eks *Juruena*)	Thornycroft & Co., Southampton	1185	06.07.1938	01.08.1939	22.01.1940
Highlander (eks *Jaguaribe)*	Thornycroft & Co., Southampton	1186	28.09.1938	16.10.1939	18.03.1940
Hurricane (eks *Japarua*)	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow/Furness	743	03.06.1938	29.09.1939	21.06.1940
Wg. English J. *AMAZON to IVANHOE* Kendal 1993					

Uzbrojenie plot. jednostek stanowiły 2 poczwórnie sprzężone zestawy wkm-ów plot. kal. 12,7 mm (0,5”) Vickers Mk I o kącie podniesienia lufy +80° z zapasem po 2500 pocisków na lufę. Zestawy wkm-ów plot. zostały umieszczone na platformie między kominami.

Uzbrojenie pomocnicze stanowiły 4 pojedyncze karabiny maszynowe kal. 7,7 mm (0.303) Lewis.

Okręty uzbrojono w 8 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm w 2 poczwórnych zestawach QR.VIII, rozmieszczonych tradycyjnie na śródokręciu. Wyrzutnie nie dysponowały torpedami zapasowymi, choć można w nich było stosować egzemplarze zamówione przez Brazylijczyków, odbiegające od brytyjskich standardów.

O skali kłopotów z uzbrojeniem torpedowym niszczycieli (choć nie tylko z nim) może świadczyć fakt iż *Hesperus*, który wszedł do służby 22 stycznia 1940 r., wyrzutnie torpedowe otrzymał dopiero w drugiej połowie roku.

Wszystkie jednostki serii wyposażono w ASDIC, a czynne zwalczanie okrętów podwodnych umożliwiały 4 jednogniazdowe miotacze burtowe oraz 2 zrzutnie rufowe bomb głębinowych, których zapas na pokładzie zwiększono do 110 sztuk. Było to możliwe dzięki usunięciu działa kal. 120 mm ze stanowiska „Y” oraz trału parawanowego TSDS (choć w tej ostatniej kwestii opinie nie są zgodne).

Załoga tzw. brazylijskich niszczycieli typu „H” liczyła, podobnie jak w przypadku wcześniejszych serii jednostek tej klasy, 145 marynarzy i oficerów.

HARVESTER (H 19)

Budowę jednostki dla floty Brazylii pod nazwą *Juruá* rozpoczęto w czerwcu 1938 r. Wybuch II wojny światowej spowodował, że w dniu 4 września 1939 r została ona zarekwirowana przez Royal Navy. Nadano jej wówczas nazwę *Handy*, którą w styczniu 1940 r. zmieniono ostatecznie na *Harvester* z uwagi na wcześniejsze podobieństwo do lidera *Hardy*. Ostatecznie jednostka weszła do służby w maju 1940 i trafiła do 9 Flotylli Niszczycieli Home Fleet przeznaczonej do obrony Scapa Flow przed zagrożeniem ze strony okrętów podwodnych.

Pierwszym zadaniem niszczyciela była jednak ewakuacja sił alianckich z przyczółka Dunkierki w ramach operacji „Dynamo”. W kilku kolejnych rejsach *Harvester* zdołał wywieźć około 3200 żołnierzy, przy czym 1 czerwca 1940 r. został ostrzelany przez niemieckie samoloty, co doprowadziło do kilkudniowego remontu w Chatham.

10 czerwca 1940 r. wziął udział w nieskutecznej próbie ewakuacji oddziałów 51 Dywizji „Highland” z St. Valery. W okresie późniejszym kontynuował akcję ewakuacyjną z portów Zatoki Biskajskiej – St. Jean de Luz i Bayonne, między innymi eskortował do Liverpool statek *Arandora Star* z polskim personelem wojskowym na pokładzie.

W miesiącach lipiec – wrzesień 1940 r. pełnił służbę eskortową na obszarze Western Approaches. W nocy z 11/12 września 1940 uczestniczył w wypadzie na wody Zatoki Sekwany i ostrzale Cherbourga. W dniu 30 października 1940 r. wraz z *Highlanderem* zatopił 135 Mm na północny zachód od Bloody Foreland w Irlandii *U 32* (OL Hans Janisch). Z U-bootem zginęło 9 członków załogi, a kolejnych 33 wzięły do niewoli alianckie okręty.

W okresie między marcem a kwietniem 1941 r. *Harvester* przeszedł remont w Barrow, po czym dołączył do Force „H” w Gibraltarze. Wziął udział w operacji zaopatrzeniowej Malty pod kryptonimem „Tiger” oraz przerzucie samolotów na wyspę w ramach operacji „Splice”.

Z uwagi na zagrożenie atlantyckiego szlaku konwojowego jednostkę przesunięto do formowanych właśnie Newfoundland Escort Force. 1 lipca 1941 r. *Harvester* osiągnął St. John’s na Nowej Fundlandii, gdzie wszedł w skład 14th Escort Group, z którą operował przez kolejne 2 miesiące. Później dołączył do Western Approaches Command, gdzie działał w ramach Special Escort Force oraz 28th Escort Group. W tym okresie niszczyciel odwiedził między innymi Gibraltar, Ponta Delgada i Norfolk w Wirginii. Wg większości źródeł w dniu 7 grudnia 1941 r. wraz z *Hesperusem* zatopił na Atlantyku na zachód od Gibraltaru *U 208* (OL Alfred Schlieper), który poszedł na dno wraz z całą 45 osobową załogą[119].

W końcu stycznia 1942 r. jednostka trafiła do remontu w Dundee, a po jego ukończeniu weszła 20 kwietnia 1942 w skład Escort Group B3. W maju tego roku uczestniczyła w próbach z nowym radarem Typ 251. Po zakończeniu prób okręt kontynuował służbę eskortową na Północnym Atlantyku.

Kolejny remont niszczyciela przeprowadzono w Liverpoolu na przełomie lat 1942 i 1943. W dniu 15 lutego 1943 r. *Harvester* ponownie wyruszył z Londonderry na szlak atlantycki z konwojem ON 167.

11 marca 1943 r. *Harvester* eskortując konwój HX 228 wykrył i zmusił do wynurzenia się na powierzchnię *U 444* (OL Albert Langfeld), który został staranowany i zatopiony wraz z 41 członkami załogi na pokładzie. Do niewoli trafiło 4 lub jak chcą inne źródła 5 niemieckich marynarzy. W wyniku taranowania sam *Harvester* uległ poważnemu uszkodzeniu kadłuba, tak że dla bezpieczeństwa pozostawiono w pobliżu korwetę pod banderą „Wolnych Francuzów” *Aconit*. Mimo eskorty, jeszcze tego samego dnia 11 marca 1943 r. około godz. 13:00 niszczyciel został dwukrotnie trafiony torpedami odpalonymi przez *U 432* (KL Eckhardt Hermann). *Harvester* przełamał się na dwoje i szybko zatonął w punkcie współrzędnych 51°23’N i 28°40’E. Wraz z okrętem zginęło 145 członków załogi, w tym zasłużony na atlantyckim szlaku d-ca cdr (pol. kmdr por.) Arthur A. Tait oraz 8 oficerów. Jedynie nielicznych ocalałych rozbitków podniósł z morza *Aconit*, który w tym samym dniu zdołał zniszczyć *U 432* – zabójcę *Harvestera*[120].

119. Wg innej wersji *U 208* został zatopiony w dniu 11 grudnia 1941 r. na zachód od Gibraltaru przez *Bluebella*.

120. Wg Englisha J , A*MAZON to…*

Havant (eks *Javary*), w początkowym okresie służby w Royal Navy, 3 maja 1940 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

HAVANT (H 32)

W grudniu 1937 r. stocznia J.S. White w Cowes rozpoczęła budowę niszczyciela *Javary* na zamówienie marynarki wojennej Brazylii. W dniu 5 września 1939 r. w związku z wybuchem światowego konfliktu jednostka została zarekwirowana przez Royal Navy. Prace kontynuowano, choć nazwę okrętu zmieniono na *Havant*.

Jednostka weszła do służby już w grudniu 1939 r., a po pracach wykończeniowych w Portland z dniem 8 stycznia 1940 trafiła do 9 Flotylli Niszczycieli Western Approaches Command w Plymouth.

Pierwszą akcją bojową *Havanta* było poszukiwanie, niestety bezskuteczne, nieprzyjacielskich okrętów podwodnych prowadzone wraz z *Ardentem* i *Whitshedem* w dniach 4–8 lutego 1940 r. Następnie niszczyciel trafił do stoczni w Devonport, gdzie do końca marca dokonano drobnych napraw i wyposażono w sprzęt demagnetyzacyjny. Po zakończeniu prac okręt wysłano 7 kwietnia 1940 r. do Greenock, gdzie miał dołączyć do składu eskort konwoju do Gibraltaru. Po przybyciu do Greenock nastąpiła jednak zmiana planów i jednostkę przydzielono do Home Fleet w związku z rozpoczęciem działań wojennych w Norwegii.

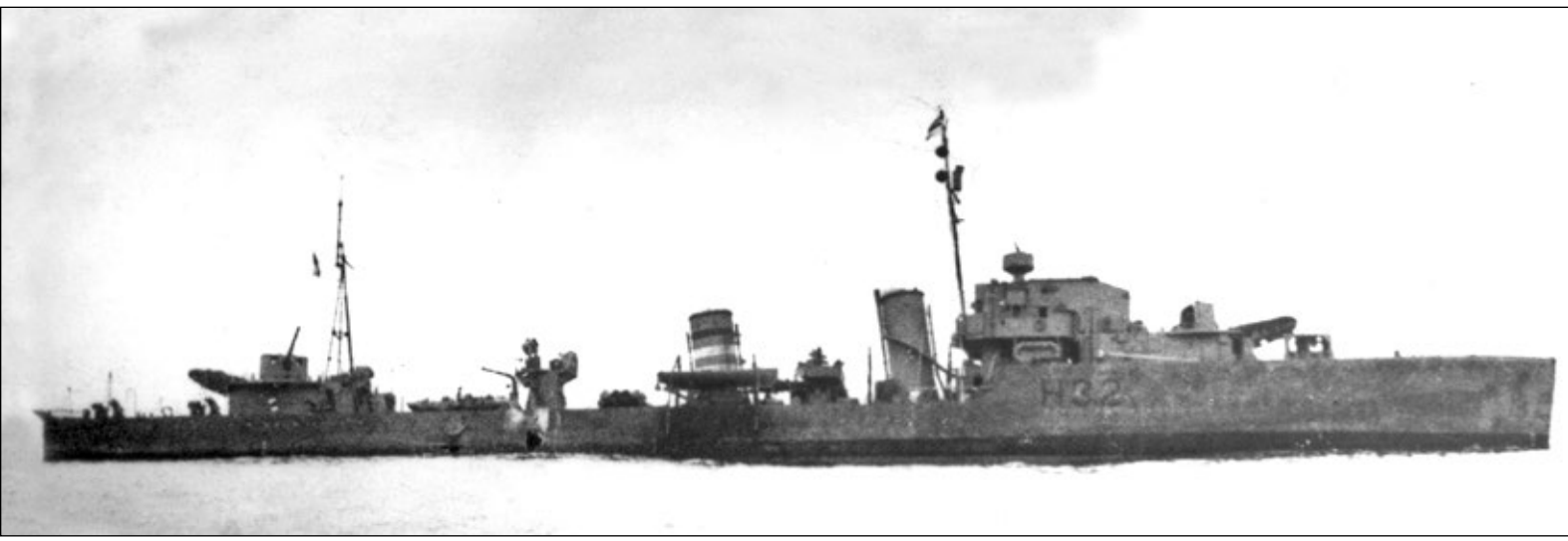
W dniu 13 kwietnia 1940 r. *Havant* wraz z *Hesperusem* eskortował krążownik *Suffolk* z oddziałem Royal Marines na pokładzie, którego zadaniem było opanowanie nieodległych Wysp Owczych. Już następnego dnia okręt powrócił do Scapa Flow i rozpoczął eskortowanie konwojów do Norwegii. Na tej trasie niszczyciel operował do 7 maja 1940 r.

14 maja 1940 r. okręt wchodził w skład eskorty liniowców pasażerskich Cunarda – *Lancastrii* i *Franconii* transportujących oddziały, które obsadziły Islandię.

Niekorzystny przebieg działań wojennych na lądzie sprawił, że 29 maja 1940 r. *Havant* znalazł się w Dover w składzie zespołu skierowanego do ewakuacji sił alianckich z przyczółka Dunkierki w ramach operacji „Dynamo". Do 1 czerwca okręt zdołał wywieźć do Dover 2300 żołnierzy. Rankiem 1 czerwca 1940 r. około godz. 08:00 jednostka przyjęła na pokład kolejnych 500 ewakuowanych. Około 40 minut później niszczyciel podszedł do ciężko uszkodzonego w wyniku ataku lotniczego *Ivanhoe*[121] by przejąć z jego pokładu rannych i transportowanych żołnierzy, a następnie kontynuował rejs do Dover. Rejsowi towarzyszyły ciągłe ataki niemieckiego lotnictwa bombowego. Nurkowce Ju 87 Stuka zdołały w końcu dopiąć swego i ulokowały 2 bomby w maszynowni niszczyciela,

121. Wg Perepeczki A, *Wielkie ewakuacje*, Warszawa 2010.

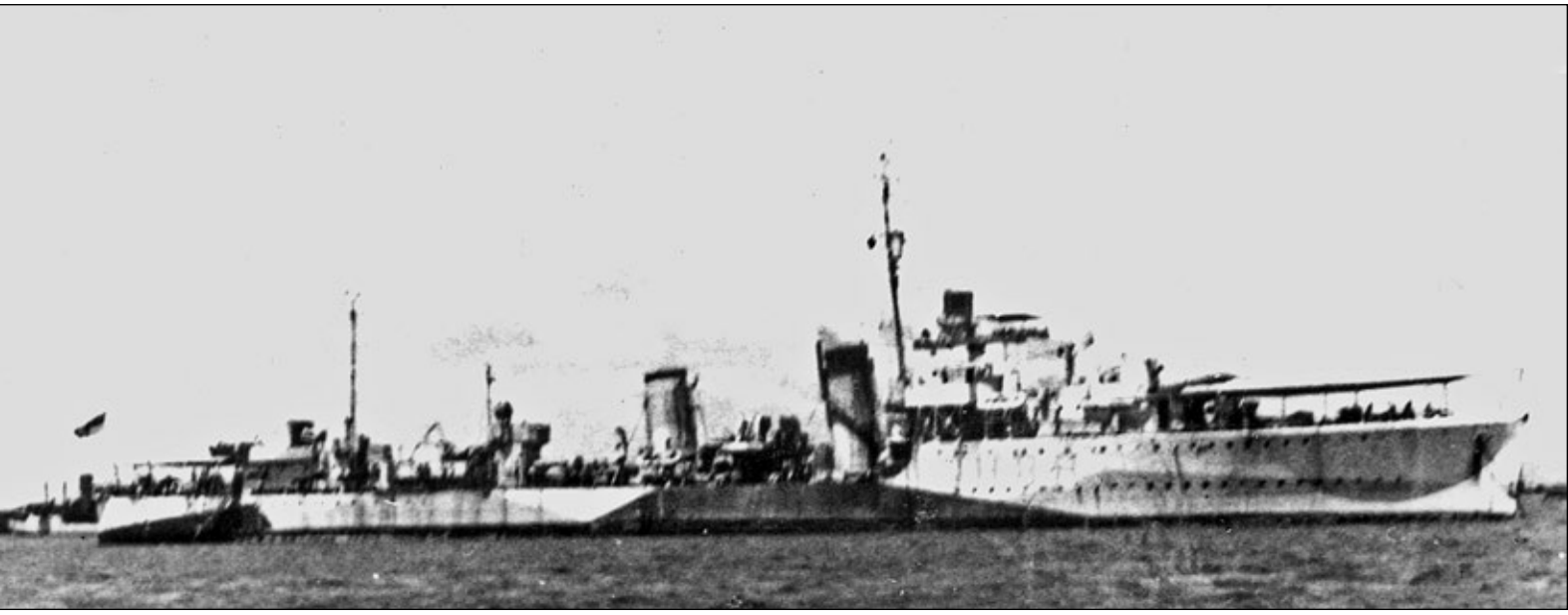
Havant 1 czerwca 1940 r. – zwracają uwagę dziury w burcie od bomb pod reflektorem. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



zaś kolejne eksplodujące pod wodą dokonały dalszych zniszczeń kadłuba. Skala uszkodzeń *Havanta* okazała się na tyle poważna, że po przeokrętowaniu załogi i transportowanych żołnierzy wobec niepowodzenia prób holowania trałowiec *Saltash* rozstrzelał opuszczony okręt ogniem artyleryjskim. *Havant* poszedł na dno 1 czerwca 1940 r. o godz. 10:15 w punkcie o współrzędnych 51°08'N i 02°15'E. Wraz z jednostką zginęło 8 członków załogi, w tym 1 oficer, a dalszych 25 odniosło rany. Zginęło także 25 ewakuowanych żołnierzy[122].

HAVELOCK (H 88)

Budowana na zamówienie marynarki wojennej Brazylii jednostka noszą-



Havelock (eks *Jutahy*) w końcowym okresie wojny. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

ca nazwę *Jutahy* (wg innej wersji *Jutai*) po wybuchu II wojny światowej została w dniu 4 września 1939 r. zarekwirowana przez Royal Navy. Prace kontynuowano, choć nazwę zmieniono na *Havelock*. Okręt wszedł do służby 10 lutego 1940 r. w składzie 9 Flotylli Niszczycieli Home Fleet operującej w ramach Western Approaches Command. We Flotylli jednostka pozostawała do marca 1942 r.

Wiosną 1940 r. niszczyciel wziął udział w kampanii norweskie. W dniach 27–29 maja operujący w Rombakenfiordzie okręt wspierał ogniem artyleryjskim natarcie na Narwik. Następnie zaś uczestniczył w ewakuacji sił alianckich z Narwiku i Harstadu, by po zakończeniu kampanii powrócić do Scapa Flow 10 czerwca 1940 r.

W okresie późniejszym operował na trasach konwojów Północnego Atlantyku, choć w dniach 6–12 maja 1941 r. wziął udział w operacji konwojowej „Tiger", której celem było dostarczenie zaopatrzenia na Maltę i do Aleksandrii.

Przypisuje się, że to *Havelock* zatopił 9 listopada 1940 r. na wodach Atlantyku włoski okręt podwodny *Comandante Faa Di Bruno* (CC Aldo Enrici) wraz z całą 55 osobową załogą, choć brak w tej mierze zgodnych opinii.

W marcu 1940 r. *Havelock* został liderem Escort Group B5 z którą działał na trasach konwojów do wiosny 1944 r. W styczniu 1943 r. ochraniał konwój zbiornikowców TM 1 z Trynidadu do Gibraltaru, który poniósł ogromne straty, tracąc 7 z 9 statków. W toku tej operacji 8 stycznia na południowy zachód od Wysp Kanaryjskich ratował rozbitków z *Oltenii II* i *Alberta J. Ellsworthа*, a 9 stycznia z *Ministera Wedela* na wschód od archipelagu.

W dniach 16–20 marca 1943 r. *Havelock* wziął udział w jednej z największych bitew konwojowych na Atlantyku – ochronie konwoju SC 122, który zdołano przeprowadzić ze stratą jedynie 3 statków.

W miesiącach czerwcu i lipcu 1943 r. operował na wodach Zatoki Biskajskiej, zaś między 30 września a 8 października 1943 r. eskortował z Anglii na Azory transportowce z wyposażeniem dla powstających tam baz 247 Grupy RAF.

W czasie operacji „Neptun" *Havelock* wchodził w skład Support Group 14, zabezpieczającej jej przebieg. W dniu 18 czerwca 1944 r. wraz z *Famem* i *Inconstantem* zatopił na wodach Kanału La Manche na południowy zachód od wyspy Guernsey *U 767* (OL Walter Dankleff).

W lipcu 1944 r. niszczyciel trafił do stoczni w Liverpoolu, która zakończyła remont we wrześniu tego roku. Później jednostka weszła w skład 14th Escort Group w której pozostawała aż do końca wojny w maju 1945 r., o ile nie liczyć naprawy w Plymouth między lutym a kwietniem tego roku.

W dniu 30 kwietnia 1945 r. okręt wraz z bliźniaczym *Hesperus* i samolotem z 21 Sqdn RAF zatopił wraz z całą 44 osobową załogą *U 242* (OL Heinz Riedel) na północny zachód od Anglesey[123].

Po zakończeniu wojny *Havelock* został zredukowany do roli jednostki-celu, którą pełnił do początków 1946 r. 2 sierpnia 1946 r. odstawiono go do rezerwy „C'. w dniu 31 października 1946 r. niszczyciel przejęła firma BISCO i skierowała na złomowanie do stoczni *Ward* w Inverkeiting[124].

HESPERUS (H 57)

W stoczni J. Thornycroft w Southampton prowadzono budowę jednostki o nazwie *Juruena* na zamówienie brazylijskiej marynarki wojennej. Po wybuchu II wojny światowej okręt w dniu 4 września 1939 r. został zarekwirowany przez Royal Navy, choć pracy przy nim nadal kontynuowano zmieniając nazwę na *Hearty*. Ostatecznie jednostka weszła do służby 22 stycznia

122. Wg Englisha J. A*MAZON to…*
123. Wg innej wersji *U 242* zatonął 5.4.1945 na zaporze minowej QXZ w Kanale Św. Jerzego u wybrzeży Walii.
124. Wg Englisha J, A*MAZON to…*

Hesperus (eks *Juruena*) w początkowym okresie wojny w bardzo ciekawym kamuflażu. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

1940 r., mimo, że nie została jeszcze całkowicie wykończona. Brakowało systemu kierowania ogniem oraz kompletnego uzbrojenia plot. W dniu 27 lutego 1940 r. po raz kolejny zmieniono nazwę okrętu, tym razem na *Hesperus*.

Hesperus trafił do 9 Flotylli Niszczycieli Home Fleet, utworzonej z eks-brazylijskich okrętów, której celem było zapewnienie ochrony przeciwpodwodnej bazy w Scapa Flow.

Niszczyciel uczestniczył w kampanii norweskiej wiosną 1940 r. W dniu 12 kwietnia 1940 r. przybył do Thorshavn na Wyspach Owczych w eskorcie krążownika *Suffolk*, który dostarczył oddział Royal Marines obsadzający to terytorium. 16 kwietnia wspierał lądowanie sił alianckich w Mo i Ranie w Norwegii. 23 kwietnia został w rejonie Narwiku uszkodzony w wyniku bliskiego upadku bomb zrzuconych przez nurkowce Ju 87 Stuka. Z powodu powstałych uszkodzeń jednostka powróciła do Anglii, gdzie w stoczni w Dundee przez miesiąc usuwano skutki nalotu, montując równocześnie działo plot. kal. 76 mm na miejscu rufowej wyrzutni torpedowej.

Po powrocie do służby *Hesperus* wykonywał zadania eskortowe. W styczniu 1941 r. wraz z co ironia *Hurricane*, został uszkodzony przez tropikalny sztorm. Po usunięciu uszkodzeń kontynuował do kwietnia 1941 r. służbę konwojową na Atlantyku. W kwietniu 1941 r. został przydzielony do Force „H" w Gibraltarze. 19 maja 1941 r. wchodził w skład eskorty w czasie operacji konwojowej z zaopatrzeniem na Maltę pod kryptonimem „Tiger" oraz „Tracer" w dniach 13–16 czerwca tego roku. Z uwagi na zbyt skromne uzbrojenie plot. uznano *Hesperusa* za nieprzydatnego do służby na Morzu Śródziemnym. Powrócił do Anglii, gdzie na krótko trafił do stoczni w Liverpoolu, a następnie w 7 lipca 1941 r. został skierowany do formowanych właśnie Newfoundland Escort Force.

W sierpniu 1941 r. znalazł się wśród sił eskortujących okręt liniowy *Prince of Wales* na którego pokładzie premier Churchill spotkał się z prezydentem Rooseveltem w Placentia Bay i podpisał

Hesperus na burtowej fotografii z kwietnia 1942 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

tzw. Kartę Atlantycką. W wyniku złych warunków atmosferycznych doszło przy okazji do poważnego uszkodzenia niszczyciela. Prowizorycznie usunięto je na Islandii, a następnie finalnie w stoczni w Immingham. Po naprawie okręt powrócił do składu 9 Flotylli.

W końcu października wraz z *Electrą* i *Expressem*, a następnie także *Legionem*, stanowił znów eskortę *Prince'a of Walesa* na początkowym etapie jego dalekowschodniego i jak się miało okazać, ostatniego rejsu. Na wysokości Azorów *Hesperus* wraz z *Legionem* odeszły do Gibraltaru.

W dniu 7 grudnia 1941 r. wraz z bliźniaczym *Harvesterem* zatopił bombami głębinowymi na zachód od Gibraltaru *U 208* (OL Alfred Schlieper), który poszedł na dno wraz z całą 45 osobową załogą.

Na kolejny sukces w walce z U-Bootwaffe nie trzeba było długo czekać. Już 16 stycznia 1942 r. niszczyciel stanowiący wzmocnienie eskorty konwoju SL 97 (wg innych źródeł HG 78) zatopił na Atlantyku na północ od Madery *U 93* (OL Horst Elfe). Z okrętem zginęło 8 członków jego załogi, a 40 ocalałych rozbitków trafiło do alianckiej niewoli. Sam *Hesperus*, który staranował przeciwnika miał uszkodzony kadłub i prawą śrubę napędową. Prowizorycznych napraw dokonano w Gibraltarze, po czym 24 stycznia 1942 r. odprawiono okręt do Falmouth w eskorcie transportowca *Almanzora*. Remont w którego trakcie zamontowano radar Typ 270 i 2 działa plot. kal. 20 mm Oerlikon, zakończył się w kwietniu 1942 r.

W międzyczasie niszczyciel został liderem Escort Group B2 i przez kolejnych 8 miesięcy pełnił służbę eskortową. W jej trakcie w dniu 26 grudnia 1942 r. wraz z *Vanessą* eskortując konwój HX 219 zatopił na Atlantyku na północny zachód od Irlandii *U 387* (OL Adolf Kellner). Zadając „cios łaski" *Hesperus* staranował U-boota na którym zginęło 34 członków załogi, a ocalałych 8 wyłowili Brytyjczycy, uległ znów uszkodzeniu kadłuba, tym razem w części dziobowej. Naprawę uszkodzeń w Liverpool zakończono 17 marca 1943 r.

Wiosną 1943 jednostka odniosła kolejne zwycięstwa. 23 kwietnia 1943 r. eskortując konwój ONS 4 zatopił na północny wschód od przylądka Farewell na Grenlandii *U 191* (KL Helmut Fiehn), który poszedł na dno z całą 53 osobową załogą. Kilkanaście dni później, 12 maja tego roku „ofiarą" padł *U 186* (KK Siegfried Hesemann), zatopiony również z całą 53 osobową załogą na Atlantyku na północ od Azorów w obronie konwoju SC 129.

Intensywna oceaniczna służba spowodowała konieczność przeprowadzenia remontu, który trwał między styczniem a końcem marca 1944 r.

Po zakończeniu napraw *Hesperus* trafił do 19th Escort Group, a następnie w styczniu 1945 r. do 14th Escort Group, w której składzie operował do końca wojny w oparciu o bazę Plymouth. Jeszcze 30 kwietnia 1945 r. uczestniczył w zatopieniu *U 242* (OL Heinz Riedel) na północny zachód od Anglesey.

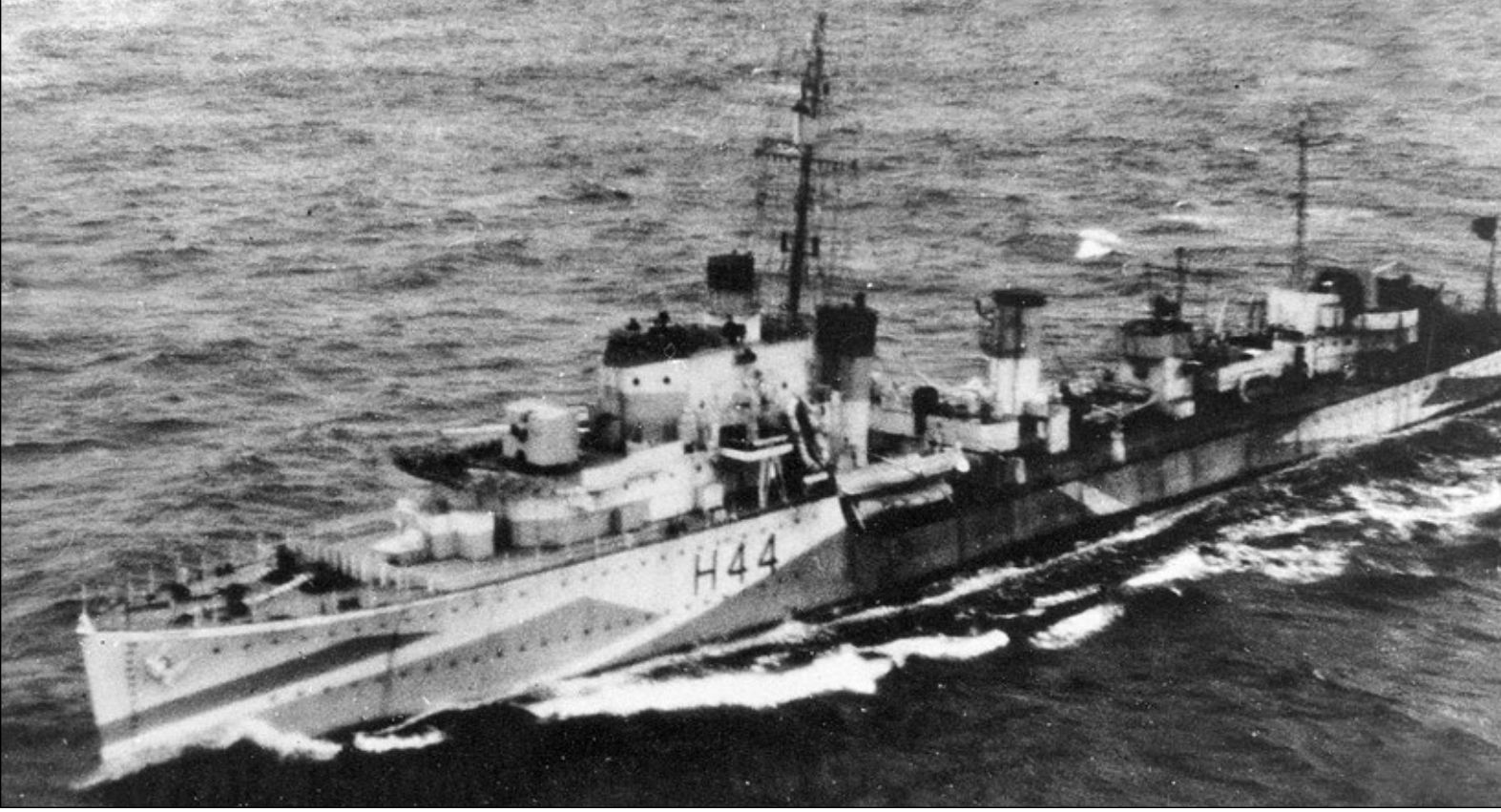
Już po zakończeniu działań wojennych w dniu 13 maja 1945 r. *Hesperus* był liderem zespołu okrętów 14th Escort Group, które przeprowadzały zdobyczne U-booty z Loch Alsh do Lough Foyle. W końcu maja 1945 wraz z bliźniaczym *Havelockiem* stanowił eskortę honorową liniowca pasażerskiego *Andes* na którego pokładzie wracał z emigracji do Oslo rząd Norwegii.

W czerwcu 1945 r. niszczyciel stał się jednostką celem dla Fleet Air Arm i funkcję tę pełnił do roku 1946. W maju 1946 r. został przeniesiony do rezerwy „C" w Rosyth, co oznaczało nieuchronne skierowanie do kasacji. W dniu 26 listopada 1946 r. *Hesperus* został sprzedany na złom, a do jego rozbiórki przystąpiła stocznia G. W. Brunton w Grangemouth.

HIGHLANDER (H 44)

Zamówiona przez flotę Brazylii jednostka o nazwie *Jaguarine* została w dniu 4 września 1939 r. zarekwirowana przez Royal Navy w związku z wy-

Kolejne ujęcie *Hesperusa* w bazie, tym razem z 28 grudnia 1942 r. Uwagę zwraca uszkodzenie dolnej części dziobu niszczyciela, to efekt staranowania *U 387*. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Highlander (eks *Jaguarine*) na lotniczym ujęciu z końcowego okresu wojny. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

buchem światowego konfliktu. Budowę okrętu kontynuowano zmieniając jednocześnie jego nazwę na *Highlander*. Prace ukończono w połowie marca 1940 r. i po drobnych robotach wykończeniowych przeprowadzonych w Portland wcielono 11 kwietnia 1940 r. do składu 9 Flotylli Niszczycieli Home Fleet.

17 kwietnia 1940 r. *Highlander* wszedł na mieliznę u wybrzeży Szkocji, czego rezultatem było uszkodzenie dna okrętu i jednej z turbin. Remont przeprowadzony przez stocznię Brigham and Cowan w Hull zakończył się 19 maja 1940 r.

Niszczyciel wraz z *Ashantim* i *Bulldogiem* eskortował krążownik liniowy *Renown* w czasie przejścia do Scapa Flow, które osiągnął 24 maja tego roku. Po krótkiej służbie w Home Fleet jednostkę w czerwcu 1940 r. przesunięto do Western Approaches Command. Po drodze okręt podjął rozbitków z krążownika pomocniczego *Scotstoun* i dostarczył ich do Greenock.

Highlander uczestniczył 16 czerwca 1940 r. w ewakuacji sił brytyjskich z St. Nazaire, a 25 tego miesiąca z St. Jean de Luz, a następnie pełnił służbę eskortową, którą prowadził do stycznia 1941 r. W międzyczasie przeszedł w lipcu remont w Plymouth połączony z montażem działa plot. kal. 76 mm w miejscu rufowej wyrzutni torpedowej.

W nocy z 12/13 września 1940 r. wchodził w skład zespołu[125], który przeprowadził wypad na wody Zatoki Sekwany i ostrzelał Cherbourga. W październiku uczestniczył w przerzucie wojsk na Islandię, a 1 grudnia 1940 r. eskortował uszkodzony kanadyjski *Saguenay* do stoczni w Barrow.

W dniu 30 października 1940 r. zapisał na swoje konto wspólnie *Harvesterem* zatopienie *U 32* (OL Hans Janisch) na północny zachód od Bloody Foreland w Irlandii.

W I kwartale 1941 r. okręt przeszedł remont w stoczni Hawthorn Leslie w Hebburn on Tyne zakończony 23 marca, a już 27 tego miesiąca wyszedł do Gibraltaru, gdzie operował w składzie Force „H" oraz South Atlantic Command. We Freetown działał w ramach 18 Flotylli Niszczycieli do sierpnia 1941 r. Po powrocie do Londonderry został przydzielony do 28th Escort Group.

W początkach lutego 1942 r. *Highlander* trafił do stoczni Green and Silley Weir w Tilbury, która dokonała kolejnego remontu i przezbrojenia okrętu. Następnie niszczyciel przez 8 miesięcy pełnił funkcję lidera Escort Group B4 operującej na Atlantyku. Ciężka służba konwojowa sprawiła, że już 22 listopada znalazła się znów w stoczni, tym razem w Humber. W toku prac związanych z przystosowaniem do typowo eskortowych funkcji z pokładu usunięto działo kal. 120 mm ze stanowiska „A" oraz dalmierz, montując w zamian miotacz pocisków zop „Hedgehog". Po zakończeniu prac niszczyciel powrócił na szlaki konwojów atlantyckich. Miał przy tym wiele szczęścia, bowiem w czasie ochrony konwoju HX 229 wiosną 1943 r. zdołał uniknąć salw torped wystrzelonych przez *U 444* i *U 608*[126].

W końcu grudnia 1943 r. okręt znalazł się w stoczni w Troon. Tym razem remont trwał niemal do połowy kwietnia 1944 r., do czego przyczyniła się przypadkowa kolizja z holownikiem w jego trakcie. Następnie jednostka do września 1944 r. pozostawała Tobermory by dołączyć do Escort Group B2 działającej na północnoatlantyckiej trasie konwojowej do St. John's na Nowej Fundlandii.

W dniu 15 kwietnia 1945 r. *Highlander* został bardzo poważnie uszkodzony przez lody w punkcie o współrzędnych 45°48'N i 49°05'W. W wyniku nacisku lodów ucierpiała zwłaszcza część dziobowa i dno okrętu. Zrazu do asekuracji niszczyciela wysłano korwety *Morpeth Castle* i *Primrose*, a następnie holownik *Tenacity* eskortowany przez kanadyjską korwetę *Medicine Hat* odprowadził uszkodzoną jednostkę do bazy Bay of Bulls na Nowej Fundlandii. W bazie oraz w St. John's dokonano naprawy uszkodzeń zakończonej 24 lipca 1945, po czym niszczyciel powrócił do Anglii, osiągając 28 lipca Portsmouth. Jesienią okręt przeszedł do Rosyth, gdzie wyznaczono mu mało chwalebną funkcję celu. W dniu 19 stycznia 1946 r. został przesunięty do rezerwy „C", oznaczającej nieuniknioną kasację. 27 maja 1946 *Highlander* został przejęty przez

125. Były to *Harvester, Highlander, Bulldog* i *Beagle*

126. Wg Englisha J, *AMAZON to…*

firmę BISCO i w maju 1947 r. skierowany do złomowania w stoczni Metal Industries w Rosyth.

HURRICANE (H 06)

Wśród jednostek budowanych w Wielkiej Brytanii na zamówienie Brazylii znajdował się także *Japarua*. Po wybuchu II wojny światowej we wrześniu 1939 r. okręt został zarekwirowany przez Royal Navy. Prace przy budowie okrętu, który otrzymał nową nazwę *Hurricane* ukończono ostatecznie dopiero w czerwcu 1940 r., zaś sama jednostka weszła w skład 9 Flotylli Niszczycieli.

Monotonną służbę eskortową w ramach Flotylli trwającą do maja 1941 r. przerywał udział w kolejnych akcjach ratowniczych. Już 25 czerwca 1940 r. niszczyciel podjął 40 rozbitków ze zbiornikowca *Saranac*, a 27 ze zbiornikowca *Leticia* i statku *Lenda*. W dniu 29 czerwca 1940 r. przejęto 30 rozbitków z *Empire Toucan*, zatapiając równocześnie ogniem artyleryjskim dziobową część jego wraku.

18 września 1940 r. *Hurricane* podjął 195 rozbitków z brytyjskiego statku pasażerskiego *City of Benares* i kolejnych 20 z transportowca *Marina*, które padły ofiarą ataku *U 48* w odległości 253 Mm na południowy zachód od Rockall.

W lutym 1941 niszczyciel wraz z korwetą *Periwinkle* podjął nieskuteczną niestety akcję przeciwko U-bootom w obronie konwoju OB. 397.

26 kwietnia 1941 r. uratował 452 rozbitków, w tym 273 pasażerów z liniowca pasażerskiego *City of Nagpur*, których następnie dostarczył 1 maja do Greenock.

Cumujący wraz z *Viscountem* i innymi eskortowcami w Gladstone Dock w Liverpool okręt padł ofiarą nalotu Luftwaffe przeprowadzonego w nocy z 7/8 maja 1941 r. O godz. 03:00 *Hurricane* otrzymał bezpośrednie trafienie w rufową część górnego pokładu na lewej burcie. Bomba przeszła po burcie i eksplodowała pod dnem okrętu, powodując uszkodzenie kadłuba. Zalaniu wodą uległy siłownia i zbiorniki paliwa. Slup *Enchantrese* podjął natychmiast odpompowywanie wody, co pozwoliło na wyprowadzeniu uszkodzonego, podobnie zresztą jak i *Viscounta* do Bidston Dock, a tym samym uchroniło pozostałe cumujące eskortowce przed groźbą realnego zablokowania. Eksperci uznali, że tylko fakt iż niszczyciel znajdował się w porcie ocalił go przy powstałej skali uszkodzeń przed niechybnym zatonięciem. Obyło się przy tym szczęśliwie bez ofiar śmiertelnych wśród załogi, choć wielu jej członków odniosło rany.

Usuwanie skutków nalotu trwało do stycznia 1942 r., gdy znów sprawny technicznie niszczyciel objął funkcję lidera Escort Group B1, którą pełnił, głownie na atlantyckich trasach konwojowych przez kolejne miesiące.

W lipcu 1943 r. *Hurricane* wchodził w skład zespołu[127], który przeprowadził wypad na wody Zatoki Biskajskiej.

W Wigilię 24 grudnia 1943 r. niszczyciel wcześniej ochraniający konwój KMS 36 i OS 62, skierowano na wsparcie amerykańskiej grupy Task Group 21.4, która dysponując lotniskowcem eskortowym *Card*, operowała 420 Mm na północny zachód od Azorów. Wkrótce po dołączeniu do zespołu o godz. 20:01 *Hurricane* został uszkodzony torpedą odpaloną przez *U 415* (KL Kurt Neidel)[128]. Torpeda akustyczna T5 „Gnat" eksplodowała na lewej burcie około 9 m od rufy okrętu. Powstałe uszkodzenia spowodowały 10° przechył na lewą burtę i unieruchomiły jednostkę, nie stwarzając jednak bezpośredniego zagrożenia zatonięciem. W wyniku eksplozji zginął 1, zaginęło 2, a rany odniosło dalszych 9 członków załogi. W nocy zdołano zmniejszyć przechył. Nazajutrz 25 grudnia 1943 r. o godz. 13:01 niszczyciel na którym wcześniej otwarto wszystkie kingstony został wobec braku możliwości holowania, dobity, zgodnie z decyzją dowództwa floty, torpedą wystrzeloną przez *Watchmana*. *Hurricane* poszedł na dno w punkcie o współrzędnych 45°10'N i 22°05'W[129].

127. W skład zespołu wchodziły kanadyjskie *Athabaskan* i *Iroquois*, polski *Orkan* oraz *Hurricane*, natomiast wg Kondrackiego T, *Niszczyciel ORP „Orkan" 1942–1943*, Warszawa 1994 w wypadzie w dniach 19–26.7.1943 brały udział jedynie *Athabaskan*, *Iroquois* i *Orkan*.

128. Wg Blaira C, *Hitlera wojna U-Bootów. Ścigani 1942–1945*, Warszawa 1999.

129. Wg Englisha J, *AMAZON to…*

Hurricane (eks *Japarua*) w czerwcu 1940 r. po wejściu do służby w Royal Navy. Również uwagę zwraca ciekawy kamuflaż okrętu z tego okresu.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Niszczyciele typu „I”

Intrepid w trakcie ostatnich prób. Niszczyciela nadal nie posiada zamontowanych dział artylerii głównej. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Program 1935 był ostatnim w którym Admiralicja przewidziała budowę pełnej flotylli nowych niszczycieli wraz z ich liderem, opartych koncepcyjnie tak naprawdę na projektach okrętów pochodzących z końcowego okresu I wojny światowej, oczywiście z uwzględnieniem wszelkich zastosowanych przez te lata nowości.

Przyjęto, że nowe jednostki typu określanego jako „I” będą stanowić proste powtórzenie wcześniejszego typu „H” przy pełnym zachowaniu podstawowych gabarytów, a zasadnicza różnica sprowadzać się będzie do zastosowania na nich nowych pięciorurowych aparatów torpedowych kal. 533 mm, testowanych na pokładzie *Glowworma* oraz możliwości przystosowania, po drobnej przeróbce, do pełnienia funkcji szybkiego stawiacza min.

Zaproszenia do przetargu na budowę nowych jednostek skierowano 26 października 1935 do 13 stoczni, z których wybrano 4, gdzie ulokowano zamówienia (na okręty serii w każdej) oraz odrębną, w której powstał lider flotylli.

Wyporność standardowa niszczycieli typu „I” wynosiła 1391 t, a wysokość pełna odpowiednio 1918 t (co było między innym konsekwencją zastosowania nowych, cięższych wyrzutni torpedowych). Długość całkowita kadłuba sięgała 98,45 m, długość w linii wodnej – 97,5 m, a między pionami – 95,09 m. Maksymalna szerokość okrętu 10,05 m, zaś zanurzenie 3,4 m przy wyporności standard i 3,8 m przy wyporności pełnej (średnia 3,78 m)[130].

Na niszczycielach zabudowano nadbudówki o nowym kształcie z wysuniętą sterówką, przetestowane wcześniej na *Hero* i *Herewardzie*. Jednostki posiadały równocześnie węższe nadbudówki rufowe, przedni maszt o konstrukcji palowej oraz trójnożny rufowy.

Układ napędowy dwuwałowy składał się z 2 zespołów turbin parowych systemu Parsons o łącznej mocy 34 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 327°C dostarczał zespół 3 kotłów parowych trójwalczakowych wodnorurkowych systemu Admiralicji, opalanych paliwem płynnym.

Na niszczycielach *Icarus* i *Imogen* w celach eksperymentalnych forsowano jeden z kotłów, tak, że dostarczał parę zapewniającą moc 17 000 KM[131].

Maksymalna prędkość jednostek przy niepełnym obciążeniu sięgała 35,5 węzła, choć przy pełnej wyporności i złym stanie morza spadała faktycznie do około 31,5 węzła. W toku prób prędkość okrętów serii wahała się od 32,2 do 35,26 węzła przy 337–352 obrotach śrub na minutę[132]. Zapas paliwa wynoszący 477 t zapewniał maksymalny zasięg 5530 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów bądź 1270 Mm przy prędkości pełnej.

Uzbrojenie artyleryjskie składało się z 4 pojedynczych szybkostrzelnych dział kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX** na centralnych łożach CP Mk XVIII, zapewniających kąt podniesienia luf +40°. W przypadku wersji stawiaczy min liczbę dział redukowano do 2, tak jak to miało miejsce w przypadku *Impulsive*. Zapas amunicji wynosił po 200 pocisków na lufę. Rozmieszczenie dział klasyczne, po 2 w superpozycji w części dziobowej i rufowej (dla wersji stawiaczy min odpowiednio po 1 dziale).

Do kierowania ogniem służył dalmierz MS.20 o bazie 3-metrowej oraz dalocelownik „dla niszczycieli” DCT Mk I.

Obronę plot. zapewniały 2 poczwórnie sprzężone zestawy wkm-ów plot. kal. 12,7 mm (0,5”) Vickers Mk I o kącie podniesienia lufy +80° z zapasem 2500 pocisków na lufę. Zestawy wkm-ów plot. rozmieszczono na platformie między kominami.

Uzbrojenie pomocnicze obejmowało 4 pojedyncze karabiny maszynowe kal. 7,7 mm (0.303) Lewis.

Na niszczycielach typu „I” zamontowano 2 pięciorurowe wyrzutnie torped kal. 533 mm PR.I, które rozmieszczono tradycyjnie na śródokręciu. Na pokładzie nie było torped zapasowych umożliwiających przeładowanie wyrzutni. W przypadku wykorzystywania niszczycieli w charakterze szybkich stawiaczy min wyrzutnie torpedowe usuwano z pokładu.

130. Wg Rubanowa OA, *Eskadriennyje…*
131. Wg Daszjana A. i Morozowa M.E, *Britanskije esmincy…*
132. Wg Marcha EJ, *British destroyers…*

Niszczyciele typu „I”					
Nazwa	Stocznia	Numer budowy	Data		
			Położenie stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Inglefield	Cammell Laird & Co., Birkenhead	1015	29.04.1936	15.10.1936	25.06.1937
Impulsive	White & Co., Cowes		09.03.1936	01.03.1937	29.01.1938
Icarus	J. Brown & Co., Clydebank	547	09.03.1936	26.11.1936	01.05.1937
Ilex	J. Brown & Co., Clydebank	548	16.03.1936	28.01.1937	07.07.1937
Imogen	Hawthorn Leslie & Co., Hebburn	604	18.01.1936	30.10.1936	02.06.1937
Imperial	Hawthorn Leslie & Co., Hebburn	605	29.01.1936	11.12.1936	30.06.1937
Intrepid	White & Co., Cowes		06.01.1936	17.12.1936	29.07.1937
Isis	Yarrow & Co., Ltd., Glasgow	1681	05.02.1936	12.11.1936	02.06.1937
Ivanhoe	Yarrow & Co., Ltd., Glasgow	1682	12.02.1936	11.02.1937	24.08.1937
Wg. English J. *AMAZON to IVANHOE* Kendal 1993					

Jednostki wyposażono w ASDIC, a do zwalczania okrętów podwodnych służyły 2 jednogniazdowe miotacze burtowe oraz 1 zrzutnia rufowa bomb głębinowych, których zapas na pokładzie wynosił 20 sztuk (na *Impulsive* – 30 szt.).

Okręty wyposażono w trał parawanowy TSDS o dwóch prędkościach.

Teoretycznie wszystkie niszczyciele serii „I” mogły być przystosowane do pełnienia funkcji szybkich stawiaczy min, przyjmujących na pokład do 60 min typu Mk XIV. Faktycznie jednak dostosowano jedynie *Impulsive'a*, *Icarusa*, *Intrepida* i *Ivanhoe'a*. Przystosowanie oznaczało zdjęcie z pokładu 2 dział kal. 120 mm ze stanowisk „A” i „Y”, obu zestawów wyrzutni torpedowych oraz trału TSDS, a z drugiej strony zabudowanie specjalnych sponsorów, położenie na pokładzie torów minowych i zamontowanie mechanizmu łańcuchowego, umożliwiającego przesuwanie min.

Załoga jednostek typu „I” liczyła 145 marynarzy i oficerów.

Liderem flotylli niszczycieli typu „I” został *Inglefield*, zbudowany przez stocznię Cammell Laird and Co w Birkenhead., z którą kontrakt podpisano w styczniu 1936 r. Była to w zasadzie wierna, choć nieco powiększona, kopia wcześniejszego modelu przewodnika flotylli *Hardy*, z tą różnicą, że wyposażono ją w 2 nowe pięciorurowe zestawy wyrzutni torpedowych kal. 533 mm.

Wyporność standardowa lidera wynosiła 1568 t, a wyporność pełna – 2144 t[133]. Całkowita długość kadłuba sięgała 102,0 m, długość w linii wodnej – 99,6 m, a między pionami – 95,0 m. Maksymalna szerokość okrętu 10,36 m, zaś zanurzenie 3,5 m przy wyporności standard i 3,9 m przy wyporności pełnej.

Napęd stanowiły 2 zespoły turbin parowych systemu Parsons o łącznej mocy 38.000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu 21 atm. i temperaturze 327°C zapewniał zespół 3 kotłów parowych trójwalczakowych wodnorurkowych systemu Admiralicji, opalanych paliwem płynnym.

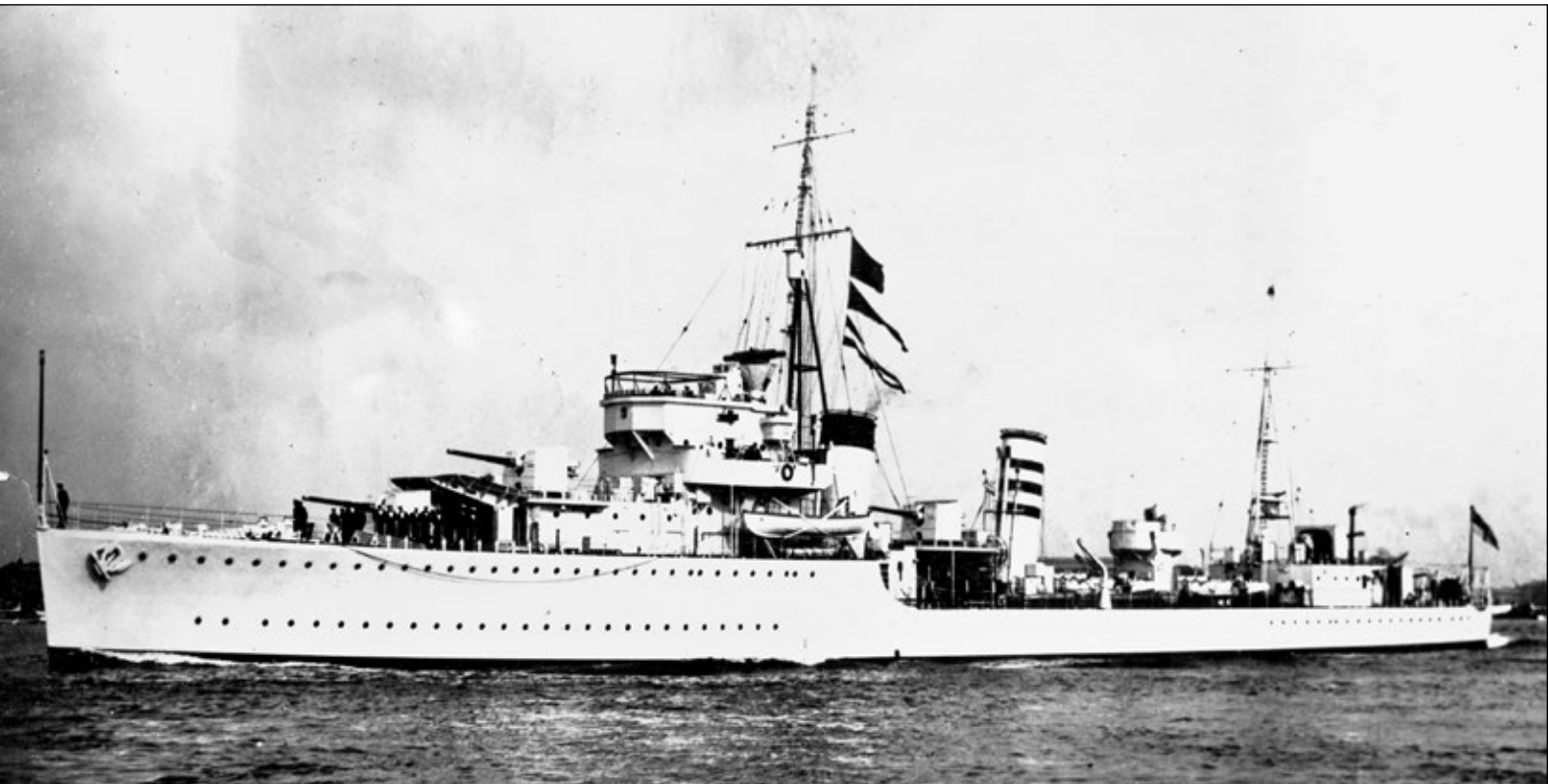
Prędkość maksymalna sięgała 35,5 węzła przy niepełnym obciążeniu, a przy pełnej wyporności i złym stanie morza spadała do około 31,5 węzła, choć w czasie prób *Inglefield* uzyskał 36,59 węzła przy 363 obrotach śrub na minutę[134]. Maksymalny zapas paliw wynoszący 477 t zapewniał zasięg 5530 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów bądź 1500 Mm przy pełnej prędkości.

Podstawowe uzbrojenie artyleryjskie obejmowało 5 szybkostrzelnych dział kal.120 mm L/45 Mk IX** na pojedynczych centralnych łożach CP Mk XVIII, zapewniających kąt podniesie luf +40°. Rozmieszczenie dział klasyczne, po 2 w superpozycji na dziobie i rufie, dodatkowe piąte, na platformie między kominami. Zapas amunicji po 200 pocisków na lufę.

Do kierowania ogniem dział kal. 120 mm służył dalmierz MS.20 o bazie

133. Wg Whitley'a MJ, *Zerstörer im…*
134. Wg Marcha EJ, *British destroyers…*

Lider *Inglefield*, 3 Flotylla Niszczycieli, 23 lipca 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



3-metrowej oraz dalocelownik „dla niszczycieli" DCT Mk I.

Obronę plot lidera zapewniały 2 zestawy poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm (0,5") Vickers Mk I o kącie podniesienia lufy +80° z zapasem po 2500 pocisków na lufę.

Uzbrojenie pomocnicze stanowiły 4 pojedyncze karabiny maszynowe kal. 7,7 mm (0.303) Lewis.

Lider wyposażono w rozmieszczone na śródokręciu 2 pięciorurowe zestawy wyrzutni torpedowe kal. 533 mm PR.I bez torped zapasowych.

Jednostka posiadała ASDIC, a zwalczanie okrętów podwodnych umożliwiały 2 jednogniazdowe burtowe miotacze oraz 1 rufowa zrzutnia bomb głębinowych, których zapas na pokładzie wynosił pierwotnie 20 sztuk.

Załoga *Inglefielda* liczyła wraz z personelem sztabowym flotylli 175 marynarzy i oficerów.

INGLEFIELD (D 02)

Po wejściu do służby w końcu czerwca 1937 r. *Inglefield* został skierowany na Morze Śródziemne, gdzie objął funkcję lidera 3 Flotylli Niszczycieli, operującej we wschodniej części akwenu. W chwili wybuchu II wojny światowej jednostka bazowała na Malcie i natychmiast podjęła poszukiwania kontrabandy wojennej. Już 6 września 1939 r. okręt wraz z Flotyllą przeszedł do Gibraltaru, gdzie rozpoczął eskortowanie konwojów i działania przeciwpodwodne w ramach Western Approaches Command.

Pierwszym niestety pechowym zadaniem było eskortowanie lotniskowca *Courageous* w czasie rozpoczętego 16 września w Plymouth patrolu przeciwpodwodnego. W dniu 17 września *Inglefield* został skierowany do ratowania rozbitków ze statku *Kafiristan* zniszczonego przez U-boota. W tym samym czasie *Courageous* padł ofiarą torped *U 83*. Niszczyciel dotarł na miejsce zatonięcia lotniskowca 18 około godz. 01:00 i podjął bezskuteczne poszukiwania sprawcy tragedii – *U 83*.

W październiku 1939 jednostka pozostająca nadal liderem 3 Flotylli poszukiwała niemieckich okrętów podwodnych na obszarze South West Approaches. W dniu 14 października 1939 wraz z *Intrepidem* i *Ivanhoe*[135] zatopiła na południowy wschód od Irlandii *U 45* (KL Alexander Gelhaar), który poszedł na dno wraz z całą 39 osobową załogą.

W dniach 19 października – 11 listopada niszczyciel przeszedł drobny remont Liverpoolu, po czym dołączył w Scapa Flow do 3 Flotylli operującej w składzie Home Fleet. W dniach 19–20 listopada 1939 r. wraz z *Maori* asystował uszkodzonemu na Morzu Północnym okrętowi podwodnemu *Triad*, który następnie odprowadził do Stavangeru.

W lutym 1940 r. *Inglefield* wchodził w skład eskorty konwoju HN 14. W dniu 25 lutego po otrzymaniu od *Narwhala* informacji o zauważonym w pobliżu U-boocie, wyruszył na jego poszukiwanie. Po 2 godzinach zespół[136] zmusił do wynurzenia się na powierzchnię *U 63* (OL Gunther Lorentz), po czym rozstrzelał go ogniem artyleryjskim na Morzu Północnym na południe od Szetlandów. Z okrętem zginął tylko 1 członek załogi, a ocalałych 24 (lub jak chcą inne źródła – 25), w tym 4 oficerów trafiło do brytyjskiej niewoli.

Inglefield wziął udział w kampanii norweskiej wiosną 1940 r. 8 kwietnia eskortował stawiacz min *Teviot Bank*, który zaminował norweski Stadtland. W nocy z 1/2 maja uczestniczył w ewakuacji sił alianckich z przyczółka Andalsnes.

W dniach 19 maja – 3 czerwca jednostka przeszła drobny remont w Devonport, po czym powróciła do Home Fleet. W czerwcu niszczyciel eskortował do Anglii uszkodzone *Electra* i *Antelope*, czemu nie sprzyjały zarówno warunki pogodowe jak i fakt iż pierwszy z okrętów miał dziób uszkodzony w wyniku kolizji.

W lipcu 1940 r. *Inglefield* rozpoczął współpracę z 1 Minelaying Squadron, zabezpieczając operacje minowe na „Northern Barrage" między Wyspami Owczymi a Orkadami (SN 1). Działania te kontynuowano również w sierpniu, a objęły one „East Coast Barrier" w Morray Firth (SN 12) oraz ponownie „Northern Barrage" (SN 2).

W dniu 20 lipca 1940 r. niszczyciel wchodził w skład eskorty krążowników liniowych *Repulse* i *Renown* bezskutecznie poszukujących swego niemieckiego odpowiednika *Scharnhorsta* na wodach Morza Północnego.

We wrześniu 1940 r. okręt przydzielono do eskorty konwoju z siłami przeznaczonymi do opanowania Dakaru w ramach operacji „Menace". 20 września do kontaktu z krążownikiem *Gloire* sił Vichy, który na szczęście nie zakończył się starciem. W toku samych walk o Dakar 23 września 1940 r. w czasie akcji przeciwko okrętowi podwodnemu *Persée* lider został trafiony pociskiem kal. 190 mm artylerii nadbrzeżnej, wystrzelonym z dystansu 5500 m. Pocisk dosięgnął lewej burty na wysokości wręgi nr 156 około 1,5 m poniżej górnego pokładu. w wyniku trafienia powstały nieznaczne uszkodzenia okrętu, a rannych zostało 7 członków jego załogi, w tym 1 oficer.

Po zakończeniu nieudanej próby opanowania Dakaru niszczyciel przeszedł do Freetown, gdzie w październiku 1940 r. pełnił służbę eskortową by w listopadzie powrócić do Anglii wraz z konwojem HG 46. Tam w Londynie trafił do remontu zakończonego 20 stycznia 1941 r.

Okręt powrócił do 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w Scapa Flow, pełniąc nadal funkcję jej lidera. W dniach 2–6 marca *Inglefield* wchodził w skład zespołu ubezpieczającego rajd komandosów na Lofoty[137]. Uczestniczył także w bezowocnych poszukiwaniach niemieckich pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* prowadzonych przez Home Fleet w dniach 19–23 lutego 1941 r. W końcu maja tego roku stanowił eskortę brytyjskich jednostek ciężkich w czasie „łowów" na okręt liniowy *Bismarck* na wodach Atlantyku.

Agresja Niemiec na Związek Radziecki w czerwcu 1941 r. otwarła nowy front działań morskich, jakimi okazały się arktyczne konwoje rosyjskie. W sierpniu 1941 r. *Inglefield* wchodził w skład zespołu zabezpieczającego przejście pierwszego z tych konwojów w ramach operacji „Dervish", a później na przełomie września również jednostek przerzucających do Murmańska samoloty wraz z personelem lotniczym w czasie operacji „Strength".

Po remoncie przeprowadzonym w Humber między 22 września a 26 listopada 1941 r. niszczyciel powrócił do zadań eskortowych. Na przełomie grudnia 1941 i stycznia 1942 r. jednostka uczestniczyła w drugim alianckim rajdzie na Lofoty w ramach operacji „Kitbag", ostrzeliwując wraz z *Intrepidemem* cele na Floro[138].

W marcu 1942 ubezpieczał rosyjski konwój PQ 13 do Murmańska oraz powrotny QP 9, a w kwietniu dla odmiany *Inglefield* eskortował amerykański lotniskowiec *Wasp* w czasie przerzutu myśliwców na Maltę w czasie operacji „Calendar". W maju niszczyciel ubezpieczał konwoje rosyjskie PQ 15 oraz powrotny QP 11 i QP 12.

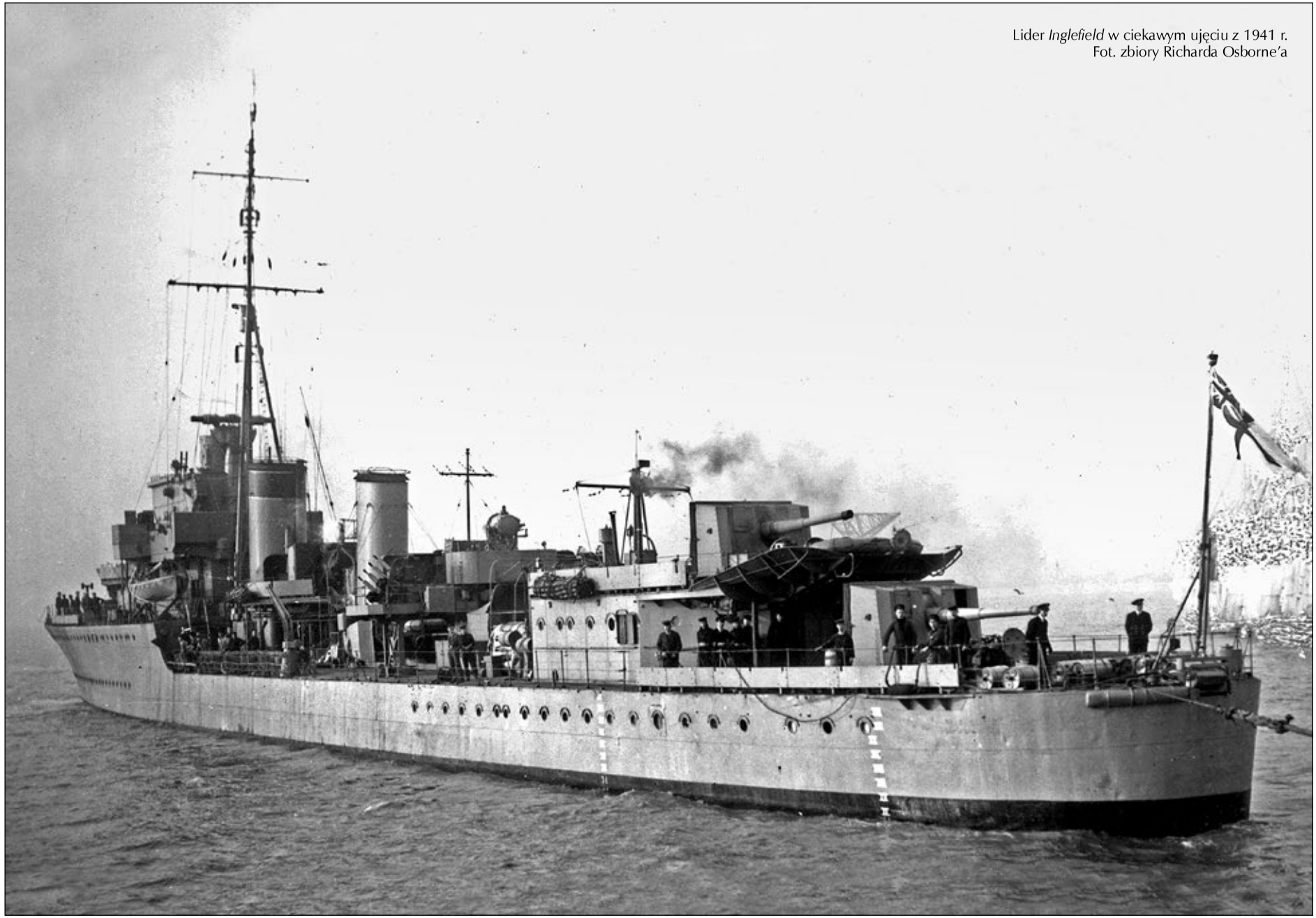
---

135. Wg niektórych źródeł w skład zespołu wchodził również *Icarus*.

136. W skład zespołu wchodziły *Inglefield*, *Imogen* i *Escort*.

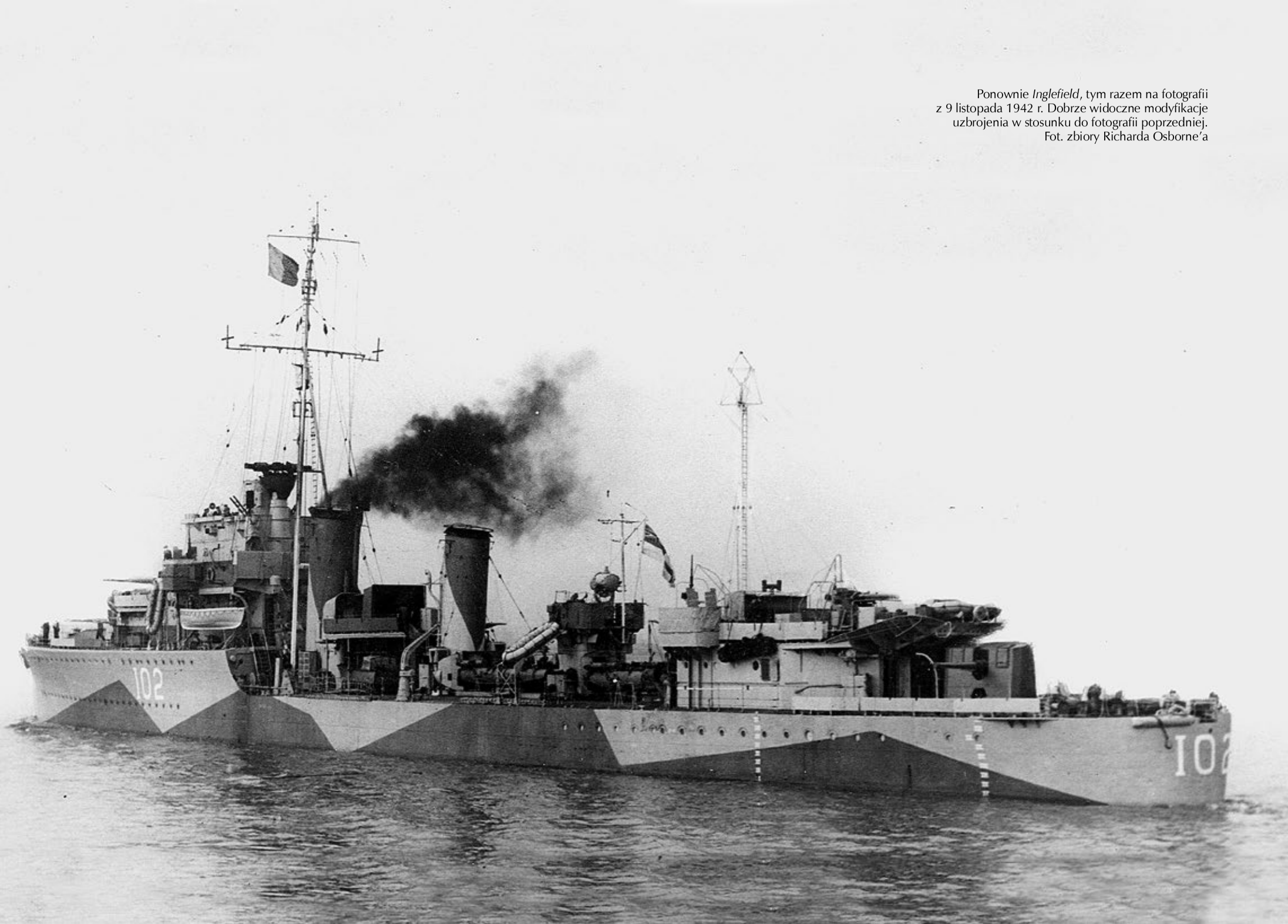
137. Wg Perepeczki A, *Komandosi w akcji*, Gdańsk 1978.

138. Wg Perepeczki A, *Burza nad…* t 2, Warszawa 2000.



Lider *Inglefield* w ciekawym ujęciu z 1941 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Ponownie *Inglefield*, tym razem na fotografii z 9 listopada 1942 r. Dobrze widoczne modyfikacje uzbrojenia w stosunku do fotografii poprzedniej. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



W czerwcu 1942 r. w związku z reorganizacją Home Fleet, *Inglefield* wszedł w skład 8 Flotylli Niszczycieli z którą operował przez kolejnych 8 miesięcy. Jeszcze w czerwcu wraz z *Intrepidem* przeszedł do Murmańska z częściami zapasowymi i amunicją dla bazujących tam okrętów Royal Navy, a powrócił w eskorcie konwoju QP 13 na Islandię, którą osiągnął 5 lipca 1942 r.

W okresie między sierpniem a październikiem został w Humber poddany remontowi, a a po jego ukończeniu kontynuował służbę eskortową na szlaku konwojów rosyjskich. W sezonie 1942/1943 r. (do marca) uczestniczy w eskorcie konwojów JW. 51A, RA 51,JW. 52, RA 52, JW. 53 oraz RA 53[139].

W marcu 1943 r. *Inglefield* przeszedł do Western Approaches Command i przez 2 miesiące operował w składzie 4th Escort Group. W połowie maja 1943 r. okręt powrócił do 8 Flotylli, a w lipcu został skierowany na Morze Śródziemne w związku planowanym alianckim lądowaniem na Sycylii. W czasie samej operacji „Husky" 10 lipca 1943 r. niszczyciel znajdował się w zespole[140] ostrzeliwującym Catanię. Później uczestniczył w lądowaniu w kontynentalnej części Włoch pod Salerno w trakcie operacji „Avalanche". Po kapitulacji eskortował jednostki włoskiej floty na Maltę oraz patrolował wody Cieśniny Otranto.

W końcu września powrócił do Home Fleet by w październiku 1943 r. patrolować wody Zatoki Biskajskiej. Już jednak w listopadzie przeszedł ponownie na Morze Śródziemne, stanowiąc eskortę krążownika liniowego *Renown* na którego pokładzie premier Churchill udawał się via Malta do Aleksandrii, a później na konferencję w Kairze. W grudniu niszczyciel powrócił do Gibraltaru, gdzie został poddany krótkiemu remontowi , by następnie wejść w skład sił wyznaczonych do lądowania pod Anzio w ramach operacji „Shingle". 22 stycznia 1944 r. wspierał działania pod Anzio ostrzeliwując Civitavecchię, a w dniach 23–24 tego miesiąca drogę pod Formią. Ten sam rejon był ostrzeliwany również 30 stycznia.

W dniu 25 stycznia 1944 r. *Inglefield* został w odległości 3 Mm od świateł Anzio trafiony przez sterowaną falami radiowymi niemiecką bombą szybującą Henschel Hs 293[141], która zatopiła niszczyciel. Okręt poszedł na dno w punkcie o współrzędnych 41°26'N i 12°38'E wraz z 35 członkami załogi na pokładzie, zaś pozostałych 157 uratowały się znajdujące w pobliżu alianckie jednostki.

ICARUS (D 03)

Po wejściu do służby w początkach maja 1937 r. jednostka trafiła do składu 3 Flotylli Niszczycieli i od 12 lipca znalazła się na wodach Morza Śródziemnego. Po przybyciu do Gibraltaru okręt przeprowadził uszkodzonego *Huntera* na Maltę. W miesiącach lipiec – sierpień operował na Morzu Egejskim, a w roku 1938 r. dwukrotnie brał udział w patrolowaniu wód hiszpańskich w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. U brzegów Hiszpanii *Icarus* działał w kwietniu oraz między sierpniem a listopadem. W okresie między końcem listopada 1938 a połową lutego 1939 r. jednostka przeszła remont na Malcie, w którego trakcie została przystosowana do stawiania min.

W lecie 1939 r. okręt operował we wschodniej części Morza Śródziemnego. W dniu 1 września 1939 r. doszło w pobliżu Aleksandrii do kolizji z greckim statkiem *Michalis*. Po prowizorycznej naprawie w Aleksandrii przeszedł na Maltę, gdzie dokonano remontu, który zakończył się 6 października 1939 r.

11 października 1939 r. jednostka osiągnęła Plymouth i podjęła działania przeciwpodwodne na obszarze South West Approaches. Już 14 października 1939 r. *Icarus* znalazł się w zespole, który zatopił *U 45* (KL Alexander Gelhaar) na południowy zachód od Irlandii.

9 listopada 1939 r. jednostka dołączyła do 3 Flotylli Niszczycieli Home Fleet w Scapa Flow i znów podjęła działania przeciwpodwodne. Na rezultaty nie trzeba było długo czekać, bowiem już 29 listopada 1939 *Icarus* wraz z *Kingstonem* i *Kashmirem* zatopił na Morzu Północnym *U 35* (KL Werner Lott)m biorąc do niewoli jego całą 43 osobową załogę.

W grudniu 1939 r. okręt wszedł w skład nowo formowanej 20 Flotylli Niszczycieli zwanej też 20 Flotyllą Minową[142], bazującej w Immingham. Między 24 stycznia a 26 lutego *Icarus* został dodatkowo przebudowany w Plymouth pod kątem wykorzystania do stawiania min. W marcu 1940 r. uczestniczył w akcji minowania Zatoki Helgolandzkiej, a następnie tworzeniu „East Coast Barrier" w Morray Firth.

W kwietniu 1940 r. niszczyciel wchodził w skład zespołu minującego Vestfiord. W dniu 9 kwietnia 1940 r. zatopił niemiecki rudowiec *Europa*, a 11 kwietnia przechwycił w rejonie Lofotów niemiecki transportowiec *Alster* (8514 t) zmierzający do Narwiku, który został następnie odprowadzony przez trawler *Ullswater* do Anglii.

W dniu 13 kwietnia 1940 r. *Icarus* zapewniał bezpieczeństwo minowe pancernika *Warspite* w czasie II bitwy o Narwik. 23 kwietnia uczestniczył w lądowaniu sił alianckich pod Andalsnes, a w nocy z 28/29 kwietnia w minowaniu rejonu Trondheim.

Po powrocie do Anglii przeszedł w Immingham czyszczenie kotłów zakończone 21 maja, zaś od 28 tego miesiąca brał udział w ewakuacji wojsk alianckich z kotła Dunkierki w ramach operacji „Dynamo". Do 2 czerwca niszczyciel wykonał 5 rejsów do Dunkierki, skąd wywiózł łącznie 4704 żołnierzy[143] (lub jak chcą inne źródła jedynie 4396).

Udział w ewakuacji zakończył się 2 tygodniowym remontem w Portsmouth w którego trakcie usuwano uszkodzenia powstałe w wyniku akcji niemieckich samolotów oraz zamontowano działo plot. kal. 76 mm na miejscu rufowej wyrzutni torpedowej.

19 czerwca 1940 r. niszczyciel dołączył do 20 Flotylli i kontynuował operacje minowe. Początkowo były to zapory minowe u własnych wybrzeży, ale 31 sierpnia 1940 jednostka wzięła udział w pechowej operacji „CBXS" u brzegów holenderskich, która zakończyła się zatopieniem *Eska* i *Ivanhoe'a* oraz poważnym uszkodzeniem *Expressa*.

We wrześniu i październiku 1940 r. okręt stawiał obronne zapory minowe na wodach Cieśniny Dover. W listopadzie tego roku *Icarus* przeszedł do Portsmouth Command. 29 miesiąca stawiał miny na przybrzeżnym szlaku żeglugowym Cherbourg – Hawr.

Od 11 stycznia do 7 lutego 1941 r. okręt przeszedł remont w stoczni Brigham and Cowan w Humber. Po zakończeniu napraw niszczyciel powrócił do operacji minowych. 20 lutego wraz z *Intrepidem* i *Impulsive* stawiał miny na podejściu do Brestu, w dniu 22 lutego ponownie na trasie Cherbourg – Hawr, a 26 tego miesiąca pierwsze miny magnetyczne (M Mk I) w rejonie przylądka d'Antifer.

Działania minowe kontynuowano również w marcu i kwietniu 1941 r., a zapory stawiano u brzegów Francji

139. Wg Englisha J, A*MAZON to…*

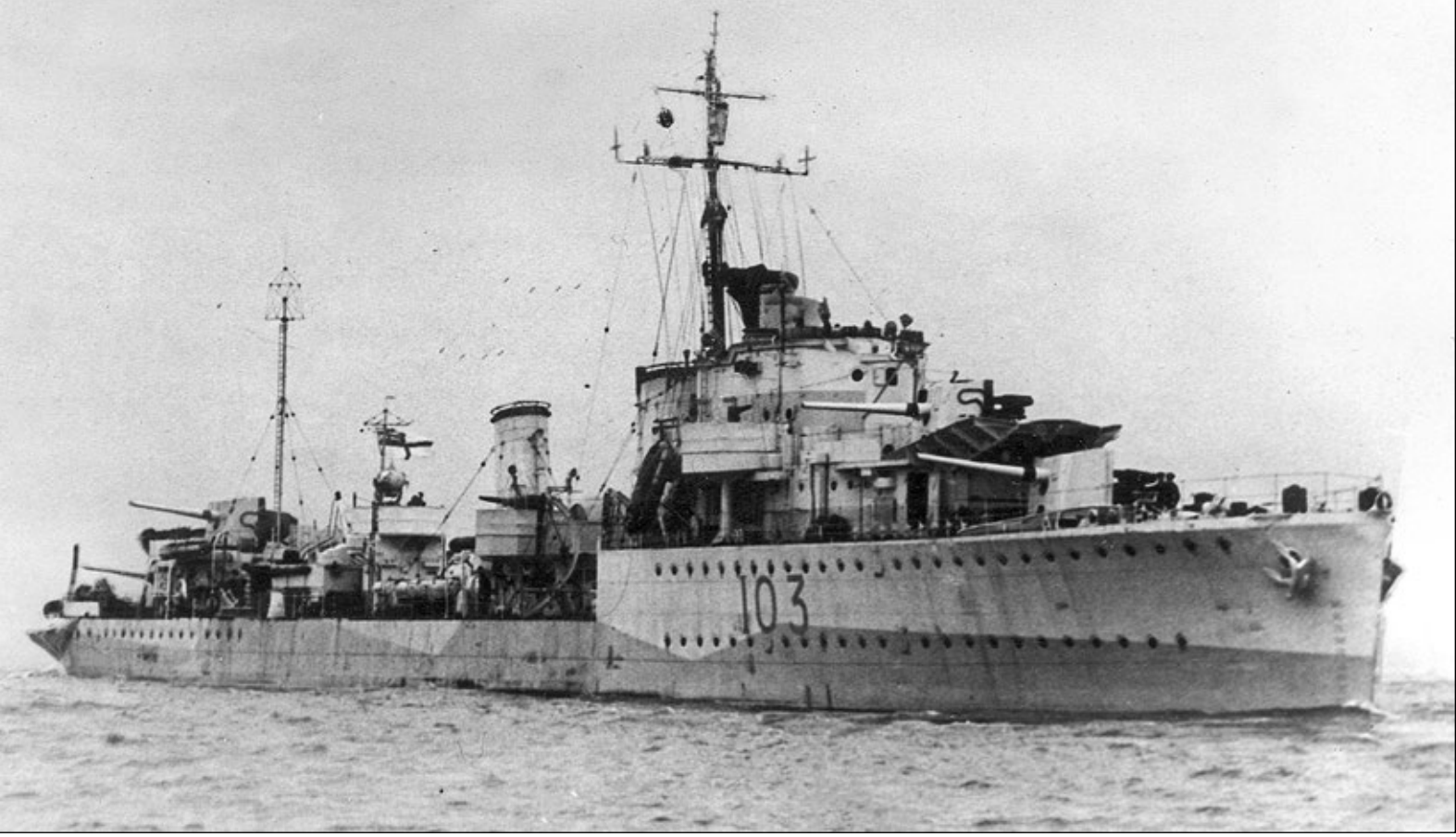
140. Krążowniki *Penelope* i *Arethusa* oraz niszczyciele *Offa* i *Inglefield*.

141. Henschel Hs 293 – kierowana falami radiowymi bomba szybująca dł. 3,58 m, rozpiętość 3,14 m, średnica 0,48 m, głowica burząca 325 kg materiału wybuchowego, waga 1.045 kg, silnik rakietowy o ciągu 5,9 kN, prędkość 950 km/ godz. wg Burakowskiego T., Sali A., *Rakiety bojowe 1900–1970,* Warszawa 1974.

142. Tworzyły ją niszczyciele *Express*, *Esk*, *Ivanhoe*, *Intrepid*, *Impulsive* i *Icaru.s*

143. Wg Englisha J,. A*MAZON to…*

Niszczyciel *Icarus* w pięknym burtowym ujęciu, 1937 r.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



Icarus w czasie wojny, 18 października 1942 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

w rejonie Brestu, Ile de Bas, Les Triages oraz wyspy Ushant. W dniach 22 kwietnia – 1 maja 1941 r. w Immingham przywrócono okręt do pierwotnej funkcji uniwersalnego niszczyciela.

W nocy 22 maja 1941 r. *Icarus* opuścił Scapa Flow w składzie eskorty[144] krążownika liniowego *Hood* oraz pancernika *Prince of Wales* poszukujących niemieckiego okrętu liniowego *Bismarck* na wodach Północnego Atlantyku. Gdy 22 maja pogorszyły się warunki pogodowe, eskorta pozostała w tyle za okrętami ciężkimi. Rankiem 24 maja 1941 r. *Hood* poszedł na dno po krótkiej wymianie ognia z nieprzyjacielem. Niszczyciele eskorty, w tym *Icarus* , znajdowały się wówczas około 60 Mm na północ. Gdy po ponad 2 godzinach dotarły na pole walki, zdołały podnieść z morza jedynie 3 ocalałych żywych rozbitków. Do Scapa Flow okręt powrócił eskortując nowy lotniskowiec *Victorious*.

W dniu 18 sierpnia 1941 r. *Icarus* wchodził w skład eskorty krążowników *Aurora* i *Nigeria* w czasie akcji komandosów na Spitzbergenie w ramach operacji „Gauntlet".

Jesienią 1941 r. rozpoczął się nowy etap służby niszczyciela związany z konwojami północnymi do Rosji. Na przełomie października i listopad były to PQ 2 i powrotny QP 2. W dniach 20–23 listopada okręt dla odmiany eskortował z południa do Rosyth uszkodzony pancernik *Rodney*.

Rok 1942 wiązał się przede wszystkim z konwojami rosyjskimi. W styczniu były to PQ 87 i powrotny QP 5, w marcu PQ 12 i PQ 13 oraz powrotny QP 9. W kwietniu niszczyciel remontowano w stoczni w Rosyth, a już w maju eskortował konwoje PQ 16 i powrotny QP 12. *Icarus* uczestniczył również w nieudanej próbie przeprowadzenia z Murmańska do Anglii uszkodzonego krążownika *Trinidad* w dniach 13–14 maja 1942 r.

W związku z reorganizacją Home Fleet w czerwcu 1942 r. okręt trafił do 8 Flotylli Niszczycieli (wg innych źródeł do 6 Flotylli). Jednostka została przydzielona do eskorty konwoju zaopatrzeniowego na Maltę w ramach operacji „Harpoon" i mimo silnych nalotów zdołał szczęśliwie uniknąć uszkodzeń. Do Anglii okręt powrócił z Gibraltaru w eskorcie lotniskowca *Argus*.

Icarus wchodził w skład eskorty sił Home Fleet ubezpieczających nieszczęsny konwój PQ 17, po czym 8 lipca 1942 r. powrócił do Scapa Flow.

W sierpniu niszczyciel został przydzielony do eskorty konwoju z zaopatrzeniem dla Malty w ramach operacji „Pedestal". W czasie tej akcji 11 sierpnia 1942 r. podniósł z wody 22 rozbitków, w tym 2 oficerów z zatopionego przez *U 73* na północ od Algieru lotniskowca *Eagle*.

Po powrocie do Anglii jednostka przeszła Humber kolejny remont, a po jego zakończeniu 16 października 1942 r. powróciła do służby eskortowej w ramach 8 Flotylli. Między listopadem 1942 a marcem 1943 r. *Icarus* eskortował konwoje rosyjskie QP 15, JW. 51B, RA 523, JW. 53 i RA 53.

W kwietniu 1943 r. został przydzielony do Western Approaches Command i podjął służbę na szlaku atlantyckim eskortując między innymi konwoje HX 231, HX 232 i ONS 2. W dniach 18 kwietnia – 10 czerwca 1943 r. został w stoczni Humber Graving Dock przebudowany na niszczyciel eskortowy. Po ukończeniu przebudowy *Icarus* dołączył do Escort Group C2 (kanadyjskiej) w Londonderry z którą działał przez kolejnych 11 miesięcy.

W dniu 6 marca 1944 r. na Północnym Atlantyku po wielogodzinnym pościgu zmusił do wynurzenia się na powierzchnię, a następnie zatopił *U 744* (OL Heinz Blischke) z 12 członkami załogi na pokładzie. Pozostałych 40 (wg innych źródeł jedynie 28) trafiło do alianckiej niewoli.

W maju 1944 r. jednostka przeszła do 14th Escort Group z którą pełnił służbę konwojową na Kanału La Manche. W dniach 28 lipca – 16 października 1944 niszczyciel przeszedł kolejny remont, tym razem w Wallsend Slipway. Po powrocie operował do końca wojny na wodach Kanału La Manche i Morza

144. Tworzyły ją *Achates*, *Antelope*, *Anthony*, *Echo*, *Electra* i *Icarus*.

Icarus w konfiguracji uzbrojenia i wyposażenia radarowego z początków 1945 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Irlandzkiego. W dniu 22 stycznia 1945 r. *Icarus* wraz z korwetą *Mignonette* zatopił z niemal całą załogą (ocalał tylko 1 marynarz) na wodach Kanału La Manche w pobliżu wyspy Scilly *U 1199* (KL Rolf Hollmann).

Po zakończeniu wojny niszczyciel został przydzielony do 3 Flotylli Okrętów Podwodnych w Clyde w której pozostawał do listopada tego roku. W miesiącach listopad i grudzień 1945 r. uczestniczył w operacji „Deadlight" – zatapianiu na Atlantyku zdobycznych U-bootów. W dniach 26 stycznia – 7 lutego 1946 r. przeprowadził zdobyczny *U 3515* (który przypadł ZSRR) do radzieckiej bazy w Libawie. Po powrocie do Anglii nadal pełnił służbę w Clyde do lipca 1946 r., gdy został przesunięty do rezerwy „C" oznaczającej nieuchronną kasację. 29 października 1946 r. *Icarus* dotarł do stoczni West of Scotland Shipbreaking Co. Ltd w Troon, która przeprowadziła złomowanie.

ILEX (D 61)

Bezpośrednio po wejściu do służby w początkach lipca 1937 r. jednostka została przydzielona do Floty Śródziemnomorskiej, gdzie zasiliła 3 Flotyllę Niszczycieli. Na Malcie, która stała się bazą okrętu *Ilex* dotarł 3 sierpnia 1937 r. Jesienią tego roku aż do listopada niszczyciel pozostawał na wodach Morza Egejskiego i w rejonie Dardaneli. Następnie do stycznia 1938 patrolował zachodnią część akwenu w oparciu o Gibral-

Ostatnia fotografia *Icarusa* wykonana w czerwcu 1946 r. Widoczne kolejne zmiany w uzbrojeniu okrętu, m.in. w miejsce działa „A" zamontowany miotacz „Hedgehog". Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

tar i francuski Oran. Między październikiem 1938 a styczniem 1939 r. jednostka przeszła remont na Malcie.

W związku wybuchem II wojny światowej *Ilex* powrócił do Anglii, gdzie wszedł w skład sił operujących na obszarze Western Approaches Command. W dniu 13 października 1939 r. wraz z bliźniaczym *Imogenem* zatopił 290 Mm na południowy zachód od Fastnet w Irlandii *U 43* (KL Rolf Dau). Z U-bootem zginęło 26 członków załogi, zaś ocalałych 20 trafiło do brytyjskiej niewoli.

W początkach listopada 1939 r. jednostka została przydzielona do Home Fleet w której pozostawała do 17 maja 1940 r. W tym okresie niszczyciel przeszedł w styczniu 1940 r. remont w Liverpoolu. W początkach kwietnia wchodził w skład zespołu[145] towarzyszącego stawiaczowi min *Teviot Bank* w operacji minowania rejonu Stadtlandetu w Norwegii. W czasie kampanii norweskiej *Ilex* operował w rejonie Namsos i Tromsø. W dniach 29 kwietnia – 1 maja 1940 r. eskortował do Narwiku transportowce *Bellerophon* i *Lycaron*, a 8 maja ubezpieczał uszkodzony *Isis* do Skaejfiordu.

14 maja 1940 r. zapadła decyzja o przerzuceniu niszczyciela na Morze Śródziemne. *Ilex* opuścił Plymouth 15 maja by 28 tego miesiąca dołączyć do2 Flotylli Niszczycieli w Aleksandrii. Jednostka z miejsca podjęła bardzo aktywną służbę. 27 czerwca wchodziła w skład zespołu[146], który zatopił włoski okręt podwodny *Console Generale Liuzzi* (CC Lorenzo Bezzi) na południowy wschód od Krety. Wraz z okrętem zginęło 10 członków jego załogi.

Zespół powtórzył swój sukces już 29 czerwca 1940 r. topiąc z całą 48 osobową załogą w pobliżu przylądka Ras el Hilal u wybrzeży libijskich okręt podwodny *Argonauta* (TV Vittorio Cavacchia Scalamonti). Nie dość na tym, jeszcze tego samego dnia *Ilex* wraz z *Daintym* zatopił na południowy wschód od Krety kolejny włoski okręt podwodny *Uebi Scebeli* (TV Bruno Zani). Tym razem zdołano jednak uratować całą załogę.

Niszczyciel 9 lipca 1940 r. uczestniczył w bitwie pod Kalabrią, a 19 tego miesiąca w starciu koło przylądka Spada. W tym przypadku *Ilex* wyłowił z morza 230 ocalałych rozbitków z zatopionego włoskiego krążownika *Bartolomeo Colleoni*. W dniu 11 listopada 1940 r. jednostka wchodziła w skład eskorty lotniskowca *Illustrious* czasie słynnego nocnego rajdu na bazę Tarent w ramach operacji „Judgement". W dniach 27–28 marca 1942 r. niszczyciel wziął udział w równie słynnej bitwie pod Matapanem w ramach bazującego w Pireusie zespołu „B"[147].

W maju 1941 *Ilex* uczestniczył w operacjach ewakuacyjnych wojsk alianckich z kontynentalnej Grecji, a następnie z Krety. W dniach 20–21 maja 1941 ostrzeliwał lotnisko w Scarpanto. W dniach 24 maja – 3 czerwca w Aleksandrii usuwano uszkodzenie śruby napędowej okrętu powstałe w następstwie bliskiej eksplozji bomb.

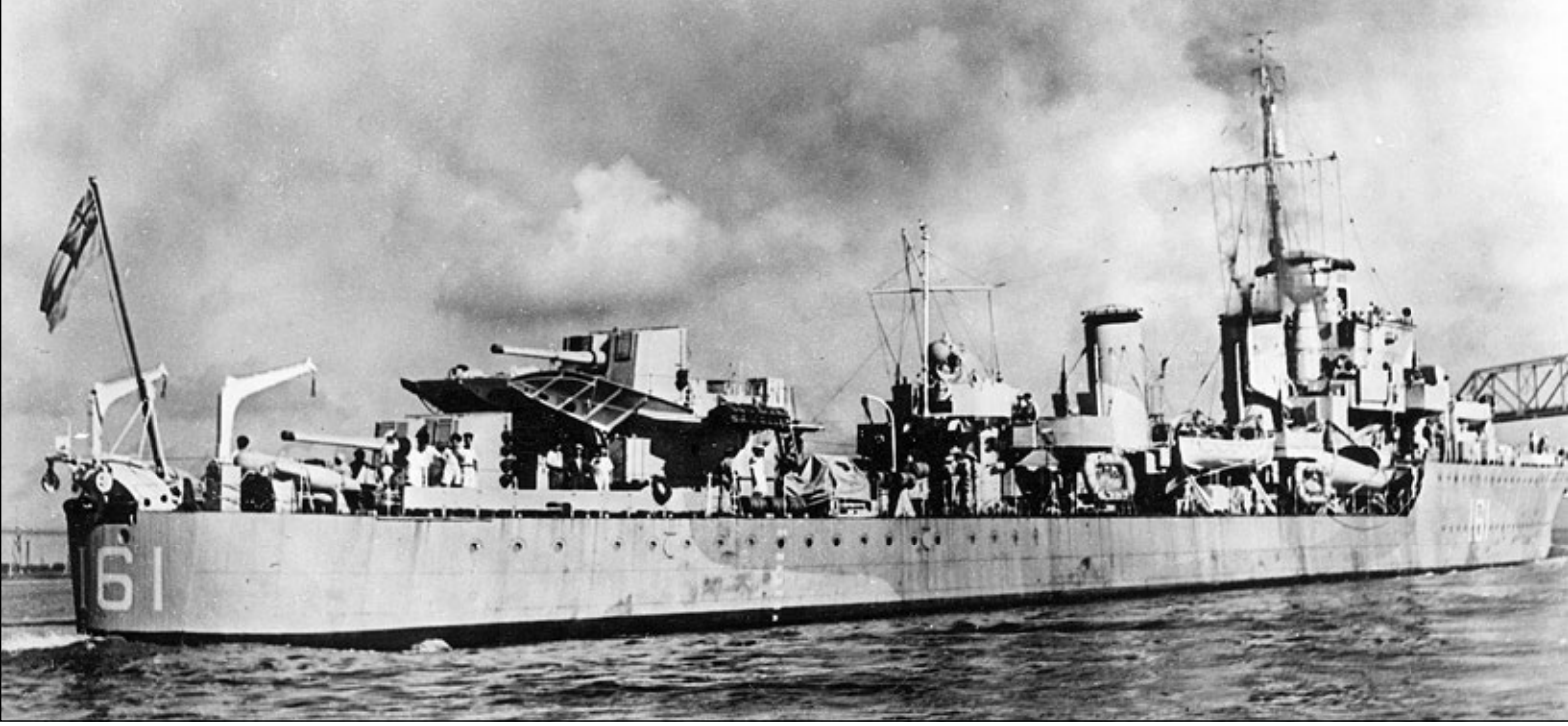
W czerwcu 1941 r. niszczyciel eskortował okręty biorące udział w operacji przeciwko siłom Vichy w Libanie i Syrii. W dniu 15 czerwca 1941 r. *Ilex* padł ofiarą niemieckich bombowców nurkujących na trasie między Hajfą a Bejrutem. Choć zdołał uniknąć bezpośrednich trafień, to jedna z bomb eksplodowała ledwie 4,5 m od prawej burty, a druga 15 m od lewej. Tak bliskie wybuchy bomb poważnie naruszyły konstrukcję okrętu. Niszczyciel odholowano do Hajfy, gdzie dokonano przeglądu i prowizorycznej naprawy powstałych uszkodzeń. W dniu 29 czerwca przeholowano okręt z Hajfy do Aleksandrii, jednak dalsze napraw dokonano w Suezie. 20 lipca *Ilex* wyruszył z Suezu do Adenu, który osiągnął 24 tego miesiąca. Tam jednak czekała kolejna naprawa, tym razem w obrębie kotłowni nr 3.

W związku z decyzją o skierowaniu niszczyciela do generalnego remontu do USA stopniowo przygotowywano okręt do pokonania tak znacznej trasy. Dość powiedzieć, że dalsze remonty przeprowadzono w Mombasie i Durbanie. Ten ostatni ukończono dopiero 6 lutego 1942 r. Następnie trasa rejsu wiodła przez Simonstown, Freetown, Pernambuco i Trynidad, a zakończyła się 14 marca 1942 r. w US Navy Yard w Charleston.

Remont niszczyciela na którym pozostawiono jedynie szczątkową 32 osobową załogę z 1 oficerem[148] ukończo-

145. Były to *Inglefield, Isis, Imogen* i *Ilex*.
146. Były to *Dainty, Decoy, Defender, Ilex* i australijski *Voyager*.
147. Wg Perepeczki A, *Bitwa u przylądka…*
148. Wg Englisha J, *AMAZON to…*

Ilex w składzie3 Flotylli Niszczycieli na Morzu Śródziemnym, marzec 1939 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Ilex w wrześniu 1942 r. Na rufie widoczne wyposażenie trałowe. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

no dopiero we wrześniu 1942 r. *Ilex* po obsadzeniu nową załogą i szkoleniu w Key West na Florydzie w październiku 1942 r. wyruszył z konwojem WS 24 do Bahia. W początkach grudnia osiągnął Freetown, gdzie pozostawał do lutego 1943 r., pełniąc nadal lokalną służbę eskortową.

W początkach lutego 1943 r. jednostka przeszła do Gibraltaru, gdzie zasiliła 6 Flotyllę Niszczycieli operującą w zachodniej części Morza Śródziemnego. W dniu 3 czerwca 1943 r. okręt wraz z bliźniaczym *Isisem* ostrzeliwał Pantellarię w ramach operacji „Corkscrew".

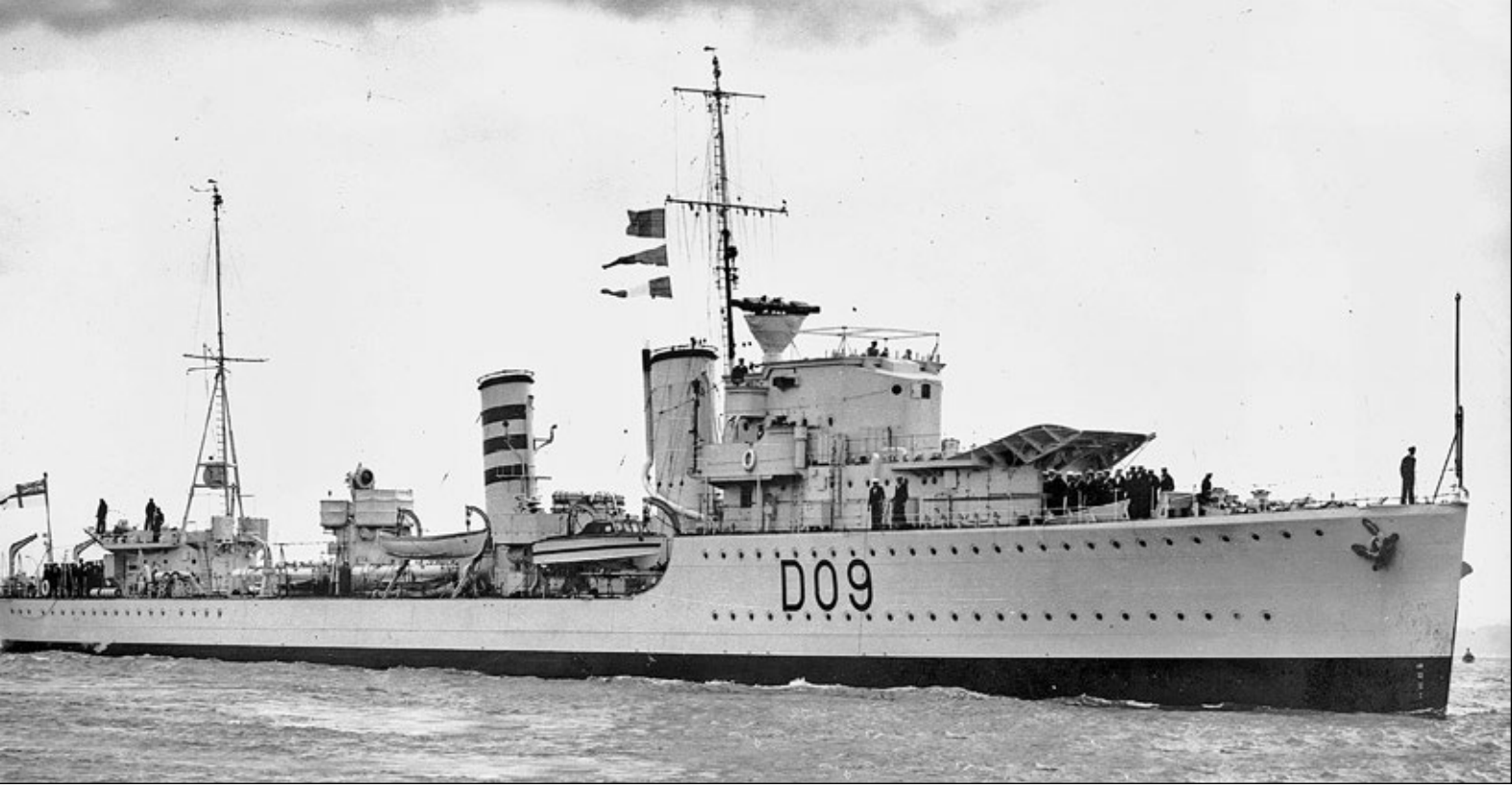
W lipcu 1943 r. okręt przeniesiono do 8 Flotylli Niszczycieli, po czym wziął w lądowaniu na Sycylii w ramach operacji „Husky". W dniu 12 lipca 1943 r. wraz z *Echem* zatopił w Zatoce Augusta na południowy wschód od Cieśniny Messyńskiej włoski okręt podwodny *Nereide* (TV Renato Scandola), na którym zginęło 21 członków załogi.

We wrześniu 1943 r. niszczyciel wziął udział w lądowaniu pod Salerno w ramach operacji „Avalanche" by następnie w październiku i listopadzie wykonywać zadania eskortowe w centralnej i zachodniej części Morza Śródziemnego

W grudniu 1943 r. wycofano *Ileksa* z czynnej służby uwagi na pilną konieczność przeprowadzenia gruntownego remontu. Między 17 stycznia a 22 czerwca 1944 r. jednostka przebywała w Bizercie, gdzie jednak nie podjęto praktycznie żadnych poważniejszych napraw z braku niezbędnych materiałów i wykwalifikowanych kadr. W dniu 30 czerwca 1944 r. odstawiono niszczyciel do rezerwy w tunezyjskim porcie Ferryville (dziś Menzel Bourguiba) choć równocześnie podjęto przy nim pewne prace. 20 marca 1945 r. *Ilex* został przeholowany na Maltę, gdzie odstawiono go do rezerwy „C", a w roku 1947 sprzedano na złom sycylijskiej firmie[149].

149. Wg Rubanowa OA, *Eskadriennyje*… nastąpiło to jeszcze w roku 1946.

Bliźniaczy *Imogen* w porcie La Valetta na Malcie, styczeń 1939 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Imperial w czasie prób odbiorczych (jeszcze bez wież artylerii głównej), 24 lipca 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

IMOGEN (D 44)

Zbudowany w stoczni Hawthorn Leslie w Hebburn on Tyne okręt, wszedł do służby w początkach lipca 1937 r. (brak w tej mierze zgodności 2 czy 12), po czym został przydzielony do 3 Flotylli Niszczycieli operującej na Morzu Śródziemnym. Pierwszym zadaniem było eskortowanie wraz z *Icarusem* uszkodzonego na minie *Huntera* z Gibraltaru na Maltę. *Imogen* uczestniczył w jesiennym rejsie Flotylli na wody Morza Egejskiego. W roku 1938 okręt dwukrotnie w czerwcu – lipcu oraz wrześniu – październiku patrolował wody hiszpańskie w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. Między innymi eskortował wówczas statek *African Trader* w czasie wejścia do portu w Walencji. Od połowy października do końca listopada 1938 r. jednostka przeszła remont na Malcie.

Kolejny remont został już przeprowadzony w angielskim Sheerness w sierpniu 1939 r., a po jego ukończeniu niszczyciel pilnie powrócił na Maltę, którą osiągnął akurat w chwili wybuchu światowego konfliktu 3 września. Nowa sytuacja sprawiła, że już 10 września *Imogen* znalazł się znów w Plymouth, gdzie podjął działania na obszarze Western Approaches Command.

W październiku 1939 r. okręt wraz 3 Flotyllą trafił do składu Home Fleet. W dniu 13 października 1939 r. wraz z bliźniaczym *Ilexem* zatopił o godz. 18:55 290 Mm na południowy zachód od Fastnet w Irlandii *U 43* (KL Rolf Dau), biorąc do niewoli 20 ocalałych członków załogi. Równocześnie jednostka uratowała rozbitków ze statków *Louisiane* i *Bretagne*, które wcześniej padły ofiarą U-bootów.

W okresie między 22 października a 7 listopada 1939 r. niszczyciel był poddany remontowi w Liverpoolu, a następnie przeszedł do Scapa Flow i operował z Home Fleet do kwietnia 1940 r. W tym okresie uczestniczył w końcu listopada w poszukiwaniach niemieckiego zespołu, który 23 tego miesiąca zatopił na Atlantyku na południowy wschód od Islandii krążownik pomocniczy *Rawalpindi*. W dniu 22 grudnia eskortował do Clyde uszkodzony torpedą w rejonie Butt of Lewis pancernik *Barham*.

W dniu 25 lutego 1940 r. wchodzący w skład eskorty norweskiego konwoju HN 14 okręt uczestniczył w zatopieniu na wodach Morza Północnego 90 Mm na południe od Orkadów *U 63* (OL Gunther Lorentz). 24 lub jak chcą inni 25 ocalałych rozbitków trafiło do brytyjskiej niewoli.

W początkach kwietnia 1940 r. niszczyciel znajdował się w składzie eskorty stawiacza min *Teviot Bank* w czasie anulowanej operacji minowania Stadtlandet w Norwegii. W toku kampanii norweskiej *Imogen* eskortował konwoje na Morzu Północnym oraz wspierał działania alianckich sił lądowych, a później ich ewakuację.

Po powrocie do Plymouth jednostka eskortowała w dniu 18 czerwca 1940 r. najnowszy lotniskowiec *Illustrious* na początkowym etapie rejsu na Bermudy.

10 lipca 1940 r. niszczyciel ubezpieczał zespół pomocniczych stawiaczy min[150] z 1 Minelaying Squadronem w czasie tworzenia południowego krańca zapory „Northern Barrage".

W dniu 16 lipca 1940 r. około północy doszło w warunkach silnej mgły 5 Mm od Duncansby w Pentland Firth do kolizji *Imogen* z krążownikiem *Glasgow*. W wyniku zderzenia zginęło 12 członków załogi, a sama jednostka została bardzo poważnie uszkodzona, a co gorsza na jej pokładzie wybuchły pożary. To przesądziło o opuszczeniu okrętu przez 135 ocalałych członków załogi, w tym 10 oficerów. Ostatecznie *Imogen* zatonął w punkcie o współrzędnych 58°34'N i 02°54'W[151].

IMPERIAL (D 09)

Jednostka weszła do służby w końcu czerwca 1937 r. i została przydzielona do 3 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. Na Maltę dotarł a jednak dopiero 17 września tego roku z uwagi na opóźnienia przy montażu dział oraz niesprawności kotłów. Na przełomie lutego i marca 1938 r. przeszła drobne naprawy na Malcie, a w miesiącach czerwiec – lipiec tego roku pełniła służbę patrolową na wodach hiszpańskich w rejonie Barcelony i Palma na Majorce w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową.

Kolejny remont przeprowadzono na Malcie między połową października

150. Były to *Port Napier, Port Quebec, Southern Prince* i *Menestheus*.

151. Wg Rubanowa OA, *Eskadriennyje…*

a początkiem grudnia 1938 r., po czym *Imperial* kontynuował normalną służbę ww wschodniej części Morza Śródziemnego. Wybuch wojny zastał niszczyciel w Aleksandrii, którą opuścił kierując się na Maltę, a następnie do Plymouth, gdzie dotarł 11 września 1939 r. Przez kolejne 2 miesiące okręt działał na obszarze Western Approaches Command, wykonując działania eskortowe.

W listopadzie 1939 r. przeszedł do Scapa Flow, gdzie zasilił Home Fleet, a następnie trafił do Clyde i Loch Ewe, gdzie również pełnił funkcje eskortowe na Morzu Północnym i obszarze North West Approaches.

W dniu 4 stycznia 1940 r. wraz z *Faulknerem* eskortował na trasie z Loch Ewe do Portsmouth uszkodzony na minie pancernik *Nelson*.

26 lutego 1940 r. eskortując norweski konwój ON 15 *Imperial* zderzył się 70 Mm na południowy zachód od Feistenen ze szwedzkim statkiem *Nordia*, który zatonął w wyniku tej kolizji. Sam niszczyciel odniósł uszkodzenia dziobowej części kadłuba, który został zalany wodą aż po gródź nr 7, co spowodowało ograniczenie maksymalnej prędkości do ledwie 12 węzłów. Krążownik *Calcutta* odprowadził okręt do Lerwick. Naprawa uszkodzeń prowadzona przez stocznię Swan Hunter w Wallsend zakończyła się dopiero 14 kwietnia 1940 r.

Już 15 kwietnia 1940 r. jednostka dołączyła do sił operujących u wybrzeży norweskich. 2 maja ewakuowała siły alianckie z Namsos, a nazajutrz 3 ratowała wraz z *Griffinem* rozbitków zatopionego przez niemieckie lotnictwo *Afridi*. Do Anglii *Imperial* powrócił eskortując krążownik *Devonshire*.

14 maja 1940 r. zapadła decyzja o przerzuceniu okrętu do 2 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. *Imperial* opuścił 15 Plymouth, by 24 maja osiągnąć Aleksandrię.

Już 7 lipca 1940 r. jednostka wyszła w morze w eskorcie konwojów MF 1 i MS 1 na Maltę w ramach operacji „MA5", jednak już nazajutrz, 8 musiała zawrócić do Aleksandrii z powodu awarii układu napędowego. 18 lipca wraz z *Herewardem* eskortował konwój AN 2 do Pireusu.

W dniach 29 sierpnia – 6 września *Imperial* wziął udział w operacji zaopatrzeniowej Malty pod kryptonimem „Hats", a następnie w akcji Force „H" przeciwko wyspie Rodos. W toku operacji „MB 6" w dniu 11 października 1940 r. po doprowadzeniu konwoju MF 3 do La Valetta na Malcie niszczyciel wszedł na minę 15 Mm na południe od Delimary. Mimo znacznych uszkodzeń, jeszcze tego samego dnia, został przyholowany przez *Decoy'ea* na Maltę. Remont w stoczni na Malcie trwał do 23 marca 1941 r., co wynikało z konieczności wymiany urządzeń sterowniczych (zamontowano pochodzące z niszczyciela *Gallant*), ale było również następstwem dodatkowych uszkodzeń powstałych w trakcie nalotu lotniczego na wyspę.

27 marca 1941 r. *Imperial* przeszedł do Gibraltaru, gdzie w kwietniu dokończono naprawy. 7 maja okręt wraz z *Havockiem* i *Hotspurem* eskortował krążownik *Ajax* ostrzeliwujący Benghazi.

W dniu 28 maja 1941 r. zespół Royal Navy[152] wyszedł z Aleksandrii by ewakuować wojska z Heraklionu na Krecie. Wieczorem w trakcie pokonywania Cieśniny Kasos jednostka została zaatakowana przez włoskie bombowce SM 84[153]. Jedna z bomb spadła w pobliżu rufy *Imperiala*, a jej eksplozja uszkodziła ster i śruby napędowe. Niszczyciel dotarł jednak do Krety, gdzie przyjął na pokład 300 żołnierzy. W drodze powrotnej 29 maja 1941 r. około godz. 03:34 uszkodzony ster uległ zablokowaniu, w rezultacie czego pozbawiony kontroli okręt zaczął wykonywać kręgi na morzu. Wobec braku możliwości holowania uszkodzonego niszczyciela do Aleksandrii d-ca zespołu kadm. Rawlings zadecydował o zatopieniu *Imperiala*. Po przejęciu załogi i transportowanych żołnierzy smutna rola zadania „ciosu łaski" przypadła *Hotspurowi*, który odpalając 2 torpedy posłał niszczyciel na dno o godz. 04:45 w punkcie o współrzędnych 35°23'N i 25°40'E 55 Mm na wschód od wyspy Kasos[154].

IMPULSIVE (D 11)

Jednostka weszła do służby w końcu stycznia 1938 r. i została przydzielo-

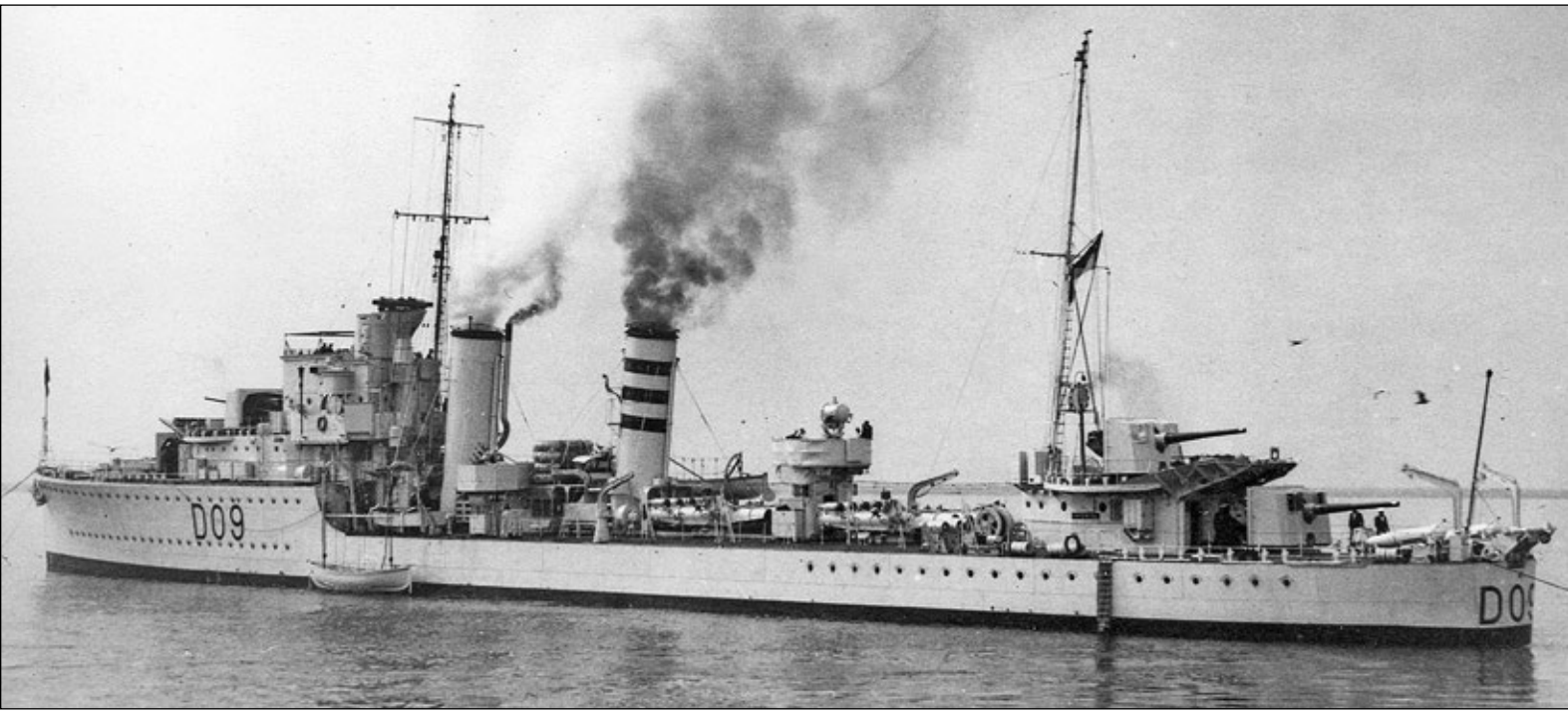
152. Były to krążowniki *Ajax, Orion* i *Dido* oraz niszczyciele *Imperial. Decoy, Jackal, Hotspur, Hereward* i *Kimberley*.

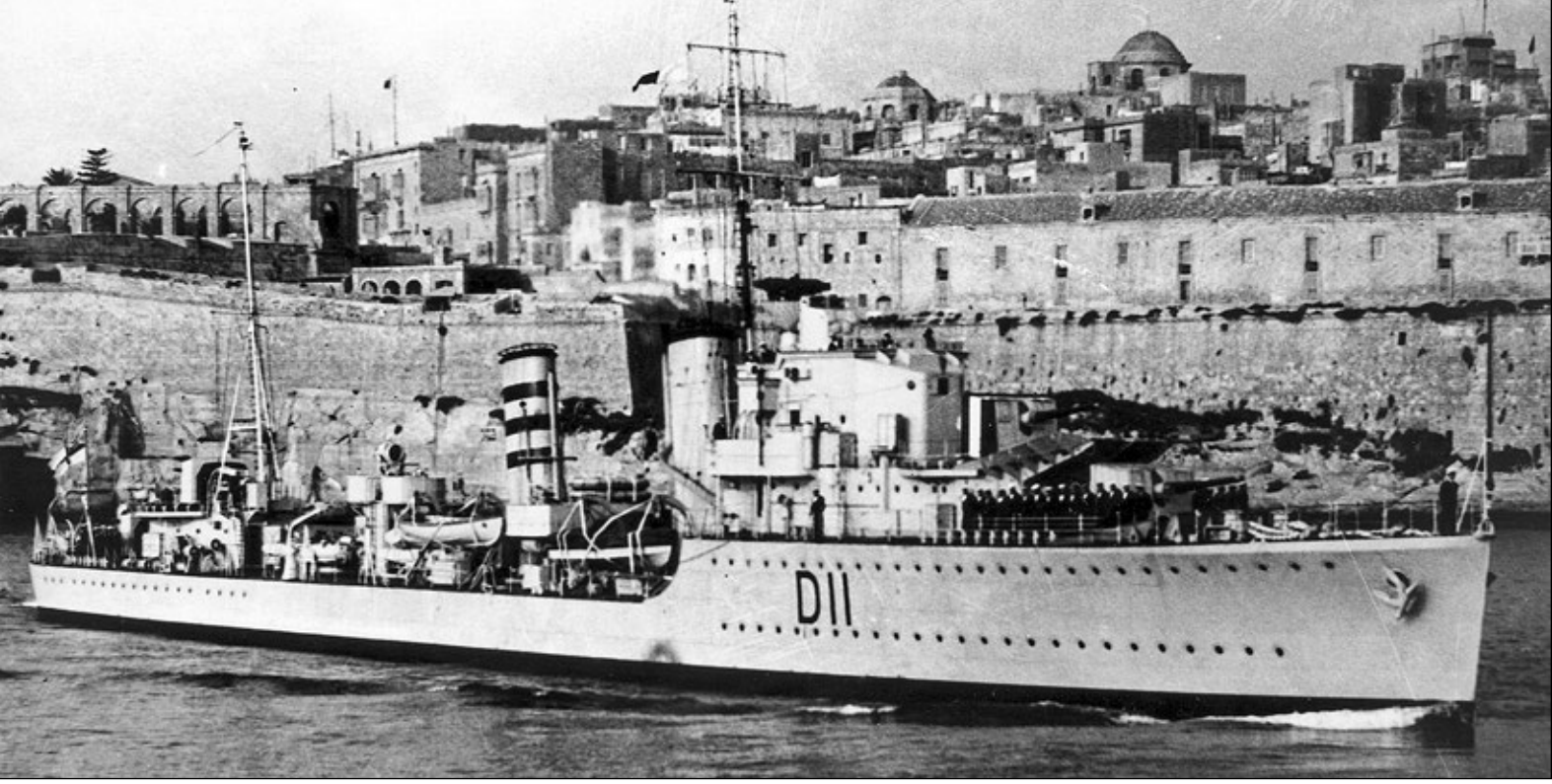
153. Wg niektórych źródeł atak miała przeprowadzić Luftwaffe.

154. Wg Englisha J, A*MAZON to…*

Imperial po wejściu do służby, 1937 r.

Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Piękna fotografia niszczyciela *Impulsive* wykonana na Malcie w 1938 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

na do 3 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. Po drobnych robotach wykończeniowych w Portland, dotarła na Maltę 24 lutego 1938 r. Dwukrotnie, w kwietniu 1938 oraz marcu 1938 r. pełniła służbę patrolową u wybrzeży Hiszpanii w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. W czasie tzw. kryzysu monachijskiego jesienią 1938 niszczyciel eskortował krążownik liniowy *Hood* oraz liniowiec pasażerski *Aquitania*. Na przełomie lat 1938/1939 poddano okręt na Malcie przebudowie umożliwiającej stawianie min. Po zakończeniu prac *Impulsive* skierowano do wschodniej części Morza Śródziemnego, gdzie operował na Morzu Egejskim oraz u wybrzeży Palestyny i Cypru.

Wybuch II wojny światowej zastał jednostkę w drodze z Aleksandrii do Maltę. 3 Flotylla, a w jej składzie *Impulsive*, wyruszyła natychmiast do Anglii, osiągając 14 września Plymouth.17 września niszczyciel poszukiwał na wodach Kanału La Manche rozbitków z lotniskowca *Courageous*.

25 października 1939 r. 3 Flotylla dołączyła do Home Fleet w Scapa Flow. 4 stycznia 1940 r. uczestniczył w eskortowaniu na trasie z Loch Ewe do Portsmouth uszkodzonego na minie pancernika *Nelson*, a 17 stycznia holował do Rosyth uszkodzony w wyniku kolizji lider *Duncan*.

Po szybkiej modyfikacji w Portsmouth *Impulsive* 27 stycznia 1940 r. wszedł w skład 20 Flotylli Niszczycieli zwanej też 20 Flotyllą Minową w Immingham. Otwarło to nowy etap działań jednostki. W marcu 1940 r. uczestniczyła w operacji minowej na Zatoce Helgolandzkiej. W kwietniu prowadziła minowanie Vestfiordu w Norwegii by następnie wziąć udział w toczącej się w tym kraju kampanii.

23 kwietnia okręt wspierał lądowanie pod Molde i Andalsnes w ramach operacji „Sickle", a w nocy 20 tego miesiąca minował wraz z *Icarusem* i *Ivanhoe* rejon Trondheim (operacja „Zna").

W połowie maja *Impulsive* prowadził działania minowe u wybrzeży holenderskich, ujściu rzeki Humber i przy tworzeniu własnej zapory „East Coast Barrier". W końcu miesiąca niszczyciel włączył się do ewakuacji alianckich sił z kotła Dunkierki w ramach operacji „Dynamo". W dniach 28–31 maja okręt wykonał 4 rejsy ewakuacyjne na trasie Dover – Dunkierka, wywożąc łącznie 2917 żołnierzy. Następnie z uwagi na uszkodzenia śrub napędowych z wrakiem jednostka trafiła do stoczni Blackwall (Londyn). Po zakończeniu napraw niszczyciel powrócił do działań minowych. Wziął między innymi udział w pechowej operacji u wybrzeży holenderskich, a we wrześniu 1940 r. stawiał obronne zapory minowe na wodach Cieśniny Dover. W okresie między listopadem 1940 a 18 stycznia 1941 r. przeszedł remont w Hull, a po jego zakończeniu kontynuował operacje minowe. 20 stycznia 1940 r. był to wypad na wody norweskie pod Fro Havet, a w lutym szereg akcji u wybrzeży francuskich pod Brestem, Ile de Bas i w rejonie przylądka d'Antifer. W marcu i kwietniu minował trasę przybrzeżną Cherbourg – Hawr, ponownie rejon Brestu oraz Les Triages. W początkach maja 1940 r.*Impulsive* działał także w rejonie Wysp Owczych, gdzie przebiegała zapora „Northern Barrage".

W dniu 18 maja 1941 r. niszczyciel dowiózł do Greenock 278 rozbitków z zatopionego przez *U 98* krążownika pomocniczego *Salopian*. W dniu 28 maja doszło do awarii kotłowni nr 2 okrętu, który trafił na remont do Humber.

Prace zakończono 6 sierpnia 1941 r., a w związku z rozformowaniem 20 Flotylli jednostkę przydzielono do 3 Flotylli Niszczycieli w Scapa Flow. Jesienią 1941 r. *Impulsive* podjął służbę eskortową na trasie północnych konwojów rosyjskich. W dniach 29 września – 11 października eskortował konwój PQ 1 z Hvalfiordu do Archangielska, a do Anglii powrócił wraz z *Escapade* w eskorcie krążownika *Suffolk*.

Między 30 grudnia 1941 a 27 lipca 1942 r. okręt przeszedł gruntowny remont w stoczni Thornycroft w Southampton, a od września powrócił na arktyczny szlak konwojowy. Eskortował między innymi konwoje PQ 18, QP 14 i QP 18. W dniu 16 września 1942 r. w trakcie ochrony konwoju PQ 18 *Impulsive* zatopił na Morzu Barentsa 410 Mm na północny wschód od Murmańska *U 457* (KK Karl Brandenburg), który poszedł na dno wraz z całą 45 osobową załogą.

W końcu listopada 1942 r. niszczyciel eskortował okręt liniowy *Anson* stanowiący ubezpieczenie konwoju JW. 51B do ZSRR. Na wodach północnych *Impulsive* pozostawał do połowy marca 1943 eskortując w tym czasie konwo-

ju JW. 53 i RA 53, a następnie 15 marca 1943 r. został przesunięty do Western Approaches Command. Jednostka trafiła do 3 Escort Group działającej na trasie konwojów atlantyckich. Na tym akwenie niszczyciel operował do maja 1943 r., eskortując między innymi konwoje ONS 5 i SC 128.

W miesiącach maj i czerwiec 1943 r. okręt przeszedł kolejny remont w Hull, po czym został skierowany jako eskorta na trasę konwojów rosyjskich, gdzie operował do maja 1944 r. W tym okresie ochraniał konwoje JW. 54A, RA 54B, JW. 55B, RA 57, JW. 57, JW. 58 i RA 58. W dniu 25 lutego 1944 r. eskortując konwój JW. 57 *Impulsive* podjął z wody na Morzu Barentsa 2 ocalałych rozbitków z zatopionego przez *U 980* niszczyciela *Mahratta*.

Po wejściu w skład 23 Flotylli Niszczycieli jednostkę przydzielono do grupy wsparcia ogniowego w związku z przygotowywanym lądowaniem w Normandii. W „D-Day" 6 czerwca 1944 r. *Impulsive* ostrzeliwał cele lądowe na odcinku lądowania „Sword".

26 lipca 1944 r. okręt trafił do stoczni w Immingham, a po zakończeniu napraw 23 września dołączył do 14th Escort Group Western Approaches Command,by w marcu 1945 r. przejść do Portsmouth Command. Koniec wojny zastał niszczyciel na wodach Kanału La Manche. W dniu 14 maja 1945 r. jednostka odwiedziła St. Peter Port na świeżo wyzwolonej od niemieckiej okupacji wyspie Guernsey, natomiast 7 czerwca tego roku eskortował krążownik *Jamaica* na którego pokładzie król Jerzy VI odwiedził odzyskane Wyspy Normandzkie.

w dniu 17 czerwca 1945 r. okręt odstawiono do rezerwy „B" w Harwich, a następnie 13 marca 1946 r. przesunięto do rezerwy „C" oznaczającej nieuchronną kasację. Jeszcze w roku 1946 r. niszczyciel trafił do stoczni Thomas Young and Sons Ltd (wg innych źródeł W.H. Arnott, Young and Co. Ltd) w Sunderland, która przeprowadziła złomowanie *Impulsive'a*.

INTREPID (D 10)

Budowana przez stocznię White w Cowes jednostka weszła do służby w lipcu 1937 r. i została przydzielona do 3 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. W okresie grudzień 1937 – marzec 1938 r. okręt współpracował z flotą francuską bazując w Oranie. Marzec 1938 r. to także pierwsza tura patroli na wodach hiszpańskich w związku z toczącą się w tym kraju wojną domową. Kolejne tury przypadły na sierpień 1938, październik 1938 oraz luty – marzec 1939 r.

Ciekawym, choć pewnie nieprzyjemnym, przerywnikiem służby była przymusowa kwarantanna na Malcie w dniach 19–26 kwietnia 1938 r. w związku ze stwierdzonym przypadkiem tyfusu. W lipcu tego roku okręt odwiedził Morze Egejskie i porty Jugosławii. W czasie tzw. kryzysu monachijskiego jesienią 1938 *Intrepid* eskortował krążownik liniowy *Hood* i liniowiec pasażerski *Aquitania*.

W okresie listopad 1938 – luty 1939 r. niszczyciel przystosowano na Malcie do funkcji stawiania min. W roku 1939 r. jednostka operowała we wschodniej części Morza Śródziemnego u brzegów Palestyny i Cypru.

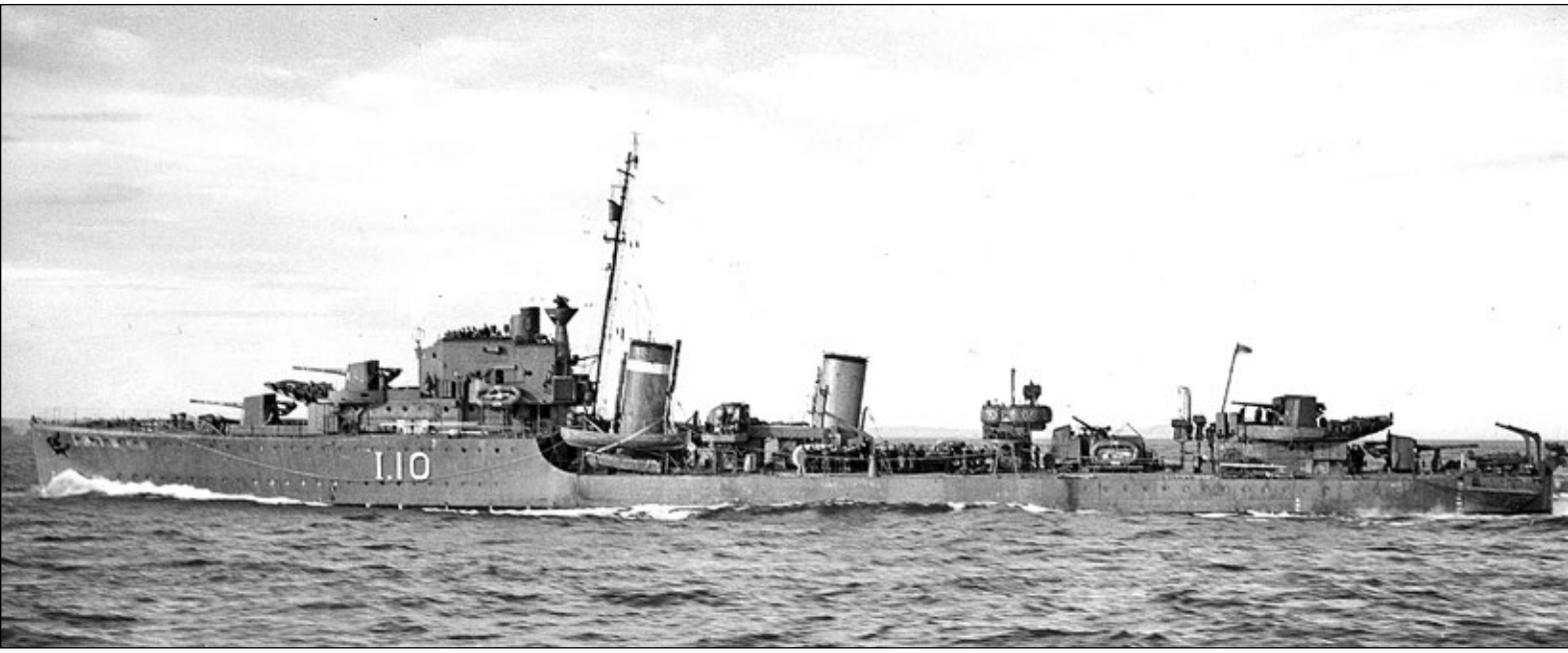
W chwili wybuchu wojny we wrześniu 1939 r. *Intrepid* znajdował się na trasie z Aleksandrii na Maltę, a już 15 tego miesiąca osiągnął porty brytyjskie. 17 września wziął udział w poszukiwaniach rozbitków z zatopionego lotniskowca *Courageous*. W dniu 14 października 1939 r. niszczyciel wraz z *Inglefieldem* i *Ivanhoe* (a pewnie i *Icarusem*) zatopił na południowy wschód od Irlandii *U 45* (KL Alexander Gelhaar), który poszedł na dno wraz z całą 39 osobową załogą. Następnie działał na wodach Kanału La Manche w składzie 5 Flotylli Niszczycieli.

W związku z utworzeniem w styczniu 1940 r. 20 Flotylli Niszczycieli (tzw. Minowej) okręt trafił do jej składu po szybkiej adaptacji w Sheerness. 14 lutego 1940 r. *Intrepid* wraz z *Ivanhoe*, niszczycielami 4 Flotylli oraz krążownikiem *Arethusa* poszukiwał niemieckiego zaopatrzeniowca *Altmark*, który wykryto u wejścia do Josingfiordu.

17 marca 1940 r. okręt zderzył się z trawlerem rybackim *Ocean Drift*, który zatonął w wyniku tej kolizji. Uratowano 8 rozbitków, a *Intrepid* powrócił do Invergordonu, zaś naprawa uszkodzeń prowadzona przez stocznię w Middlesbrough zakończyła się 28 kwietnia.

W maju 1940 r. jednostka brała udział w operacjach minowych u brzegów Holandii oraz przy tworzeniu zapory „East Coast Barrier". W dniu 28 maja przeszła do Dover by wziąć udział w operacji „Dynamo" – ewakuacji alianckich

Intrepid w początkowym lub środkowym okresie wojny. Uwagę zwraca jednak nietypowy numer taktyczny niszczyciela. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



wojsk z kotła Dunkierki. 29 podjęła rozbitków z *Mona's Queen* oraz 661 żołnierzy, których dostarczyła do Dover. Nazajutrz, 30 okręt został uszkodzony w wyniku ataków lotniczych. Usuwanie ich skutków trwało w Middlesbrough do 12 czerwca, po czym niszczyciel powrócił do operacji minowych. Wziął między innymi w pechowej akcji 31 sierpnia 1940 r. u wybrzeży holenderskich.

W dniu 2 listopada 1940 r. w rejonie Hartlepoolu *Intrepid* został uszkodzony w wyniku eksplozji miny na prawej burcie. Unieruchomioną jednostkę odholowano do Hartlepoolu, gdzie przeprowadzono niezbędny remont, zakończony 30 grudnia 1940 r.

Do 23 kwietnia 1941 r. jednostka prowadziła operacje minowe u ujścia rzeki Humber, na wybrzeżu francuskim w rejonie Brestu, Ile de Bas, przylądka d'Antifer oraz na przybrzeżnej trasie Cherbourg – Hawr.

Po powrocie do pierwotnej formy uniwersalnego niszczyciela *Intrepid* wszedł w skład 3 Flotylli Home Fleet i trafił na szlak konwojów atlantyckich, gdzie między innymi eskortował HX 125. W maju 1941 r. dołączył jako eskorta do sił Home Fleet poszukujących niemiecki okręt liniowy *Bismarck* na Północnym Atlantyku, jednak już 24 musiał odejść na Islandię w celu uzupełnienia paliwa.

W dniach 22 lipca – 4 sierpnia 1941 r. wziął udział jako eskorta w wypadzie lotniskowców *Furious* i *Victorious* przeciwko Petsamo i Kirkenes w Norwegii w ramach operacji „EF".

Między końcem sierpnia a 22 października 1941 r. został poddany kolejnemu remontowi, tym razem w Tilbury. Po zakończeniu prac trafił do ochrony konwojów rosyjskich między Islandią a Murmańskiem.

W dniu 24 listopada 1941 r. przeprowadził wraz z krążownikiem *Kenya* oraz niszczycielami *Bedouin*, *Griemiaszczyj* i *Gromkij* wypad przeciwko żegludze niemieckiej między Nordkyn a Vardo, zakończony ostrzelaniem tego ostatniego portu[155].

W zimie 1941/1942 *Intrepid* eskortował na trasie północnej konwoje PQ 3, QP 3, PQ 9, PQ 10, QP 7, QP 8 i PQ 12.

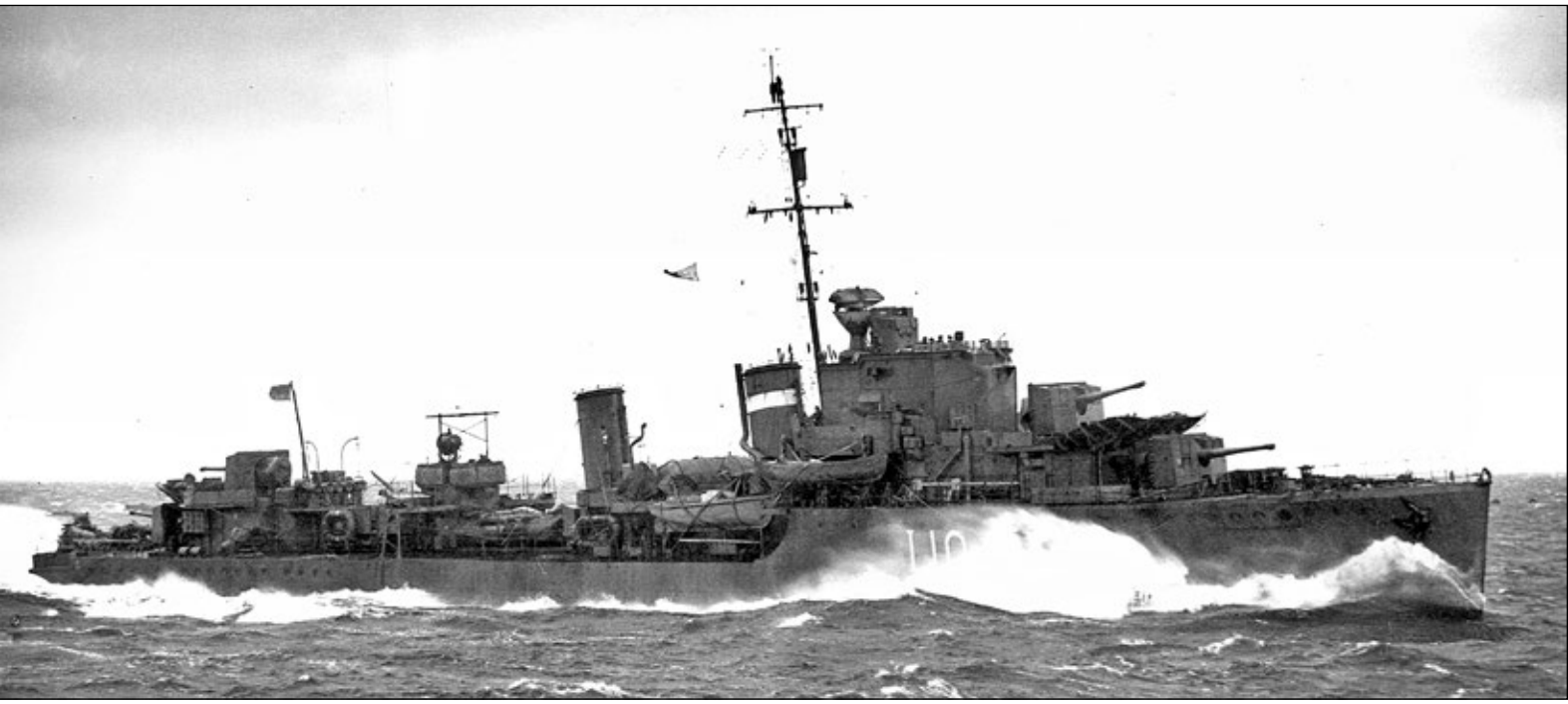
Wiosną na przełomie marca i kwietnia 1942 r. niszczyciel przeszedł remont w stoczni w Grimsby, po czym powrócił do 3 Flotylli. W maju uczestniczył w operacji „Bovery" – przerzucie myśliwców „Spitfire" na Maltę przez lotniskowce *Wasp* (US Navy) i *Eagle*. Po powrocie zaś do Anglii eskortował konwój powrotny QP 13 z Rosji na Islandię.

W sierpniu 1942 r. *Intrepid* powrócił na Morze Śródziemne, by wziąć udział o operacji zaopatrzeniowej Malty pod kryptonimem „Pedestal". W dniu 11 sierpnia uczestniczył w akcji poszukiwania rozbitków z zatopionego lotniskowca *Eagle*.

Przez kolejne 4 miesiące niszczyciel operował znów na trasie konwojów rosyjskich eskortując między innymi PQ 18, QP 14 i QP 15. Na przełomie lat 1942/1943 okręt poddano remontowi w Humber, po czym przydzielono do 8 Flotylli Niszczycieli z którą eskortował konwoje JW. 53 i RA 53.

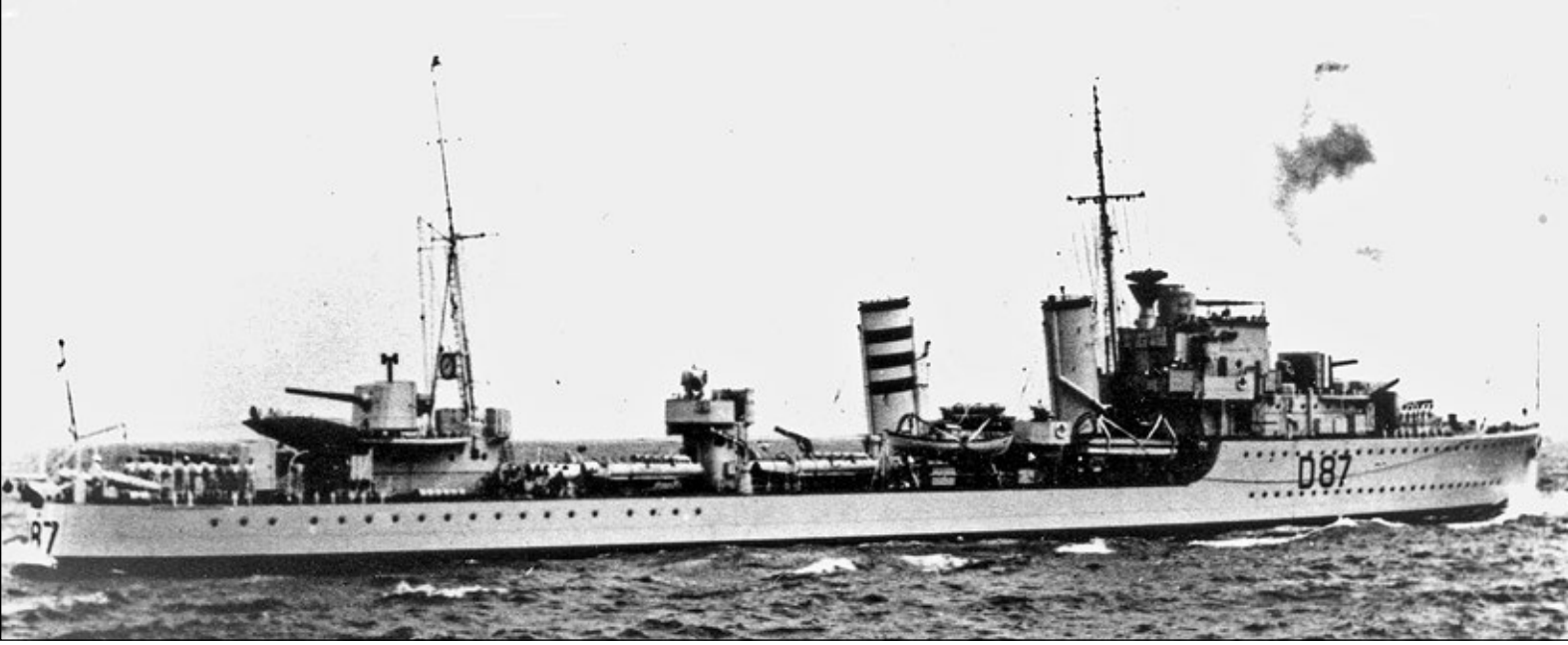
W kwietniu 1943 r. okręt trafił do 4th Escort Group Western Approaches Command operującej na Atlantyku, jednak już w czerwcu tego roku został wraz z 8 Flotyllą skierowany na Morze Śródziemne. 10 lipca 1943 r. *Intrepid* wziął udział w lądowaniu na Sycylii w ramach operacji „Husky". W początkach września tego roku uczestniczył w lądowaniu pod Salerno w ramach operacji „Avalanche".

W związku z niekorzystnym rozwojem wydarzeń we wschodniej części basenu Morza Śródziemnego 16 września 1943 r. niszczyciel został wraz z Flotylą skierowany do Levant Command. W dniach 18–19 września przerzucił z Hajfy na wyspę Leros w Dodekanezie wzmocnienie i zapasy. 25 tego miesiąca ponownie znalazł się z transportem na Leros. W dniu 26 września 1943 około godz. 09:00 jednostka została zaatakowana przed bombowce Ju 88 ze składu LG.1. Niemcy uzyskali bezpośrednie trafienie w śródokręcie, które uszkodziło przewody parowe kotłowni i unieruchomiło okręt. Powyżej kotłowni powstała w kadłubie wyrwa o wymiarach 1,8 x 0,9 m. Niszczyciel przesunięto do wschodniej części Zatoki Leros i postawiono na kotwicy. W czasie kolejnego ataku około godz. 16:47 *Intrepid* został trafiony w rufę, co naderwało



Kolejne ujęcia *Intrepida* wykonane w początkowym lub środkowym okresie wojny. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

155. Wg Perepeczki A, *Burza nad* … t 2 Warszawa 2000.



Isis w składzie 3 Flotylli Niszczycieli, 1937 r. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

tę część kadłuba, aż do stanowiska „X" działa kal. 120 mm. W tej sytuacji d-ca cdr (pol. kmdr por.) Charles A. de Kitcat rozkazał opuszczenie okrętu. Przeprowadzona o godz. 21:00 inspekcja potwierdziła słuszność podjętej wcześniej decyzji. 27 września 1943 r. o godz. 02:00 opuszczony przez załogę *Intrepid* przewrócił się i zatonął w Port Laki na Leros. W wyniku wcześniejszych bombardowań na pokładzie zginęło 15 członków załogi niszczyciela[156].

ISIS (D 87)

Okręt wszedł do służby w początkach czerwca 1937 r. i został przydzielony do 3 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. W dniu 20 września 1937 r. jednostka weszła na mieliznę koło Mudros, a skutki tego zdarzenia usuwano do końca października. W czasie tzw. kryzysu monachijskiego jesienią 1938 r. niszczyciel znalazł się wśród sił eskortujących krążownik liniowy *Hood* i liniowiec pasażerski *Aquitania*. W okresie od połowy października 1938 do 10 stycznia 1939 r. okręt został poddany remontowi na Malcie.

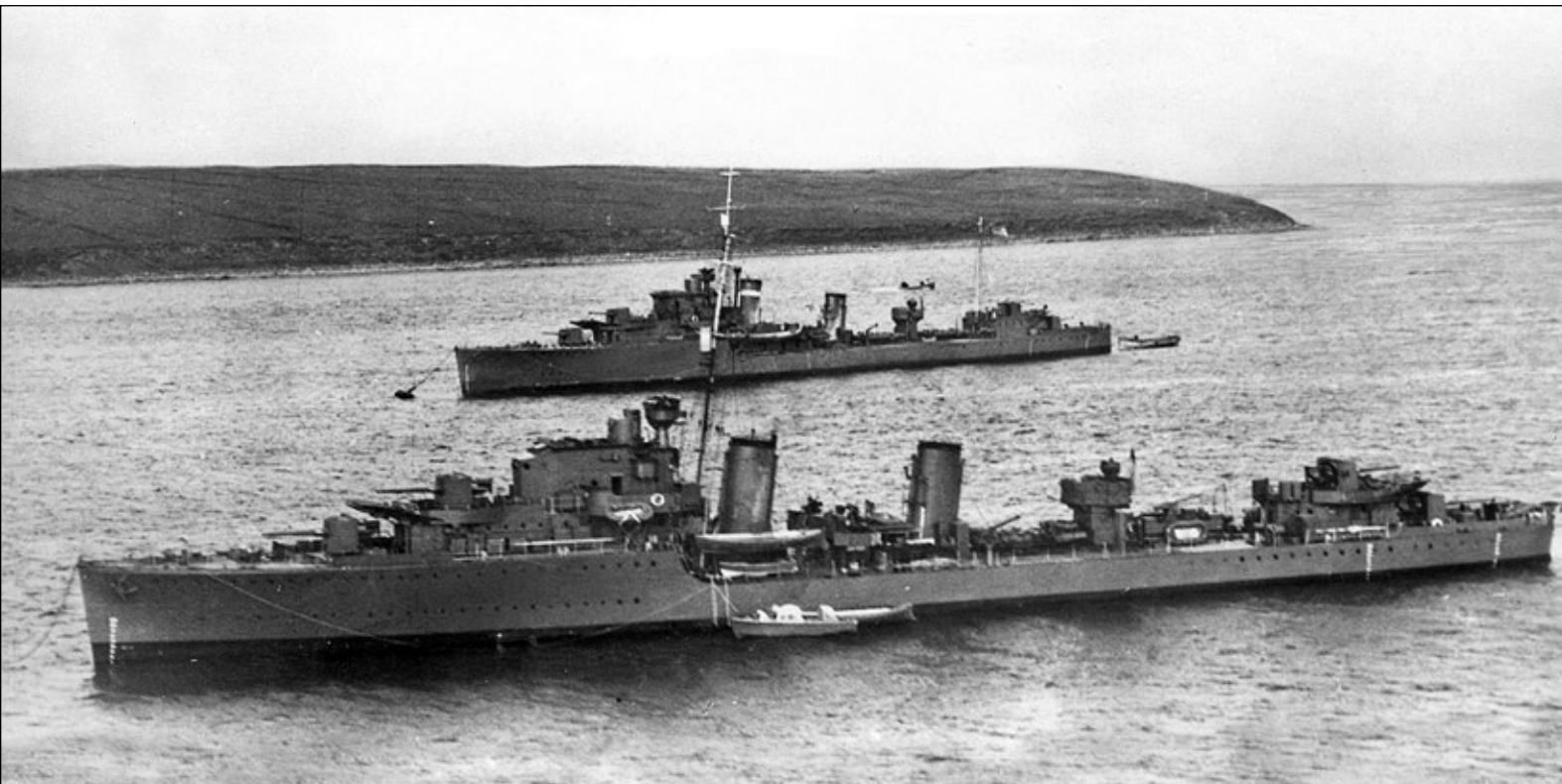
Po wybuchu II wojny światowej niszczyciel powrócił do Anglii w składzie Flotylli by następnie działać na obszarze Western Approaches Command. W dniu 9 listopada 1939 r. w rejonie przylądka Finisterre okręt przechwycił niemiecki statek *Leander* (989 BRT) ucharakteryzowany na radziecki *Metallist*, który został odesłany do Falmouth. W styczniu 1940 r. jednostka eskortowała na trasie Loch Ewe – Portsmouth uszkodzony na minie pancernik *Nelson*.

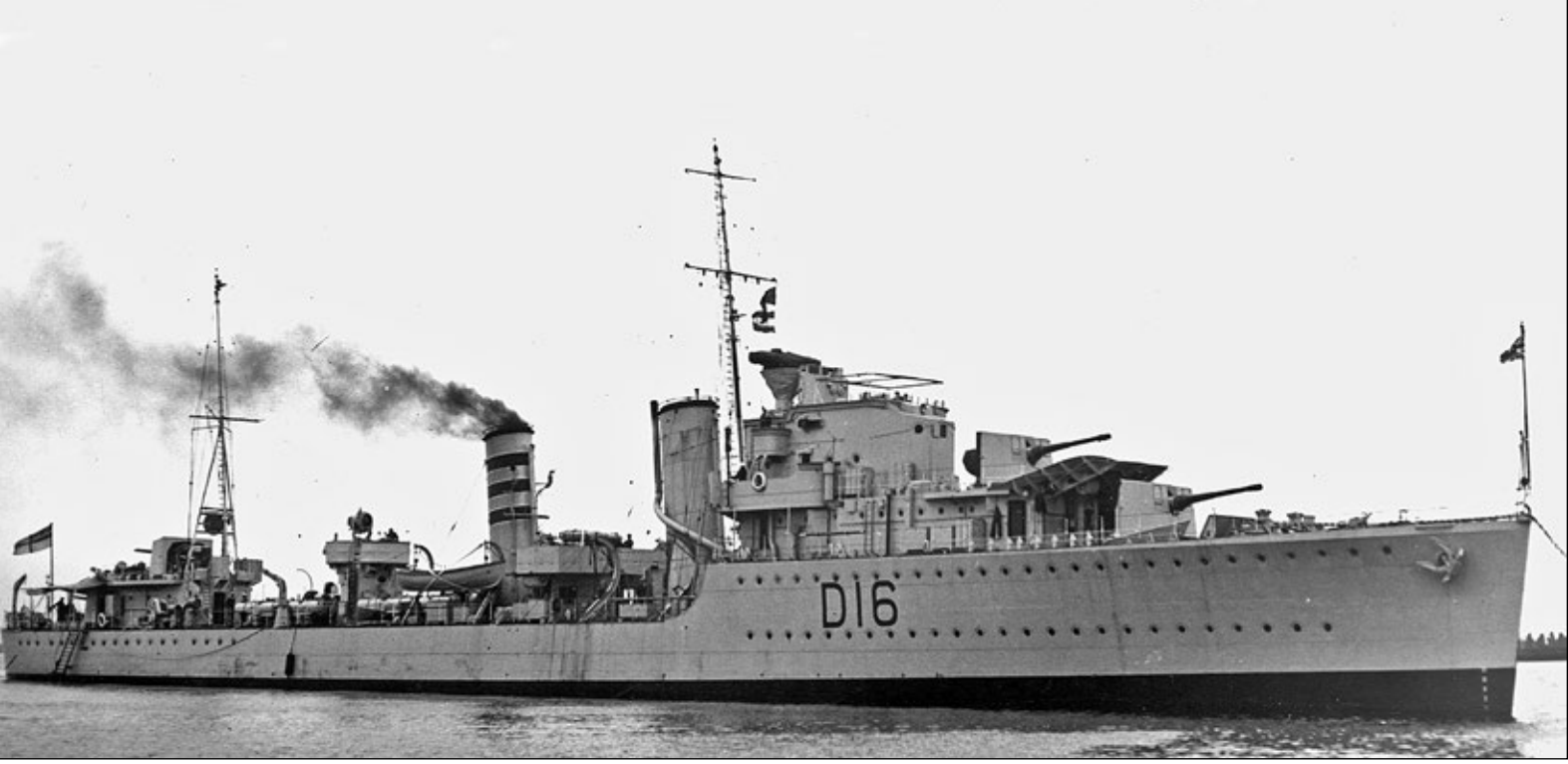
W lutym i marcu 1940 r. dokonano na *Isis* wymiany rurek kotłowych w stoczni w Falmouth. Wiosną 1940 r. niszczyciel wziął udział w kampanii norweskiej. Był pierwszym alianckim okrętem, który 16 kwietnia wszedł do Tromsø, a 21 tego miesiąca prowadził wymianę ognia z bateriami nadbrzeżnymi w rejonie Trondheim. W dniu 8 maja 1940 r. jednostka weszła na zatopiony wrak w Balangenfiordzie, uszkadzając śruby napędowe. Bliźniaczy *Ilex* odholował *Isisa* do prowizorycznej bazy w Skjaelfiordzie. 15 maja niszczyciel przeholowano do Greenock, który osiągnięto 17. Dalsza trasa, tym razem za holownikiem *Bucaneer*, wiodła do Falmouth, gdzie do 13 czerwca dokonano wstępnych napraw. Ostateczny remont trwający aż do 20 września 1940 r., wykonała stocznia w Devonport.

W październiku zapadła decyzja o skierowaniu *Isisa* do 13 Flotylli Niszczycieli w Gibraltarze, gdzie dotarł 6 li-

156. Wg Englisha J, A*MAZON to*…

Isis w środkowym okresie wojny, z tyłu widoczny lider *Duncan*. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





Ivanhoe w początkowym okresie swojej służby. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

stopada. Następnie do lutego 1941 r. operował na trasie konwojów do Freetown. Później znalazł się w składzie Force „H" z którymi 6 lutego 1941 r. wziął udział w brytyjskim rajdzie na Genuę. Uczestniczył także w operacjach zaopatrzeniowych dla Malty.

W marcu 1941 r. jednostka wyruszyła do Aleksandrii trasą wokół przylądka Dobrej Nadziei i Morze Czerwone. Na miejsce dotarła 9 kwietnia 1941 r., po czym weszła w skład 2 Flotylli Niszczycieli. W kwietniu i maju okręt uczestniczył w ewakuacji sił alianckich z kontynentalnej Grecji, a następnie Krety. W czerwcu 1941 r. okręt uczestniczył w alianckiej operacji pod kryptonimem „Exporter" przeciwko siłom Vichy w Libanie i Syrii. 9 czerwca 1941 r. niszczyciel wchodził w skład zespołu[157], który starł się z francuskimi niszczycielami *Guépard* i *Valmy*.

W dniu 18 czerwca 1941 r. zespół składający się z krążownika *Phoebe* oraz niszczycieli *Defender* i *Isis* został w pobliżu syryjskich wybrzeży zaatakowany przez niemieckie bombowce Ju 88 z II/LG.1 około godz. 17:10. Dwie 500 kg bomby eksplodowały w pobliżu prawej burty jednostki, powodując poważne naruszenie konstrukcji kadłuba. W wyniku uszkodzeń woda zatopiła kotłownię, a okręt nabrał 5° przechyłu na prawą burtę i przegłębienie na dziób. Uszkodzenia spowodowały, że niszczyciel mógł rozwijać maksymalnie prędkość 10 węzłów.

Prowizorycznych napraw *Isisa* dokonano już w Hajfie, po czym 28 czerwca przeholowano jednostkę do Aleksandrii, gdzie 29 trafiła do suchego doku. Gdy zapadła decyzja, że właściwy remont przeprowadzi, bagatela, stocznia w Singapurze! Wstępnie naprawiony niszczyciel wyruszył tam 6 sierpnia 1941 r. trasą przez Aden, Bombaj, Colombo, Penang i ostatecznie osiągając miejsce przeznaczenia, jaką była singapurska stocznia, 13 października 1941 r.

Wstępnie założono ukończenie remontu na marzec 1942 r., czemu przeszkodził jednak wybuch konfliktu z Japonią 7 grudnia 1941 r. Mimo japońskich nalotów[158] prace trwały nadal, choć 17 stycznia 1942 r. w ich wyniku doszło do dodatkowych uszkodzeń. W dniach 6–7 lutego przeholowano *Isisa* do Batawii, a następnie w związku z zagrożeniem Holenderskich Indii Wschodnich okręt przeprowadzono do Trincomalee na Cejlonie, po czym dalej do Bombaju, gdzie 4 marca 1942 r. wznowiono naprawy. Prace ukończono dopiero 17 stycznia 1943 r. i wówczas niszczyciel wyruszył do Aleksandrii, gdzie zasilił 12 Flotyllę.

W dniu 19 lutego 1943 r. wraz z niszczycielem eskortowym *Hursley* i samolotem z 38 Sqdn RAF zatopił na północny wschód od Benghazi *U 562* (KL Horst Hamm), który poszedł na dno wraz z całą 39 osobową załogą.

W kwietniu 1943 r. *Isis* przeszedł do 14 Flotylli Niszczycieli. W czerwcu tego roku wraz z bliźniaczym *Ileksem* ostrzeliwał wyspę Pantellarię w ramach operacji „Corkscrew". W dniu 10 lipca 1943 r. uczestniczył w alianckim lądowaniu na Sycylii w ramach operacji „Husky", a później we wrześniu przeprowadził z Bone na Maltę zdobyczne włoskie okręty podwodne.

W maju 1944 r. okręt powrócił do Scapa Flow, gdzie zasilił 12 Flotyllę Niszczycieli w związku z planowanym lądowaniem w Normandii. Na wodach Kanału La Manche i u wybrzeży Francji jednostka operowała w czerwcu i lipcu 1944 r.

W dniu 20 lipca 1944 r. *Isis* zatonął około godz. 10:00 wskutek podwodnego wybuchu. Miało to miejsce 5 Mm na północny wschód od Courseulles sur Mer w Normandii w punkcie o współrzędnych 49°27'N i 00°36'W. Wraz z okrętem, który poszedł na dno niemal natychmiast, zginęło 154 członków załogi, w tym 11 oficerów na czele z d-cą lt (pol. kpt.) Henry D. Durell. Ocalałych rozbitków liczbie 21 lub jak chcą inne źródła nawet 45, podjęły z morza alianckie jednostki dopiero po kilku godzinach.

Istnieją rozbieżności, co do przyczyn tak nagłego zatonięcia *Isisa*. Część źródeł wskazuje na niewytrałowaną minę morską[159], inne natomiast na działanie niemieckich torped kierowanych typu „Neger"[160].

IVANHOE (D 16)

Po wejściu do służby w końcu sierpnia 1937 r. jednostka została przydzielona do 3 Flotylli Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej, w której składzie

157. Były to niszczyciele *Janus*, *Jackal*, *Hotspur* i *Isis*.

158. Wg Krali ZJ, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód* cz. I Warszawa 1990.

159. Między innymi Englisha J, *AMAZON to…* i *Conway's All the World's Fighting Ships 1922–1946*, London 1980.

160. Między innymi Whitley MJ, *Zerstörer im…* Rudakow OA *Eskadriennyje…*, a z polskich Perepeczko A, *Komandosi głębin*, Gdańsk 2001 czy Benedyczak W, *Samotni wojownicy*, Warszawa 1995.

pozostawała do chwili wybuchu II wojny światowej. Między grudniem 1937 a styczniem 1938 r. *Ivanhoe* uczestniczył we wspólnych ćwiczeniach z flotą francuską bazując w Oranie. Niestety z uwagi na problemy z układem napędowym okręt musiał zostać poddany naprawie na Malcie w dniach 15 stycznia – 19 marca 1938 r. W miesiącach marzec – kwiecień, następnie latem 1938 niszczyciel patrolował wody hiszpańskie z uwagi na toczącą się w tym kraju wojnę domową. W drugiej turze był to rejon Walencji i Palma na Majorce. W miesiącach luty – marzec 1939 r. *Ivanhoe* uczestniczył w ewakuacji cudzoziemców oraz sił republikańskich z Cartageny.

Wybuch światowego konfliktu zastał jednostkę na trasie między Aleksandrią a Maltą, po czym wraz z Flotyllą wyruszyła do Anglii, osiągając 14 września 1939 r. Plymouth. W dniu 14 października 1939 r. okręt znalazł się w zespole, który zatopił na południowy wschód od Irlandii *U 45* (KL Alexander Gelhaar), który poszedł na dno wraz z całą 39 osobową załogą.

W październiku 1939 r. *Ivanhoe* trafił do 5 Flotylli Niszczycieli, a następnie na przełomie listopad i grudnia został w Sheerness przystosowany do stawiania min i skierowany do 20 Flotylli Niszczycieli (tzw. Minowej).

Debiut w nowej roli odbył się w nocy z 17/18 grudnia 1939 r., gdy zespół[161] postawił 240 min w Zatoce Helgolandzkiej u ujścia rzeki Ems. Na przełomie stycznia i lutego 1940 r. okręt przebudowano w Portland na klasyczny niszczyciel. W dniu 16 lutego 1940 r. niszczyciel zauważył w rejonie Lister niemiecki statek *Baldur* (5805 BRT), który własna załoga zatopiła by nie wpadł w ręce Brytyjczyków. 18 marca 1940 r. *Ivanhoe* wraz z *Gallantem* eskortował do Invergordonu *Intrepida* uszkodzonego w wyniku kolizji z trawlerem rybackim *Ocean Drift*.

W końcu marca 1940 r. jednostka przeszła, tym razem w Chatham ponowne przystosowanie do funkcji stawiania min. W kwietniu tego roku okręt stawiał miny w norweskim Vestfiordzie, a następnie 10 tego miesiąca ratował rozbitków z *Hardy'ego* zatopionego w I bitwie o Narwik. 14 kwietnia wraz z *Hostile* holował uszkodzony *Eskimo* do prowizorycznej bazy remontowej w Skjaelfjordzie, a 29 wraz z *Icarusem* i *Impulsive* minował rejon Trondheim.

W maju 1940 r. *Ivanhoe* uczestniczył w tworzeniu zapory minowej „East Coast Barrier". 28 maja niszczyciel został skierowany do ewakuacji alianckich sił z kotła Dunkierki w ramach operacji „Dynamo". W dniu 29 maja okręt ewakuował 930 żołnierzy i rozbitków *Grafona*, który wcześniej dobił torpedą na wodach Kanału La Manche. 30 do Dover trafiło kolejnych 1290 żołnierzy. W dniu 1 czerwca 1940 r. około godz. 07:30 wchodzący do Dunkierki niszczyciel został zaatakowany przez niemieckie lotnictwo. Bliskie upadki bomb przy prawej i lewej burcie spowodowały uszkodzenie kadłuba, których skutkiem było zatopienie kotłowni nr 1 i nr 2. Jednostka została tym samym poważnie uszkodzono i nie mogła przekraczać prędkości 10 węzłów. Transportowanych żołnierzy przeładowano na *Havanta*, zaś *Ivanhoe* został doprowadzony do Dover przez holownik *Persia*[162]. W wyniku nalotu zginęło 21 członków załogi okrętu i 6 ewakuowanych żołnierzy.

Remont niszczyciela prowadzony przez stoczni w Sheerness zakończył się 28 lipca 1940 r. (niektóre źródła mówią, że miało to miejsce dopiero miesiąc później 28 sierpnia), po czym okręt powrócił do 20 Flotylli.

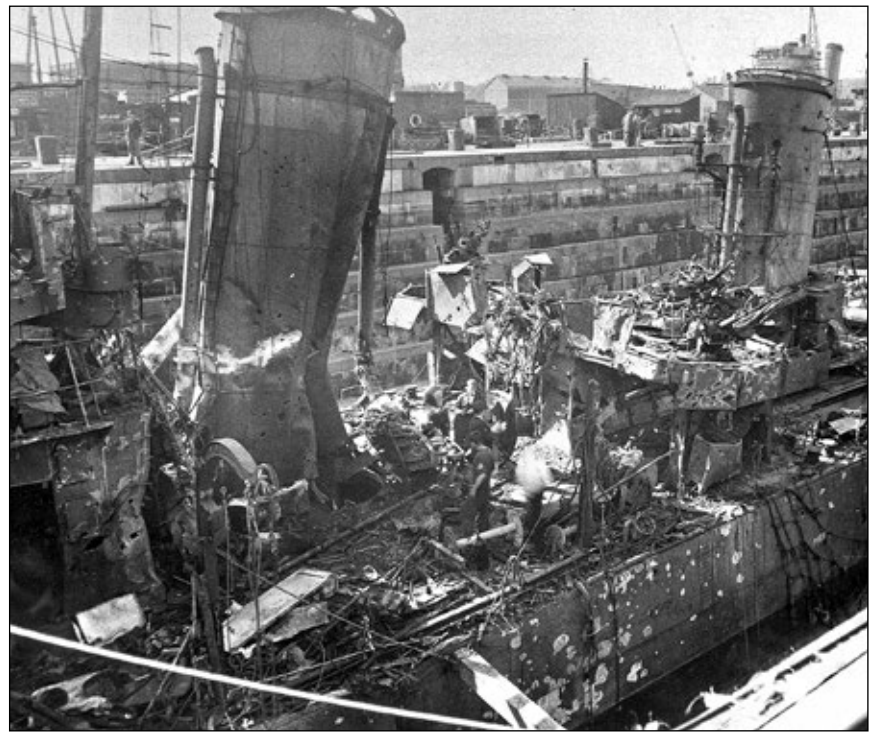
W dniu 31 sierpnia 1940 r. zespół 5 niszczycieli 20 Flotylli[163] wyruszył pod eskortą *Kelvina*, *Jupitera* i *Vortigerna*, by postawić zaporę minową w rejonie Vieland u wybrzeży Holandii. Zmierzając na miejsce akcji zespół wszedł nieoczekiwanie na niemieckie pole minowe postawiono 7 sierpnia 1940 r.

Jako pierwszy na minę trafił *Express*, a po chwili zatonął zmierzający mu z pomocą *Esk*. W kierunku *Expressa* ruszył także *Ivanhoe*, któremu również nie dopisało szczęście i wszedł na minę w odległości zaledwie 90 m od pierwszej ofiary. Eksplozja miny zniszczyła dziobową część niszczyciela, który jednak nadal poruszał się, choć z prędkością ledwie 7 węzłów. O godz. 04:00 siłownia *Ivanhoe* ostatecznie odmówiła posłuszeństwa i rozpoczął się powolny dryf jednostki, która nabierała przechyłu na lewą burtę.

1 września 1940 r. o godz. 14:15 niszczyciel został opuszczony przez załogę, a o 16:50 *Kelvin* odpalił torpedę, zadając *Ivanhoe* przysłowiowy „cios łaski'. Okręt poszedł na dno w punkcie o współrzędnych 53°23'N i 03°48'E 40 Mm na północny wschód od holenderskiej wyspy Texel. W wyniku eksplozji zginęło 8 członków załogi, a dalszych 3 zostało rannych. Pozostałych rozbitków przejęły inne uczestniczące w akcji alianckie okręty za wyjątkiem tratwy ratunkowej z 23 rozbitkami, w tym 1 oficerem, która dotarła na okupowane przez Niemców wybrzeże, a jej obsada dostała się do niemieckiej niewoli[164].

161. Były to *Esk*, *Express*, *Intrepid* i *Ivanhoe*.
162. Wg Perepeczki A, *Wielkie…*
163. Były to *Esk*, *Express*, *Icarus*, *Intrepid* i *Ivanhoe*.
164. Wg Englisha J, *AMAZON to…*

Ciekawa fotografia *Ivanhoe* z 1 czerwca 1940 r., widoczne uszkodzenia od bomb lotniczych po ataku pod Dunkierką Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Niszczyciele typu „I”
(tureckie)

Ithuriel (eks *Garyet*) na fotografii wykonanej 1 grudnia 1942 r., czyli dwa dni przed wejściem do służby. Widoczna zmodyfikowana konfiguracja uzbrojenia plot. okrętu w postaci 6 działek Oerlikon 20 mm. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Walory nowych niszczycieli typu „I” sprawiły, że w roku 1938[165] władze Turcji złożyły w stoczniach Vickers-Armstrongs oraz William Denny & Brothers zamówienie na budowę 4 identycznych jednostek, po 2 w każdej. Budowane na tureckie zlecenie okręty miały stanowić pełne powtórzenie serii „I”, z tym jednak, że ich uzbrojenie torpedowe obejmowało 2 czterorurowe wyrzutnie torped kal. 533 mm QRVIII.

Do budowy niszczycieli stocznie przystąpiły w końcu maja 1939 r., lecz wybuch II wojny światowej we wrześniu 1939 r. spowodował iż parę okrętów powstających na pochylniach w Barrow przejęła Royal Navy. Tymczasem prace przy drugiej parze w stoczni w Dumbarton prowadzono nadal dla tureckiego zamawiającego, choć w niewątpliwie zwolnionym tempie. O takim, a nie innym rozwiązaniu tej kwestii zadecydowały ani chybi czynniki natury politycznej. Dość powiedzieć, że w efekcie prac brytyjskiej stoczni jeszcze w roku 1942 flotę Turcji zasiliły niszczyciele *Sultanhisar* i *Demirhisar* stanowiące wierne powtórzenie typu „I”. Prace nad parą okrętów przejętych przez Brytyjczyków również prowadzone nieśpiesznie, doprowadziły do wprowadzenia tych jednostek do służby w I kwartale 1942 r.

Wyporność standardowa eks-tureckich niszczycieli wynosiła 1370 t, a wyporność pełna odpowiednio 1880 t przy długości całkowitej kadłuba 98,51 m, szerokości 10,05 m i średnim zanurzeniu 3,78 m[166].

Dwuwałowy układ napędowy stanowiły 2 zestawy turbin parowych systemu Parsonsa z przekładniami redukcyjnymi o łącznej mocy 34 000 KM. Parę do turbin o ciśnieniu roboczym 21 atm. i temperaturze 327°C zapewniały 3 kotły parowe trójwalczakowe wodnorurkowe systemu Admiralicji, opalane paliwem płynnym.

Prędkość maksymalna przy niepełnym obciążeniu sięgała 35,5 węzła, która przy wyporności pełnej i złym stanie morza spadała faktycznie do około 31,5 węzła. Zapas paliwa wynoszący 477 t (wg innych źródeł jedynie 455 t) zapewniał maksymalny zasięg 5500 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów bądź 1250 Mm przy pełnej prędkości.

Uzbrojenie artyleryjskie obejmowało 4 działa kal. 120 mm L/45 QQF Mk IX** na pojedynczych centralnych łożach CP Mk XVIII, zapewniających kąt podniesienia luf +40. Rozmieszczenie dział klasyczne, po 2 na dziobie i rufie, a zapas amunicji po 200 pocisków na lufę.

Niszczyciele wzorem brazylijskich jednostek typu *Juruá* miały zostać wyposażone w uniwersalny zintegrowany dalocelownik z dalmierzem do kierowania ogniem.

Obronne plot. jednostek miały wzorem wcześniejszych serii zapewniać 2 zestawy

165. Wg Rubanowa OA, *Eskadriennyje…* zamówienia miano dokonać w roku 1939.
166. Wg Whitley'a MJ, *Zerstörer im…*

Niszczyciele typu „I” (tureckie)

Nazwa	Stocznia	Numer budowy	Data		
			Położenie stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Inconstant (eks *Muavenet*)	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow/Furness	747	24.05.1939	24.02.1941	24.01.1942
Ithuriel (eks *Gayret*)	Vickers-Armstrong Ltd. Barrow/Furness	748	24.05.1939	15.12.1940	03.03.1942
Sultanhisar	Wm. Denny & Bros., Dumbarton	1342	21.3.1939	17.12.1940	28.6.1941
Demirhisar	Wm. Denny & Bros., Dumbarton	1343	21.3.1939	28.1.1941	24.9.1941

Opr. Oskar Myszor

poczwórnie sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm (0,5") Vickers Mk I o maksymalnym kącie podniesienia luf +80° z zapasem 2500 pocisków na lufę.

Uzbrojenie torpedowe obejmowało 2 poczwórne zestawy wyrzutni torpedowych kal. 533 mm QR VIII, umieszczone tradycyjnie na śródokręciu. Zestawy nie dysponowały torpedami zapasowymi.

Jednostki wyposażono w ASDIC, a zwalczanie okrętów podwodnych umożliwiały 2 jednogniazdowe miotacze burtowe oraz 1 zrzutnia rufowa bomb głębinowych, których zapas na pokładzie wynosił 20 sztuk.

Należy zaznaczyć, że okręty przekazane Turcji weszły do służby z pierwotnie planowanym uzbrojeniem, dodano jedynie po 2 Oerlikony na nokach mostka. Z okrętów brytyjskich *Inconstant* został ukończony w wersji pierwotnej z archaicznymi Vickersami, a *Ithuriel* nieznacznie zmodyfikowany, zamiast Vickersów posiadał 6 działek 20 mm Oerlikon. W późniejszym okresie wojny na jednostkach brytyjskich zastąpiono rufowy zestaw wyrzutni torpedowych pojedynczem działem plot. kal. 76 mm. Wyposażono również niszczyciele w radar obserwacji nawodnej Typ 286[167].

Jednostki wyposażono także w trał parawanowy dla niszczycieli TSDS.

Załoga eks-tureckich niszczycieli typu „I" liczyła 145 marynarzy i oficerów.

INCONSTANT (H 49)

W końcu lat 30. Turcja zamówiła w Wielkiej Brytanii niszczyciele wzorowane na najnowszych wówczas klasycznych konstrukcjach typu „I", których budowę zlecono stoczniom Vickers-Armstrongs oraz Denny. Jeden z okrętów powstających stoczni w Barrow in Furness nosił nazwę *Muavenet*. Po wybuchu II wojny światowej jednostka znajdująca się na dość wstępnym etapie budowy została przejęta przez Royal Navy, która zmieniła jej nazwę na *Inconstant*. Okręt przy którym prace przebiegały wolno ostatecznie wszedł do służby dopiero 22 stycznia 1942 r.

W początkach marca 1942 r. działając w ramach Home Fleet zapewniał ochronę północnym konwojom PQ 12 i QP 8, szybko został jednak przesunięty do Eastern Fleet. Na nowe miejsce służby wyruszył wraz z konwojem WS 17 przez Ponta Delgada, Freetown i Kapsztad. W kwietniu 1942 r. dołączył w Mombasie do 12 Flotylli Niszczycieli, by w początkach maja wziąć udział w lądowaniu na Madagaskarze i działaniach w rejonie Diego Suarez w ramach operacji „Ironclad". Po zakończeniu działań wyruszył na Morze Śródziemne, gdzie w czerwcu 1942 r. uczestniczył w nieudanej operacji konwojowej z zaopatrzeniem z Aleksandrii na Maltę pod kryptonimem „Vigorous". Jednak już 16 czerwca wracał na wody Oceanu Indyjskiego, gdzie znów dołączył do 12 Flotylli Niszczycieli w Kilindini.

W dniu 12 grudnia 1942 r. wraz z korwetą *Fresia* uratował na wodach Kanału Mozambickiego 44 rozbitków ze statku *Empire Gull*. Na tym akwenie *Inconstant* operował do początków lutego 1943 r., po czym został odesłany do Anglii trasą wokół przylądka Dobrej Nadziei, osiągając 25 tego miesiąca Plymouth.

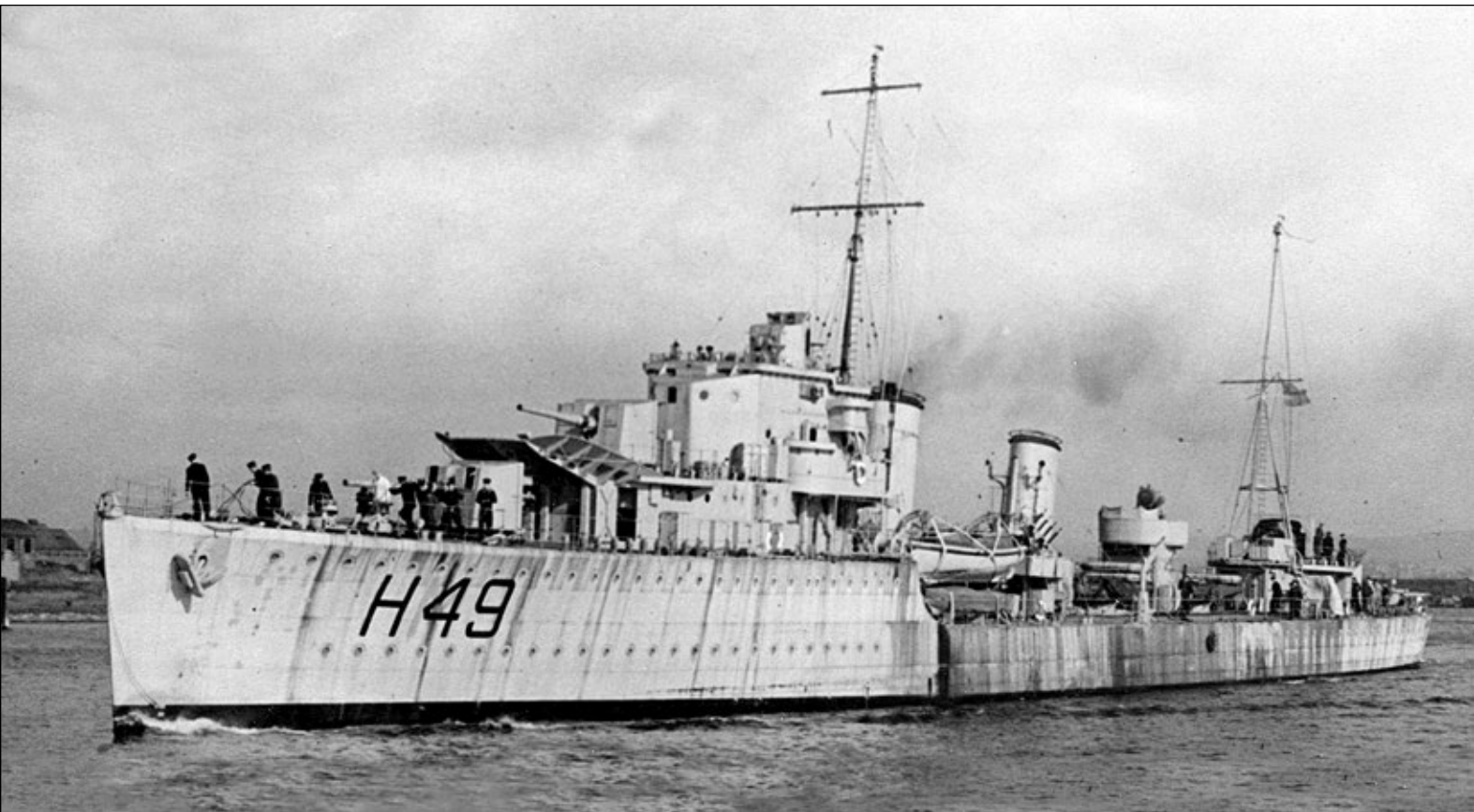
W dniach między 25 lutego a 1 maja 1943 r. jednostka została w Devonport Dockyard przebudowana na niszczyciel eskortowy. Kolejnym przydziałem była 8th Escort Group Western Approaches Command w której składzie jednostka działała do czerwca 1944 r. W tym czasie w lipcu 1943 r. okręt trafił do zespołu wspierającego alianckie lądowanie na Sycylii w ramach operacji „Husky". W dniu 12 lipca 1943 r. eskortując konwój MHF 19A niszczyciel zatopił na północny wschód od Algieru *U 409* (OL Hanns Ferdinand Massman). Wraz z okrętem zginęło 11 członków załogi, a ocalałych 37 trafiło do alianckiej niewoli.

W końcu września 1943 r. jednostka weszła w skład grupy ubezpieczającej transport ludzi i sprzętu na Azory, gdzie powstawały nowe alianckie bazy w ramach operacji „Alacrity".

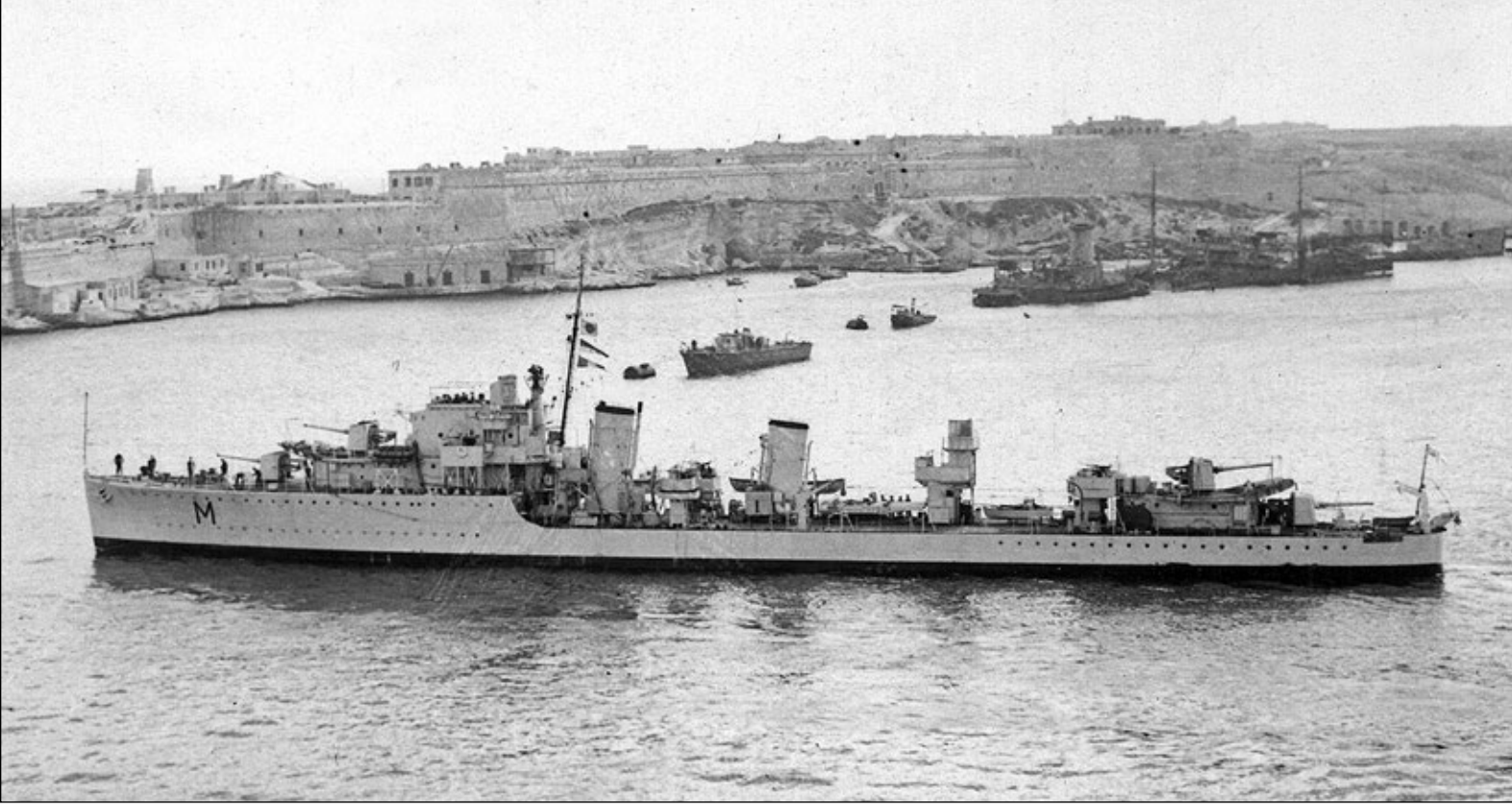
W listopadzie *Inconstant* wszedł w skład eskorty konwoju arktycznego JW. 54A z którym osiągnął Murmańsk 24 tego miesiąca. Do Anglii powrócił w początkach grudnia z RA 5B. Następnie okręt skierowano do remontu w Clyde. Prace ukończono 12 stycznia 1944 r. Przez kolejnych kilka miesięcy jednostka operowała na trasie konwojów is-

167. Wg Rubanowa OA, *Eskadriennyje…*

Bliźniaczy *Inconstant* (eks *Muavenet*) sfotografowany w marcu 1942 r. Co ciekawe, niszczyciel ukończono w pierwotnej konfiguracji uzbrojenia plot. z archaicznymi Vickersami kal. 12,7 mm. Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Inconstant w ciekawym ujęciu z końcowego okresu wojny.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Muavenet (eks *Inconstant*) w La Valetta na Malcie, 2 czerwca 1946 r. Na drugim planie widoczne wraki będące świadectwem wojennych bombardowań portu przez lotnictwo niemieckie i włoskie. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

landzkich i arktycznych, między innymi JW. 58 z którym dotarła do Murmańska oraz RA 58 i RA 59.

Z dniem 29 maja 1944 r. niszczyciel przeszedł do 14th Escort Group z którą działał głownie na wodach Kanału La Manche. W dniu 18 czerwca 1944 r. wchodził w skład zespołu[168], który zniszczył *U 767* (OL Walter Dankleff) na południowy wschód od wyspy Guernsey.

W sierpniu 1944 r. *Inconstant* przeszedł drobne naprawy w Liverpoolu, by następnie znów dołączyć do 14th Escort Group. Kolejny, tym razem już poważniejszy remont jednostka przeszła między 6 października a 22 grudnia 1944, początkowo w Londynie, a następnie w Devonporcie. Po zakończeniu prac niszczyciel operował na wodach Morza Irlandzkiego i Kanału La Manche.

Koniec wojny w maju 1945 r. zastał *Inconstanta* w Liverpoolu, gdzie przechodził naprawy, po czym przez kilka pierwszych pokojowych miesięcy stacjonował w Plymouth.

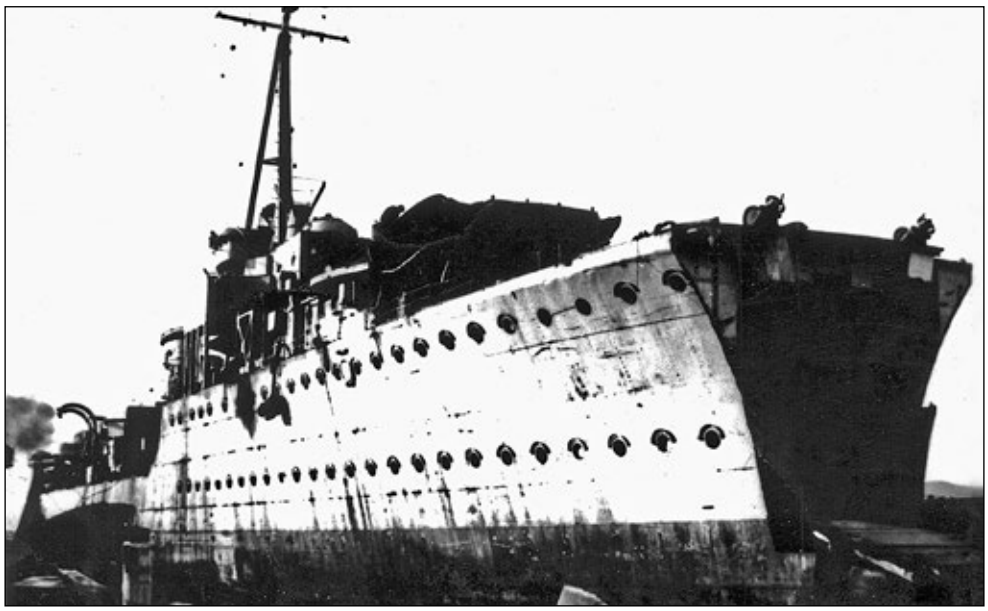
W dniu 19 września 1945 r. zaczęto przygotowywać jednostkę do przejścia, co prawda z niemal 4 letnim opóźnieniem, pod banderę turecką. Prace te zakończono 27 stycznia 1946 r., choć oficjalna decyzja o przekazaniu okrętu Turcji zapadła jeszcze 3 października 1945 r. *Inconstant* wyruszył do Istambułu, gdzie w dniu 9 marca 1946 o godz. 11:00 został przejęty przez władze tureckie, by rozpocząć służbę jako *Muavenet*. Pod banderą turecką niszczyciel pełnił służbę do roku 1960[169].

ITHURIEL (H 05)

Drugi z niszczycieli powstających na tureckie zamówienie w stoczni w Barrow in Furness o parametrach podobnych do typu „I" nosił nazwę *Gayret*. Po wybuchu II wojny światowej jednostka znajdująca się jeszcze we wstępnej fazie budowy, dość powiedzieć, że stępkę położono w maju 1939 r., została przejęta przez Royal Navy (formalnie wypożyczona?). Prace przy budowie okrętu, którego nazwę zmieniono na *Ithuriel*, przebiegała bardzo powoli, tak, że dopiero w marcu 1942 r. trafił do służby.

Pierwotnie zamierzano skierować jednostkę na wzmocnienie Eastern Fleet, lecz ostatecznie zrezygnowano z realizacji tych planów. 14 marca 1942 r. *Ithuriel* opuścił Greenock by dołączyć w Gibraltarze do 12 Flotylli Niszczycie-

168. Stanowiły go niszczyciele *Havelock, Hotspur, Icarus* , *Fame* i *Inconstant*.
169. Wg Englisha J, *AMAZON to…*



Muavenet w trakcie cięcia na złom w Złotym Rogu w Istambule. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Kolejne ujęcie *Ithuriela* z 1 grudnia 1942 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

li, w której składzie podjął z miejsca bardzo intensywną służbę.

Już 19 kwietnia 1942 r. wszedł w skład zespołu Force „W" ubezpieczającego amerykański lotniskowiec *Wasp* w trakcie przerzutu samolotów „Spitfire" na Maltę w ramach operacji „Calendar".

Kolejna identyczna akcja z udziałem *Ithuriela* miała miejsce już w dniach 8–10 maja 1942 r. w ramach operacji „Bowery". Jeszcze w maju niszczyciel między 17 a 20 uczestniczył w następnej akcji przerzutu samolotów, tym razem z pokładu brytyjskich lotniskowców *Eagle* i *Argus* w ramach operacji „LB". W czerwcu 1942 r. okręt wziął udział w dalszych 2 analogicznych operacjach w których rolę „muła" odgrywał *Eagle*, w dniach 2–4 operacja „Style", oraz w dniach 8–10 operacja „Salient".

11 maja 1942 r. *Ithuriel* dołączył wraz z Force „X" do eskorty konwoju WS 19S zmierzającego na Maltę trasą przez Cieśninę Sycylijską. Konwój będący realizacją operacji „Harpoon" stał się celem zmasowanych ataków lotnictwa nieprzyjaciela. 15 maja niszczyciel znalazł się wśród sił skierowanych do przeprowadzenia ataków torpedowych na włoskie krążowniki *Raimondo Montecuccoli* i *Eugenio Di Savoia*, a 18 powrócił do Gibraltaru, gdzie przeszedł tygodniową naprawę w której trakcie usunięto powstałe w wyniku nalotów uszkodzenia.

W lipcu *Ithuriel* dwukrotnie uczestniczył w akcjach przerzutu samolotów „Spitfire" na Maltę. W dniach 15–16 przez lotniskowiec *Eagle* w ramach operacji „Pinpoint" oraz między 20 a 22 tego miesiąca w czasie operacji „Insect".

W dniu 11 sierpnia 1942 r. okręt dołączył do eskorty konwoju WS 21S z zaopatrzeniem dla Malty w ramach operacji „Pedestal". Konwój jak zwykle stał się przedmiotem licznych ataków ze strony lotnictwa oraz sił podwodnych państw „Osi". W dniu 12 sierpnia 1942 r. operujący wraz z *Pathfinderem* w ochronie konwoju *Ithuriel* staranował i zatopił włoski okręt podwodny *Cobalto* (TV Raffaele Amicarelli). Wraz z jednostką, która poszła na dno na wysokości Bizerty, zginęło 2 członków załogi, a 41 ocalałych rozbitków, w tym 3 oficerów, trafiło do alianckiej niewoli[170].

Niestety staranowanie *Cobalto* wiązało się z poważnym uszkodzeniem dziobowej części kadłuba niszczyciela. *Ithuriel* asekurowany przez *Pathfindera* dotarł 14 sierpnia do Gibraltaru, gdzie dokonano prowizorycznej naprawy, po czym 24 odprawiono jednostkę do Anglii. Tam właściwy remont przeprowadzony w Portsmouth Dockyard zakończył się 24 października 1942 r., po czym okręt powrócił do Gibraltaru, gdzie w początkach listopada zasilił Force „H" w związku z planowanym alianckim lądowaniem w Afryce Północnej w ramach operacji „Torch". Po zakończeniu początkowej, desantowej fazy operacji od 12 listopada okręt uczestniczył w eskortowaniu konwojów wzdłuż północnoafrykańskiego wybrzeża.

W nocy z 27/28 listopada 1942 r. *Ithuriel* pełnił funkcję niszczyciela dyżurnego cumując „pod parą" przy nabrzeżu w algierskim porcie Bone. W czasie nalotu nieprzyjacielskiego lotnictwa około godz. 00:50 w pobliżu jednostki spadły dwie 500 kg bomby. Pierwsza z nich eksplodowała poniżej rufowej komory amunicyjnej, a druga pod przedziałem siłowni. Siła eksplozji naruszyła strukturę konstrukcji kadłuba, powodując zatopienie komór amunicyjnych oraz siłowni, a także awarię sieci zasilania elektrycznego.

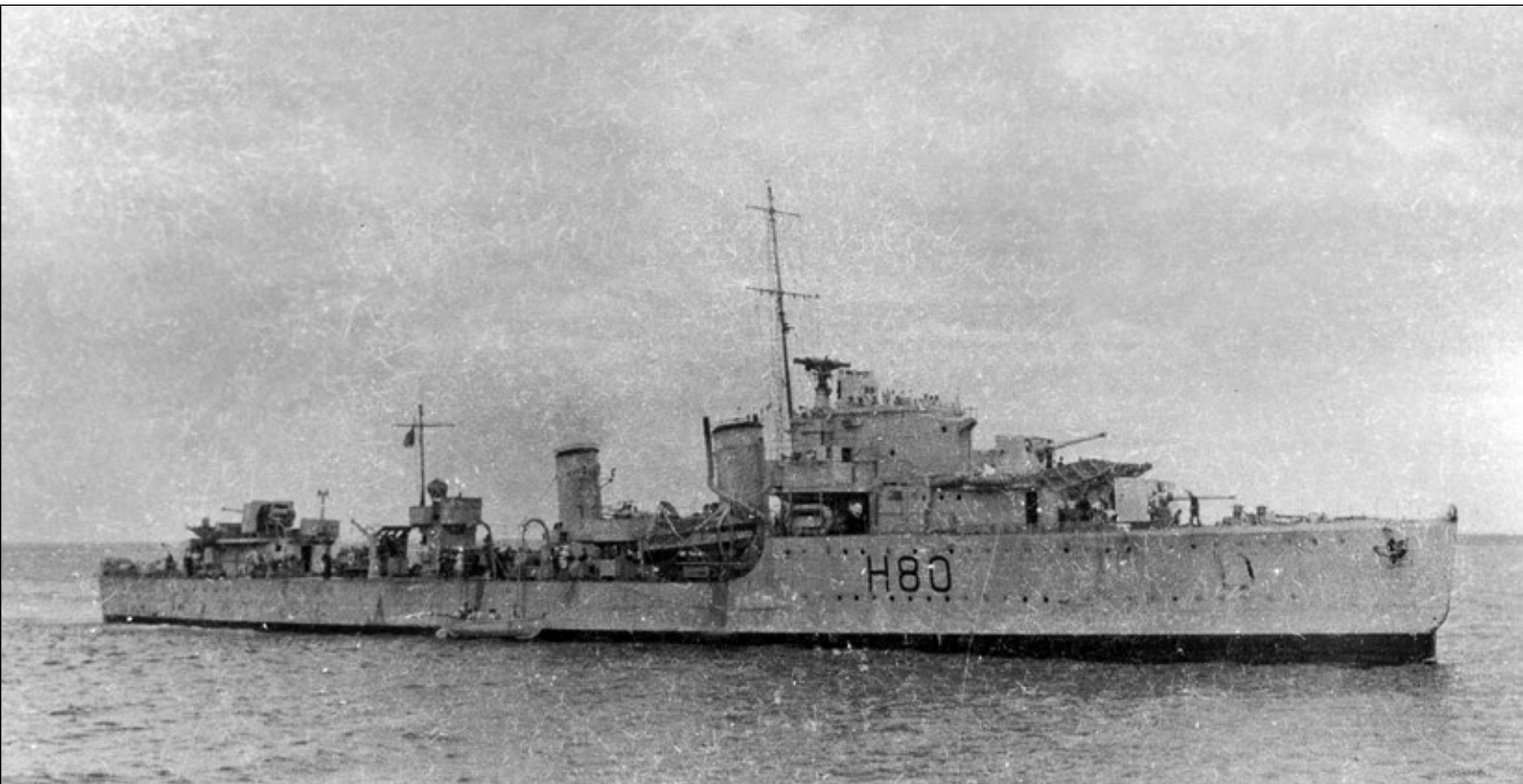
Natychmiastowej pomocy uszkodzonej jednostce udzielił *Quentin*, który przeholował *Ithuriela* i rozpoczął wypompowywanie wody z kadłuba. Dla obniżenia obciążenia z pokładu niszczyciela zdjęto działa kal. 120 mm ze stanowisk „X" i „Y", które następnie wzmocniły artylerię nadbrzeżną[171] oraz próbowano usunąć paliwo ze zbiorników. Gdy okazało się, że rufa jednostki jest praktycznie przełamana na dwoje, a usuwanie wody nie przynosiło oczekiwanych rezultatów, 29 listopada 1942 r. okręt osadzono na przybrzeżnej płyciźnie, rozpoczynając równocześnie prowizoryczne naprawy, utrudnione jednak bardzo z powodu braku w Bone niezbędnych materiałów.

Prowadzone z mozołem prace pozwoliły na przeholowanie *Ithuriela* w dniu 27 lutego 1943 r. do Algieru. Tam

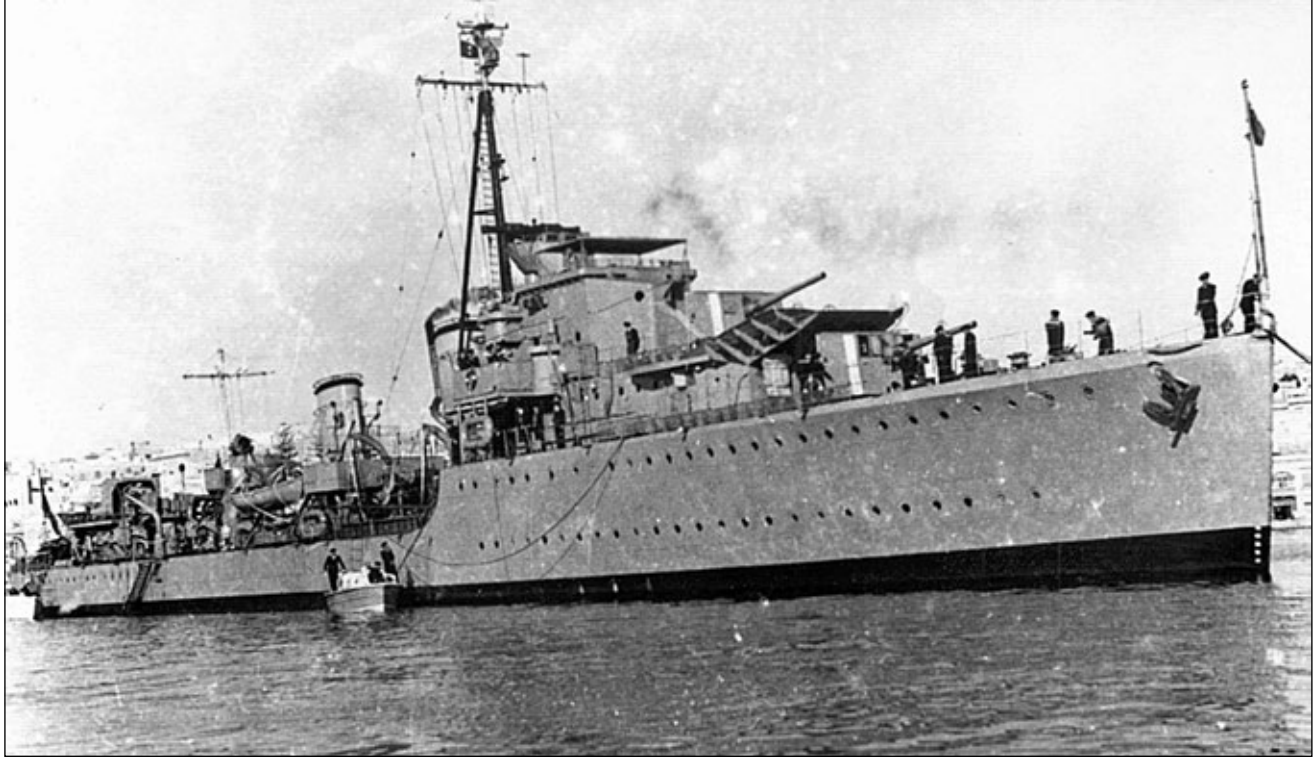
170. Niektóre źródła wspominają, że gwałtowne zatonięcie utrzymującego się na powierzchni *Cobalto* kosztowało życie 2 penetrujących jego wnętrze brytyjskich marynarzy.

171. Wg Whitley'a MJ *„Zerstörer im…*

Turecki *Demirhisar* w 1942 r., krótko po przejęciu od Brytyjczyków. Uwagę zwraca eks brytyjski numer taktyczny oraz uszkodzenie dolnej części dziobu.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



Demirhisar na Rewii Koronacyjnej, czerwiec 1953 r.
Uwagę zwraca numer taktyczny niszczyciela.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



Demirhisar w La Valetta na Malcie. Niestety fotografia nie jest datowana. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

ostatecznie zdecydowano, że z uwagi na skalę zniszczeń niszczyciel nie będzie dalej remontowany. Ostatecznie 18 sierpnia 1943 r. po raz kolejny przeholowano uszkodzony okręt, tym razem do Gibraltaru, gdzie przez kolejne 2 lata był wykorzystywany do celów mieszkalnych i treningowych.

Już po zakończeniu wojny w dniu 1 sierpnia 1945 r. jednostka została odprowadzona przez holownik *Prosperous* do Anglii, osiągając Plymouth 8 sierpnia. Już 11 sierpnia 1945 r. *Ithuriel* został przeholowany do Bo'ness w pobliżu Edynburga, gdzie w stoczni P&W McLallan dokonano złomowania[172]. W ramach rekompensaty, w 1946 Brytyjczycy przekazali Turcji niszczyciel *Oribi*, który otrzymał nazwę *Gayret* (D-341) i służył do 1965 roku.

DEMİRHİSAR (H80, D, H.3, D 342) SULTANHİSAR (H87, S, H.4, D 343)

Oba niszczyciele zostały dostarczone do Turcji w styczniu 1942 roku. Początkowo pełniły służbę patrolową na Morzu Śródziemnym, u południowych wybrzeży. Pod koniec lat 40. przeszły nieznaczną modyfikację uzbrojenia. Przestarzałe Vickersy 12,7 mm, położone na platformach pomiędzy kominami, zastąpiono dwoma działami Boforsa kal. 40 mm L/60 Mk 9. Ponadto na topie masztu zamontowano amerykańskie radary SA-2. *Demirhisar* reprezentował Turcję w czasie Rewii Koronacyjnej na redzie Spithead w czerwcu 1953 roku.

W związku z przekazywaniem Turcji przez USA nowszych niszczycieli, *Sultanhisar* i *Demirhisar* stały się przestarzałe i kosztowne w utrzymaniu (brak części zamiennych, nietypowy kaliber artylerii głównej). Ostatecznie zostały skreślone z listy floty w 1960 roku, a po kilkunastu (!) latach złomowane.

172. Wg Englisha J, A*MAZON to*…

Niszczyciel *Sultanhisar* w La Valetta na Malcie na początku lat 50. Uwagę zwraca numer taktyczny okrętu z tego okresu. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Wojenne modernizacje

Hotspur w jednym z brytyjskich portów w 1943 r. Dobrze widoczna konfiguracja uzbrojenia z tego okresu. Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Brytyjskie niszczyciele powstałe w okresie międzywojnia typów od „A" do „I" (włącznie), jak już wcześniej zaznaczono, stanowiły tak naprawdę prostą kontynuację koncepcji projektowej przyjętej jeszcze w końcowym okresie I wojny światowej przy budowie jednostek typów „V/W", oczywiście z uwzględnieniem wszystkich wprowadzonych w międzyczasie nowości, wynikających, dodajmy w dużej mierze z uwzględnienia wcześniejszych doświadczeń wojennych.

Zachowano podstawowe gabaryty jednostek oraz ich wyporność, w czym zapewne podstawową rolę odegrały międzynarodowe ograniczenia traktatowe, które brytyjska Admiralicja starała się mimo wszystko przestrzegać, czego nie sposób już było powiedzieć o potencjalnych przeciwnikach, takich jak Japonia, a później również i Niemcy. Budowane okręty posiadały dobrą dzielność morską, zupełnie zrozumiałą biorąc pod uwagę globalny charakter ówczesnej Royal Navy, przyzwoity zasięg i prędkość, choć ta ostatnia pozostawała daleko w tyle za jednostkami przodujących w tej mierze flot Francji czy Włoch.

Utrzymano nadal walor uniwersalności niszczycieli, czego wyrazem było pozostawienie na niezmienionego głównego uzbrojenia artyleryjskiego oraz stopniowa rozbudowa ofensywnego torpedowego, z początkowych 6 do nawet 10 wyrzutni kal. 533 mm w 2 ciężkich, obrotowych aparatach.

W stosunku do początkowych serii w kolejnych dalszych wzmocniono co prawda uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych, czego niestety nie można już było powiedzieć o uzbrojeniu przeciwlotniczym, którego stan zdawał się zupełnie nie odpowiadać narastającemu rzeczywistemu zagrożeniu powietrza.

Nie można również zapomnieć, że na ostateczny kształt projektowanych jednostek spory wpływ miały również oszczędności finansowe, jakie dotknęły Admiralicję w początku lat trzydziestych w związku ze światowym kryzysem gospodarczym lat 1929–1933.

W sumie niszczyciele typów od „A" do „I" (łącznie z liderami flotylli), których wyprodukowano razem, bagatela, 89 sztuk (z 8 zarekwirowanymi w chwili wybuchu wojny), stały się przysłowiowymi „końmi roboczymi" Royal Navy w początkowym okresie światowego konfliktu, który wybuch we wrześniu 1939, stając się swego rodzaju brutalną weryfikacją przyjętych koncepcji.

Royal Navy niepomna doświadczeń I wojny światowej niejako na własnej skórze bardzo szybko odczuła skutki lekceważenia zagrożenia ze strony nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Wystarczy w tym miejscu wspomnieć tylko zatopienie lotniskowca *Courageous* już 17 września 1939 r., czy pancernika *Royal Oak* 10 października tego roku, o ironio na obszarze bazy Scapa Flow. Kolejnym niedocenianym przez Brytyjczyków zagrożeniem okazało się lotnictwo, choć w tej mierze my Polacy jako pierwsi odczuliśmy jego niszczycielską moc, tracąc *Gryfa* i *Wichra* już 3 września 1939 r.

Pierwszym zatem działaniem Royal Navy podjętym wkrótce po wybuchu wojny było zwiększenie liczby bomb głębinowych na pokładzie niszczycieli. Pierwotny etatowy zapas bomb wynosił 15 szt., a później już 20 szt. W miarę szybko zwiększono tę liczbę do 35 sztuk[173].

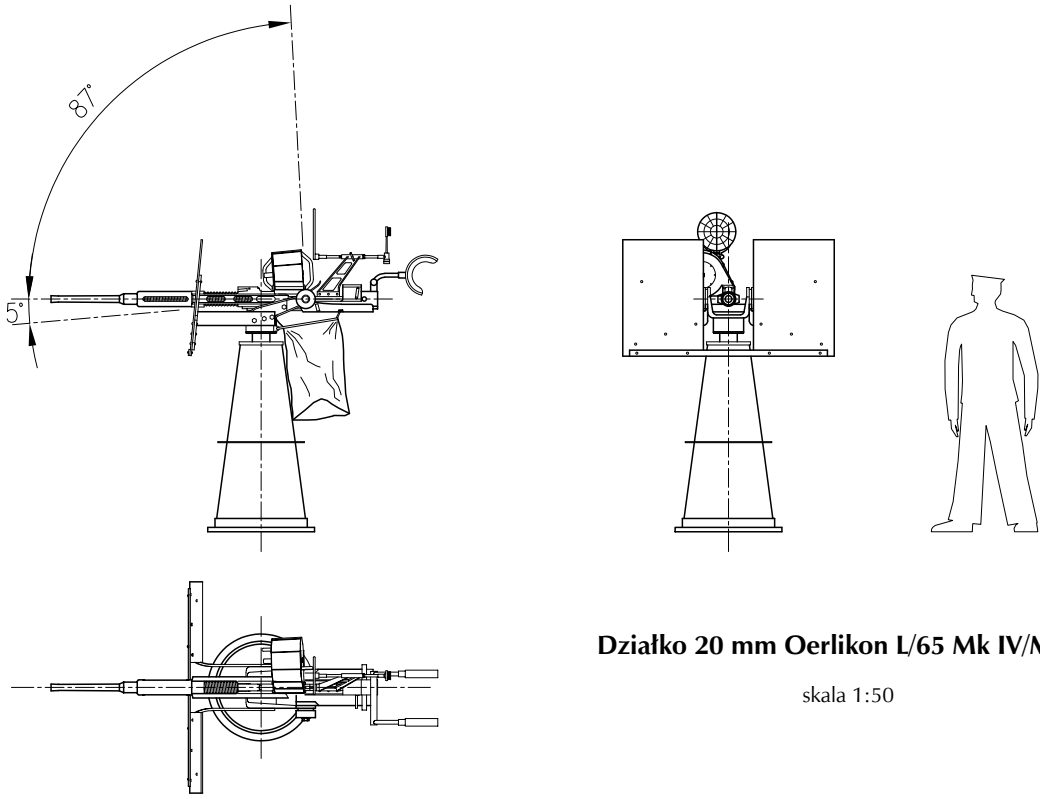
W kwietniu 1943 r. ocalałe niszczyciele typów „A" i „B" zabierały na pokład 70 bomb głębinowych, *Duncan* i typ „D" po 98 bomb, typ „F" – *Foxhound* i *Fortune* po 70, a pozostałe jednostki serii po 38[174].

Generalnie, okręty przebudowane specjalnie do realizacji zadań typowo eskortowych, otrzymały także ciężkie, bo ważące około 1 t, nowe bomby głębinowe Mk X, wystrzeliwane z wyrzutni torpedowych.

Począwszy od roku 1941 na pokładach niszczycieli zaczęły stopniowo pojawiać się 24-prowadnicowe miotacze pocisków zop „Hedgehog", pozwalające na skoncentrowanie salwy w elipsie o średnicy 30,5 m w odległości 183 m

173. Wg Englisha J, *AMAZON to...*, natomiast wg Friedmana N, *British destroyers…* po uzupełnieniu zapas bomb w typie „A" i „B" wynosił 42 szt., w typie „D", „E", „F" odpowiednio 38 szt., a w typie „G", „H" i „I" – 44 szt.

174. Wg Friedmana N, *British destroyers…*



Działko 20 mm Oerlikon L/65 Mk IV/Mk III

skala 1:50

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

przed dziobem jednostki. Zapas pocisków zop znajdujących się na pokładzie pozwalał na oddanie co najmniej 7 salw.

Miotacz pocisków zop, czy jak chcą inni moździerz, „Hedgehog", był zamontowany w dziobowej części okrętu na stanowisku usuniętego działa „A" kal. 120 mm, choć dla uniknięcia problemów „eksploatacyjnych" związanych z zalewaniem pokładu, montowano go również na stanowisku działa „B".

W roku 1943 przeprowadzono na pokładzie *Ambuscade* testy z nowym miotaczem pocisków zop „Squid", lecz w czasie wojny ten model zamontowano praktycznie jedynie na niszczycielu *Escapade*, gdzie niestety w dniu 20 września 1943 r. doszło w czasie jego użycia do wypadku skutkującego znacznym uszkodzeniem jednostki.

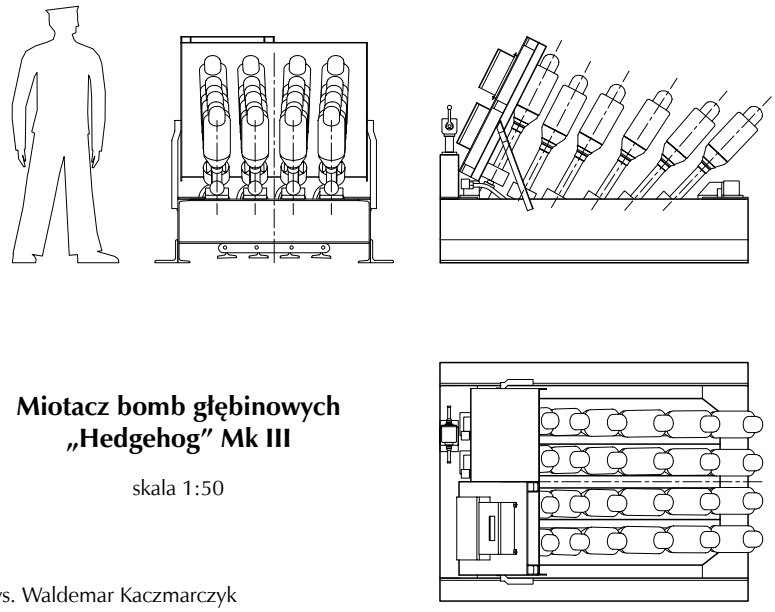
Jak przed momentem zaznaczono, montaż nowego uzbrojenia zop czy choćby zwiększenia liczby zabieranych bomb głębinowych wiązało się w praktyce z koniecznością redukcji klasycznego uzbrojenia artyleryjskiego w postaci dział kal. 120 mm. Ich liczbę ograniczono do 3 luf, a nawet 2 luf na jednostkach przebudowanych do zadań eskortowych. Redukcja liczby dział była także w dużej mierze następstwem rezygnacji funkcji niszczycieli, zwłaszcza starszych modeli, jako jednostek uniwersalnych.

Szybko okazało się również, że zamontowane na niszczycielach serii od „A" do „I" uzbrojeniem przeciwlotnicze nie spełniało pokładanych w nim oczekiwań.

Pierwszym zastosowanym środkiem zaradczym był montaż pojedynczego działa plot. kal. 76 mm L/45 Vickers o donośności 6300 m i szybkostrzelności do 20 strzałów na minutę na stanowisku po zdjętej rufowej wyrzutni torpedowej.

Problemem pozostawała jednak nadal małokalibrowa artyleria plot. bliskiego zasięgu, bo za taką trudno uznać nieefektywne jak wykazała praktyka, już w chwili wybuchu wojny, poczwórnie sprzężone zestawy wkm-ów plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk I i Mk III, które instalowano na niszczycielach począwszy od serii „E". Zresztą, montowane na wcześniejszych jednostkach pojedyncze działa plot. kal. 40 mm (dwufuntowe) Vickers Mk II, z uwagi na swoje parametry techniczne, także dalekie były od doskonałości

W jakimś stopniu rozwiązaniem problemów obrony plot. bliskiego zasięgu okazały się pojedyncze działa plot.



Miotacz bomb głębinowych „Hedgehog" Mk III

skala 1:50

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

kal. 20 mm Oerlikon Mk I. Po 2 takie działa otrzymały niszczyciele typów „A", „B", „C" (kanadyjskie), „D", „E", „F", „G", „H" oraz „I"[175]. Gdy jesienią 1942 pojawiły się podwójnie sprzężone działa plot. kal. 20 mm Oerlikon, niszczyciele serii od „A" do „H" otrzymały prócz 2 pojedynczych również po 2 takie działa w wersji podwójnie sprzężonej, dzięki czemu liczba luf tego kalibru na pokładzie wzrosła do 6. Równocześnie niszczyciele w wersji eskortowej (z 2 działam kal. 120 mm) operujące na obszarze Western Approaches Command otrzymały jeszcze po 2 dodatkowe pojedyncze działa plot. kal. 20 mm Oerlikon, których liczba wzrosła tym samym do 8[176].

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że mimo wszystko na niszczycielach panowała dość spora swoboda w zakresie małokalibrowej artylerii plot. bliskiego zasięgu, przykładowo kanadyjskie *Saquenay* i *Skeena* posiadały po 6 dział plot. kal. 20 mm, zaś eks-brazylijskie typu *Havant* zaledwie po 4 takie działa. Podobnie rzecz się miała z zestawami sprzężonych wkm-ów plot. kal. 12,7 mm, które często zachowano na okrętach równolegle z nowo wprowadzonymi działami plot. kal. 20 mm zarówno wersji pojedynczej jak i podwójnie sprzężonej. Dla odmiany niszczyciele serii „I" (*Ilex*, *Intrepid*, *Impulsive* i *Isis*) otrzymały po 2 działa plot. kal. 57 mm (QF 6) L/47.

Mówiąc o wojennych zmianach uzbrojenia niszczycieli typów od „A" do „I" nie sposób pominąć radarów, a szerzej wyposażenia radioelektronicznego, które pojawiło się już w czasie trwania wojny i co więcej podlegało częstym zmianom, wymuszonym niejako przez postęp techniczny. Generalnie na niszczycielach montowano:

• radary dozoru nawodnego – Typ 271 pracujący na fali centymetrowej i pozwalający wykryć małe jednostki nawodne w promieniu 6 Mm oraz jego późniejsze modyfikacje Typ 271M, 271P, 271Q i 272/ 273;

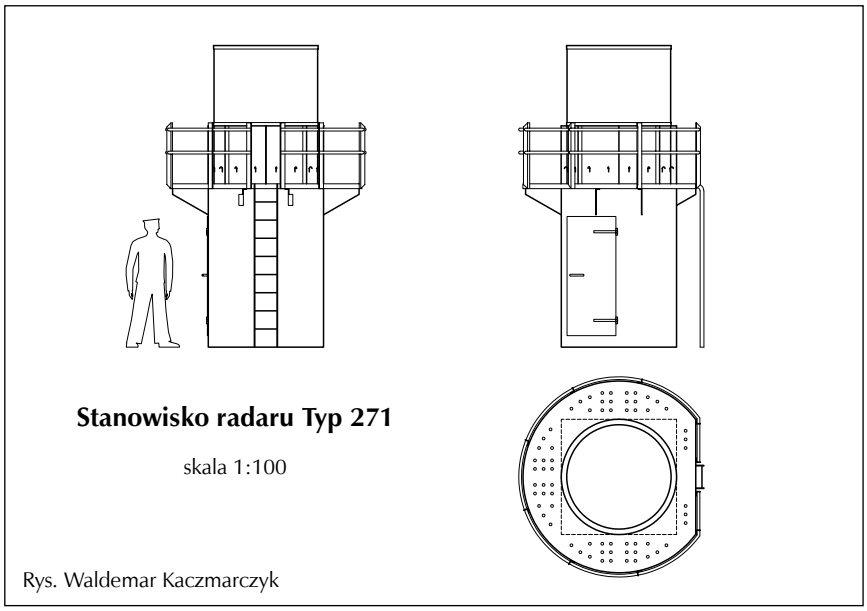
• Typ 286M, (pozwalający wykryć okręt podwodny w promieniu 4500 m bądź dużą jednostkę nawodną w promieniu 6 Mm), oraz jego późniejsze modyfikacje Typ 286P, 286Q i Typ 290;

• radary dozoru powietrznego i nawodnego Typ 289 oraz późniejsze Typ 291, pozwalający wykryć samolot w promieniu 30 Mm na pułapie do 3000 m bądź okręt w promieniu 8/9 Mm;

• radar do kierowania ogniem artyleryjskim Typ 255, umożliwiający celne prowadzenie ognia na dystansie do 16 500 m.

• system identyfikacyjny „swój-obcy" (IFF) Typ 242, Typ 252 i Typ 253[177].

Wyposażenie radioelektroniczne niszczycieli przez cały czas sukcesywnie wymieniano na nowe modele, co prowadziło do sytuacji, że nawet jednostki tej samej serii dysponowały w tym samym czasie różnymi jego modelami.



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

175. Wg Friedmana N, *British destroyers*…
176. Wg Friedmana N, *British destroyers*…
177. Wg Englisha J, *AMAZON to*…

Garland w konfiguracji z 1944 roku. W pozycji „B" zamontowany miotacz „Hedgehog" zamiast działa kal. 120 mm. Fot zbiory Mariusza Borowiaka

Zamiast zakończenia

Lider *Hardy* w 1938 r.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a

Zacznijmy od garści statystyki. W okresie międzywojennym i początkowych lat II wojny światowej powstało łącznie 89 niszczycieli i przewodników flotylli typów od „A" do „I" (wraz z 8 jednostkami zarekwirowanymi przez Royal Navy po wybuchu światowego konfliktu. Okręty te trafiły początkowo wyłącznie pod banderę brytyjską i kanadyjską, jednak w latach wojny krąg użytkowników poszerzył się o Grecję i Polskę, zaś po jej zakończeniu nieliczne z ocalałych kontynuowały służbę również we flotach Turcji, Holandii i Republiki Dominikany.

O stopniu intensywności służby najlepiej świadczyć może fakt, że w chwili zakończenia wojny we wszystkich użytkujących okręty flotach w linii pozostało jedynie 35 niszczycieli czyli 39,33% stanu wyjściowego. Wskaźnik ten uwzględniający również jednostki wycofane z uwagi na stopień uszkodzeń, nie był oczywiście jednakowy dla poszczególnych typów, przy czym największe straty poniosły serie „D", „G" i „H" z których pozostało ledwie 22,22% stanu wyjściowego czyli 2 z 9 jednostek. Najwyższy wskaźnik wynoszący 60% miała seria „C" (kanadyjska) oraz „F" odpowiednio 55,56%.

Zatem w latach wojny utracono i wycofano ze służby z uwagi na skalę uszkodzeń łącznie aż 54 niszczyciele. Najgorszym rakiem okazał się 1940, gdy utracono, bagatela, 24 okręty, zaś w okresie lat 1939–1941 ogółem 35 jednostek. W pełni uzasadnia to tezę, że były one przysłowiowymi „końmi roboczymi" Royal Navy w początkowej fazie wojny, wykonującymi szeroki wachlarz różnorodnych zadań odpowiadający jeszcze uniwersalnemu charakterowi jednostek tej klasy.

Rzecz znamienna, większość niszczycieli, która zdołała przetrwać ten trudny

Fame w konfiguracji z lutego 1947 r.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Dominikański weteran *Trujillo* ((eks *Hotspur*) w trakcie wizyty w Nowej Zelandii. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

czas została następnie przebudowana na oceaniczne eskortowce i skierowana do nader ważnej, choć może nie tak spektakularnej służby konwojowej.

Niszczyciele i lidery typów od „A" do „I" tak naprawdę brały udział w działaniach wojennych na wszystkich morach i oceanach świata, bo przecież ponosiły straty także na wodach ówczesnych Holenderskich Indii Wschodnich, a zatem Pacyfiku, zaś służbę patrolową pełniły w składzie Eastern Fleet na Oceanie Indyjskim. Głównym jednak teatrem ich działań stał się Atlantyk, w tym zwłaszcza jego północna część z Morzem Barentsa, Morze Śródziemne oraz wody wokół Wielkiej Brytanii wraz z Kanałem La Manche i Morzem Irlandzkim.

Mimo swych wszystkich niedostatków w zakresie konstrukcji i uzbrojenia niszczyciele okresu międzywojnia typów od „A" do „I" zapisały się na trwałe na kartach historii działań morskich II wojny światowej, zajmując szczególne miejsce I bitwą o Narwik, działaniami na Morzu Śródziemnym czy mozolną służbą konwojową tak na szlaku atlantyckim jak i północnym do Rosji. Oczywiście zarówno sukcesy jak i porażki niszczycieli były przede wszystkim efektem „pracy" ich załóg, stąd też wspominając okręty pamiętajmy zawsze o bohaterstwie tych ludzi.

BIBLIOGRAFIA

Benedyczak W., *Samotni wojownicy*, Warszawa 1995.

Blair C., *Hitlera wojna U-Bootów. Myśliwi 1939–1942*, Warszawa 1998.

Blair C., *Hitlera wojna U-Bootów. Ścigani.1942–1945*, Warszawa 1999.

Borowiak M., *Mała flota bez mitów* cz. I., Gdańsk 1999.

Borowiak M., *Mała flota bez mitów* cz. II., Gdańsk 2001.

Burakowski T., Sala A., *Rakiety bojowe 1900–1970*, Warszawa 1974.

Ciesielski C., Pater W., Przybylski J., *Polska marynarka wojenna 1918–1990*, Warszawa 1992.

Conway' s All the World' s Fighting Ships 1922–1944, London 1980.

Conway' s All the World' s Fighting Ships 1906–1921, London 1985.

Daszjan A., Morozow M.E., *Britanskije esmincy w boju* cz.2, Moskwa 1997.

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

Dyskant J.W., *Konflikty i zbrojenia morski 1918–1939*, Gdańsk 1983.

English J., A*MAZON to IVANHOE. British standard destroyers of the 1930's*, Kendal 1993.

Federowicz P., *Pancerniki typu „Scharnhorst"*, „Okręty Wojenne" nr spec. 25, Tarnowskie Góry 2008.

Friedman N., *British destroyers from earliest days to the Second World War.* Barnsley 2009.

Hildebrand H.H, Röhr A., Steinmetz H.O., *Die Deutschen Kriegsschiffe. Biographien*, Ratingen bdw.

Hrbek I., Hrbek J., *Lodŝtva států účastnících se druhé světové války*, Praha 1994.

Kondracki T., *Niszczyciel ORP „ORKAN" 1942–1943*, Warszawa 1994.

Kosiarz E., *Flota Białego Orła*, Gdańsk 1984.

Krala ZJ, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód* cz. I., Warszawa 1990.

Lenton H.T., *British and Commonwealth Warships of the Second World War*, Annapolis 1998.

Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1976.

March E. J., *British destroyers. A history of development 1892–1953*, London 1966.

Perepeczko A., *Wojna za kręgiem polarnym*, Gdańsk 1973.

Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, tom I, Warszawa 1999, tom II Warszawa 2000, tom III Warszawa 2002.

Perepeczko A., *Komandosi głębin*, Gdańsk 2001.

Perepeczko A., *Bitwa u przylądka Matapan*, Gdańsk 2006.

Perepeczko A., *Wielka ewakuacja*, Warszawa 2010.

Pertek J., *Napaść morska na Danię i Norwegię*, Poznań 1975.

Pertek J, *Od Dunkierki do Dakaru*, Poznań 1978.

Pertek J., *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1987.

Pisakowski S.M., *Okręty Rzeczpospolitej Polskiej 1920–1946*, Warszawa 1996.

Rohwer J., *Chronology of the War of the Sea 1939–1945. The Naval History of World War Two*, Annapolis 2005.

Rothe C., *Deutsche Ozean Pasagierschiffe 1918 bis 1985*, Berlin 1987.

Rubanow O.A., *Eskadriennyje minonoscy Anglii wo wtoroj mirowoj wojnie, cz. I (1925–1945 gg)*, Sankt Petersburg 2004.

Sawicki J. K., *S/S „Tobruk" w konwojach śmierci*, Gdańsk.

Sobański M.S., Jarczyk M., Myszor O., *Schnellbooty w akcji* cz. II, „Okręty Wojenne" nr spec 38, Tarnowskie Góry 2011.

Supiński W., Lechowski M., *Torpedowce i niszczyciele*, Gdańsk 1971.

Szczerkowski W., *ORP „Błyskawica"*, Gdańsk 1970.

Thomas D.A. *With ensigns flying*, London 1958.

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

Internet.