

3. TROPICIELE NA MORZU

*Niemiecka kampania podwodna została powstrzymana
przez wprowadzenie systemu konwojowego.
Grossadmiral Karl Dönitz*

Okręty eskortowe Royal Navy oraz ich sojusznicy, przy mniejszej skuteczności sił powietrznych, głównie na początku wojny, zatopiły do końca maja 1943 r. w różnych okolicznościach i sytuacjach 225 U-Bootów. Pozostałe okręty podwodne (26) zatonięły prawdopodobnie po wejściu na brytyjskie miny morskie, w wyniku kolizji z inną jednostką morską, z powodu defektu technicznego lub błędów w obsłudze urządzeń itd. Łącznie Niemcy stracili aż 251 okrętów podwodnych.

W pierwszych miesiącach działań wojennych RAF dysponował samolotami rozpoznawczymi krótkiego zasięgu i wyposażonymi w nieskuteczną broń do zwalczania U-Bootów. Wsparciem dla marynarki wojennej było powołanie lotnictwa obrony wybrzeża – Coastal Command (w 1939 r. miała 300 maszyn, w większości przestarzałych, chociaż na wyposażeniu były także nowoczesne czterosilnikowe łodzie latające dalekiego zasięgu Sunderland i dwusilnikowe maszyny, amerykańskiej konstrukcji, budowane w Wielkiej Brytanii – Hudson), których zadaniem było prowadzenie rozpoznania dyslokacji niemieckich okrętów liniowych na Morzu Północnym i w innych rejonach. Ale pilotów Coastal Command nie szkolono wcześniej w tropieniu U-Bootów, ponadto ich maszyny nie były dostosowane do wykonywania takich zadań.

W latach 30. zaniedbano budowę samolotów pokładowych dla Royal Navy. Home Fleet miała tylko cztery lotniskowce, z których jedynie HMS *Ark Royal* był w pełni nowoczesny. Piloci lotnictwa morskiego, szkoleni w atakowaniu dużych okrętów nawodnych, nie ćwiczyli, niestety, poszukiwania małych U-Bootów. Royal Navy miała tylko 175 samolotów: 150 starych i wysłużonych dwupłatowców Swordfish i 25 małych bombowców nurkujących Skua. Brak współpracy floty z RAF w walce z Kriegsmarine utrzymywał się do 1941 roku.

W następnych miesiącach wojny wiele spraw związanych ze współpracą, będących tematem sporów i nieporozumień na najwyższym szczeblu, zostało unormowanych, co wpłynęło korzystnie na przebieg walki z U-Bootami. W 1943 r.

problemy zostały rozwiązane. Od tego czasu jednostki eskortowe i samoloty, pod wspólnym dowództwem, RAF, RCAF i FAA zatopiły 228 niemieckich okrętów podwodnych na morzu. Bitwa o Atlantyk została wygrana, zanim alianckie siły powietrzne stały się równorzędnym partnerem dla okrętów eskortowych w niszczeniu floty podwodnej Kriegsmarine.

Łączna liczba wszystkich typów i klas okrętów eskortowych wykorzystanych podczas wojny przeciwko niemieckiej flocie podwodnej, biorąc pod uwagę wszystkie państwa sprzymierzone zaangażowane w konflikt na Atlantyku i innych obszarach morskich, była ogromna. Interesują nas główne typy okrętów wojennych, które były używane przez Royal Navy, Królewską Kanadyjską Marynarkę Wojenną (HMCS) i Marynarkę Wojenną Stanów Zjednoczonych (US Navy) z przeznaczeniem do eskortowania konwojów oraz jako tropiciele nieprzyjacielskich okrętów podwodnych.

Nie zostały uwzględnione w książce klasyczne niszczyciele, uzbrojone trałowce, które często były wykorzystywane do eskortowania konwojów, lecz ich zasadnicze przeznaczenie było inne, czy zmobilizowane do zadań eskortowych brytyjskie parowe trawlerzy rybackie, które poprawiły bezpieczeństwo na wodach przybrzeżnych wschodniej Anglii. Ale wykorzystanie tych ostatnich było rozwiązaniem prowizorycznym.

Pominięto również opis techniczny brytyjskich niszczycieli eskortowych typu „*Hunt*”, których 86 (w czterech seriach) weszło do służby w latach 1939–1942¹, a których działania na Atlantyku były ograniczone małym zasięgiem tych okrętów (maksymalnie 1100 Mm z prędkością 25–26 węzłów). Były to okręty niskiej wytrzymałości, szybkie i nieskomplikowane (choć pierwsze egzemplarze miały wiele usterek technicznych). Mając kadłub długości 85 m i wyporność 1000 ton oraz uzbrojeniu główne złożone z 4 dział (potem 6) kal. 102 mm w podwójnych wieżach, nadawały się raczej do ochrony konwojów pływających wokół Wysp Brytyjskich. Te niewielkie okręty nie nadawały się do działań na burzliwych wodach północnego Atlantyku. Niszczyciele eskortowe typu „*Hunt*” wykorzystano przede wszystkim na Morzu Śródziemnym.

Ten rozdział został poświęcony w szczególności dużym niszczycielom eskortowym oraz lekkim jednostkom floty – słupom, korwetom i fregatom, które były jedynymi okrętami wojennymi zaprojektowanymi specjalnie do zwalczania U-Bootów i eskorty konwojów. Były one uzbrojone głównie w broń przeciwpodwodną.

Istniały dwa zasadnicze rodzaje operacji obronnych: osłanianie i eskortowanie. Jeżeli chodzi o osłanianie, to polegało na ustawieniu okrętów osłony przed czołem zespołu w odległości 1–4 Mm. Do zadań jednostek bojowych należało wykrycie

¹ W trakcie wojny, do 1941 r., Royal Navy zasiłowało dodatkowo osiem niszczycieli typu „*Hunt*” – 6 o wyporności 1340 t zakupione przez Brazylię i 2 o wyporności 1360 t przeznaczone na eksport do Turcji. Admiralicia wstrzymała ich eksport.

okrętu wroga jeszcze przed oddaniem przezeń strzału torpedowego, zaatakowanie i zniszczenie go. Osłanianie stosowano w konwojach szybkich.

Inne zadania miały okręty, które eskortowały konwoje. Otóż w konwojach były one zobowiązane do towarzyszenia bronionemu zespołowi i zajęcia miejsca wokół niego na pozycjach, które dawały największą szansę wytropienia U-Boo-
tów. Eskortowanie dotyczyło zespołów wolnych.

Z wyjątkiem niszczycieli pozostałe klasy okrętów eskortowych charakteryzo-
wały się tym, że były wolniejsze, ale okazały się zwrotniejsze i łatwiej było im do-
trzeć do przeciskających się w kolumnie kilkudziesięciu transportowców, pozosta-
jących w zanurzeniu wrogich okrętów podwodnych. Z biegiem czasu nowoczesne
niszczyciele skierowano do osłony większych okrętów wojennych (krążowników,
pancerników i lotniskowców), a ich miejsce zajęły korwety, fregaty, słupy oraz
starsze wersje niszczycieli, które po zdjęciu starego uzbrojenia torpedowego i czę-
ściowo artyleryjskiego, wyposażono w nowoczesne armaty przeciwlotnicze oraz
duży zapas bomb głębinowych.

W poprzednim rozdziale napisałem, że w pierwszym okresie II wojny świa-
towej na morzach i oceanach Admiralicja brytyjska używała jako okrętów eskort-
ujących jednostek wszystkich typów (od niszczycieli przez trawlerzy rybackie po
lugry), jakie nadawały się do tego celu. Wśród tych okrętów nie brakowało jedno-
stek z lat I wojny światowej.

Chociaż podczas I wojny światowej Brytyjczycy zbudowali setki niszczycieli,
okrętów doskonale nadających się do służby eskortowej na Morzu Północnym
i północnym Atlantyku, w latach 20. zostały spisane ze stanu lub nie spełniały
kryteriów współczesnej wojny na morzu. We wrześniu 1939 r. Royal Navy miała
165 niszczycieli, z czego blisko 60 pamiętało czasy ostatniej wojny światowej.
Pozostałe zbudowano pod koniec lat 20. i 30. XX wieku. Były to nowoczesne
niszczyciele typu A, B, C, D, E, F, G, H, I, J i K. Zostały one później zastąpione
przez nowocześniejsze okręty.

Warto wspomnieć, że termin niszczyciel eskortowy (Destroyer Escort) dotarł
do Royal Navy z amerykańskiej marynarki wojennej za sprawą anglofoba admi-
rała Ernesta Kinga, dowódcy Floty Atlantycznej, który odmówił stosowania bry-
tyjskiej terminologii – niszczyciel lub eskortowiec – dla okrętów US Navy.

OKRĘTY ESKORTOWE ROYAL NAVY

Brytyjczycy byli zaskoczeni faktem, że Francja, posiadająca potężną i nowo-
czesną armię lądową, tak szybko skapitulowała, i byli autentycznie wstrząśnięci, że
Niemcy zajęli najważniejsze porty francuskie na Atlantyku. U-Booty Hitlera miały
otwartą i krótszą drogę na łowiska. Admiralicja brytyjska nie dysponowała wystar-
czającymi środkami, które mogły powstrzymać podwodnych korsarzy III Rzeszy.

Wielka Brytania dwa tygodnie po wypowiedzeniu wojny Niemcom straciła lotniskowiec *Courageous*. Niespełna miesiąc później, w październiku 1939 r., nastąpiła kolejna tragedia, w bazie Scapa Flow na Orkadach *U 47* pod dowództwem porucznika G. Priena zatopił pancernik HMS *Royal Oak*. Te dwa wydarzenia spowodowały, że rząd brytyjski przyznał z pokorą, że U-Booty Hitlera stanowią śmiertelne zagrożenie dla przetrwania imperium. A przecież Niemcy mieli wówczas stosunkowo niewiele okrętów podwodnych.

Każdy dorosły mieszkaniec Albionu bez wyjątku zadawał sobie pytanie: czy Wielką Brytanię czeka powtórka wydarzeń z I wojny światowej? Czy Niemcom uda się rzucić na kolana Royal Navy, najpotężniejszą morską flotę wojenną na świecie? Królewska Marynarka Wojenna potrzebowała dużo więcej nowoczesnych okrętów nawodnych do walki z U-Bootami. Państwo musiało wyasygnować na rozbudowę floty ogromne środki. Sprawą pilną było zastąpienie starych okrętów eskortowych, które pozostawały w służbie.

Admiralicja musiała umiejętnie dysponować posiadanymi typami okrętów eskortowych w bitwie o Atlantyk. Ilość okrętów była niewystarczająca, a operacje bojowe U-Bootów z każdym miesiącem prowadzone były na różnych akwenach morskich.

Duże niszczyciele były kosztowną, ale bardzo skuteczną bronią. Były one przeznaczone do współdziałania z krążownikami, pancernikami i lotniskowcami. Budowa tej klasy okrętów, o zaawansowanej technice i wyposażeniu, wymagała wielu miesięcy. Liczył się czas i pieniądze, a tego pierwszego brakowało Brytyjczykom. Marynarka wojenna potrzebowała okrętów eskortowych, które były tanie w budowie, osiągały większą prędkość, miały ofensywne uzbrojenie oraz skuteczne urządzenia do wykrywania okrętów podwodnych.

Z biegiem czasu, dzięki rosnącej liczbie oddanych do służby okrętów eskortowych, które były wysyłane na patrole na północny Atlantyk, poprawiła się ochrona alianckich konwojów. Typowa osłona konwoju na początku wojny składała się z 2–3 jednostek. Później było zdecydowanie lepiej, do ochrony kilkudziesięciu statków wyznaczano 2–3 niszczyciele i 4–5 korwet. Dodatkowym wzmocnieniem były silne grupy wsparcia, posiadające m.in. lotniskowiec eskortowy. Tak duża liczba okrętów tworzyła szczelną osłonę, czyniąc atak U-Bootów dla nich ryzykownym.

NISZCZYCIELE TYPU „V” I „W” – WETERANI I WOJNY ŚWIATOWEJ

W latach 1917–1919 Royal Navy miała 58 niszczycieli typu „V” i „W”, z których ponad połowa brała aktywny udział w I wojnie światowej. Początkowo niszczyciele były wyposażone m.in. w dwie potrójne wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm, ale to uzbrojenie zdemontowano, gdy zostały przebudowane na niszczyciele eskortowe. Swego czasu okręty typu „V” i „W” były uważane za nowoczesne jednostki wojenne. Podczas I wojny światowej zostały zaprojektowane

do wspomagania Grand Fleet na Morzu Północnym, biorąc udział w krótkich i szybkich akcjach bojowych.

Na początku II wojny światowej Royal Navy używała tych starszych niszczycieli głównie do eskorty dużych konwojów atlantyckich oraz w walce z U-Bootami. Ponadto niszczyciele w pierwszych miesiącach wojny wyznaczono do eskortowania statków przewożących wojsko przez kanał La Manche do Francji. Była to niewdzięczna robota. Oddajmy głos komandorowi D. Macintyre:

Co noc, około północy, dwie lub trzy jednostki [...] spotykały się w bramie sieci zagrodowych, ciągnących się aż do wyspy Wight, z szybkobieżnymi promami z Harwich, zatrudnionymi w przewozach wojsk. Promy formowały się w konwój na zewnątrz bramy i ruszaliśmy stamtąd ze wspaniałą prędkością 25 węzłów do Cherbourg lub Hawru, gdzie pojawialiśmy się o świcie. Przed drogą powrotną w towarzystwie pustych statków mieliśmy zwykle ze dwie wolne godziny. [...]

*Trudno było poważnie traktować nasze eskortowe zadania, bo nieprzyjaciół nie czynił najmniejszych wysiłków, żeby nam przeszkadzać w nocnych podróżach. Osobiście najwięcej trudności miałem ze zwirowanymi warunkami „wojny na niby”, jakie panowały na lądzie, a następnie z wyprowadzaniem mego okrętu [autor wspomnień był dowódcą niszczyciela HMS *Venus*, typu „W” – przyp. M.B.] z portu w zaciemnieniu i do tego w deszczu, wreszcie z odnajdywaniem drogi pomiędzy przyćmionymi światłami znaczącymi bramę w sieciach zagrodowych. Przy silnych krzyżujących się prądach oczekiwanie obok bramy na przejście statków z wojskiem wymagało manewrowania z nie lada zręcznością.*

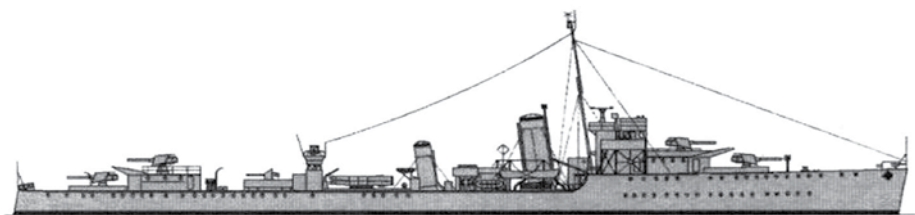
Znalazszy się na zewnątrz portu i okrążywszy wieżę Nab, nasz konwój, złożony z szybkich statków, przekakiwał przez główną trasę konwojów na wodach kanału La Manche, nie zapalając światła pozycyjnych i nie posługując się oczywiście radarem, którego jeszcze nie było. Pewnego razu przecięliśmy pod kątem prostym, z prędkością 25 węzłów, inny duży konwój i tylko cud sprawił, że nikt z nikim się wówczas nie zderzył. Wszystko to stanowiło dobrą zaprawę w nawigacji w wojennych warunkach i bardzo mi się miało przydać później [...].²

Niszczyciele dobrze się przysłużyły, często były używane w roli jednostek flagowych dowódcy eskorty. W latach 1939–1940 przebudowano 15 jednostek typu „V” i „W” na okręty obrony przeciwlotniczej. Zdemontowano całe stare uzbrojenie, montując w to miejsce dwie podwójne armaty przeciwlotnicze Mk VI kal. 102 mm oraz dwa poczwórne przeciwlotnicze karabiny maszynowe Vickers kal. 12,7 mm. Gdy okazało się, że poddane przebudowie niszczyciele nie sprawdziły się w roli okrętów przeciwlotniczych, w 1942 r., po dozbrojeniu w wyrzutnie i miotacze bomb głębinowych, zostały skierowane do służby eskortowej na Atlantyku. Późniejsze dodatkowe modyfikacje niektórych niszczycieli zależały

² D. Macintyre, *op. cit.*, s. 17–18.

od wykonywanych zadań. Niszczyciele rozwijały dużą prędkość, dlatego niezbyt nadawały się do eskortowania wolnych konwojów.

W latach 1942–1943, kiedy wprowadzano do służby coraz więcej nowych niszczycieli, do przebudowy na eskortowce skierowano kolejne 22 niszczyciele typu „V” i „W”. Zdemontowano z pokładu starych okrętów jeden lub dwa zespoły wyrzutni torpedowych, pozbyto się jednej armaty głównej (na rufie) kal. 102 mm. W zamian zainstalowano dodatkową artylerię przeciwlotniczą, dodatkowe wyrzutnie i miotacze bomb głębinowych („jeże”). Z części okrętów zdemontowano jeden kocioł, co skutkowało zmniejszeniem prędkości maksymalnej do 25 węzłów i wyporności. To jednak było wciąż dużo jak na okręty eskortowe. Mogły z łatwością uciec przed U-Bootem i go dogonić.



NISZCZYCIEL HMS *WOLSEY* ZOSTAŁ ZBUDOWANY W MARCU 1918 ROKU.

PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE NISZCZYCIELA TYPU „V” – HMS *VANOC*

Wyporność standardowa/pełna	1090 t/1490 t
Wymiary	91,4 x 8,15 x 3,3 m
Napęd	2 zespoły turbin parowych Brown Curtis, 3 kotły, moc 27 000 KM
Prędkość maksymalna1Q	34 w
Załoga	134 oficerów, podoficerów i marynarzy
Uzbrojenie	4 x 102 mm L/45 Mk.V, 8 x 12,7 mm plot.; później zmienione na 4 x 20 mm plot. Oerlikon, 2 wyrzutnie bomb głębinowych, 2 miotacze bomb głębinowych Hedgehog („jeż”)
Wyposażenie dodatkowe	Radar typu 286M ze stacjonarną anteną, azdyk (ang. ASDIC)
Zasięg	3500 Mm przy prędkości 15 w, 1800 Mm/18 w, 900 Mm/32 w
Paliwo	250 t mazutu

Największą sławę zyskały HHMS *Vanoc* (typ „V”) i *Walker* (typ „W”) z 5. Grupy Eskortowej, którą dowodził od wiosny 1940 r. komandor Donald Macintyre. 17 marca 1941 r. stare niszczyciele wzięły udział w zatopieniu *U 100* dowodzonego przez legendarnego asa U-Bootwaffe Kplt Joachima Schepke. Pierwszy staranował U-Bootu tego samego dnia na południowy wschód od Islandii (niemiecki okręt atakował konwój HX.112). Drugi niszczyciel rzucił bomby głębinowe. *Walker* namierzył przy użyciu azdyka i zaatakował *U 99* dowodzony przez „króla tonażu” – Kplt Otto Kretschmera. U-Boot został zmuszony do wynurzenia. Niemal cała załoga (40 ludzi) trafiła do niewoli.

Niszczyciele typu „V” i „W” dzielnie walczyły podczas II wojny światowej w składzie Royal Navy i Royal Australian Navy. Nie wszystkie doczekały, niestety, końca wojny. W latach 1940–1945 Brytyjczycy stracili 12 niszczycieli. Zostały zatopione w wyniku wejścia na minę, od bomb lotniczych oraz trafienia torpedami wystrzelonymi z okrętów podwodnych i jednostek nawodnych. U-Booty zatopiły tylko 3 niszczyciele.

NISZCZYCIELE TYPU „V” I „W” ZATOPIONE I USZKODZONE W II WOJNIE ŚWIATOWEJ*

Niszczyciel	Data zatopienia	Okoliczności
<i>Venetia</i>	19.10.1940	Zatonął po wejściu na minę u ujścia Tamizy.
<i>Wakeful</i>	29.5.1940	Zatopiony koło Newport przez niemiecki niszczyciel <i>S 30</i> .
<i>Wessex</i>	24.5.1940	Zatopiony koło Calais przez niemiecki samolot.
<i>Whirlwind</i>	5.7.1940	Zatopiony na południowy zachód od Irlandii przez <i>U 34</i> .
<i>Wren</i>	27.7.1940	Zatopiony w pobliżu wschodniego wybrzeża Wielkiej Brytanii przez niemiecki samolot.
<i>Worcester</i>	23.12.1943	Uszkodzony po wejściu na minę na Morzu Północnym; w maju 1944 r. przekształcony w okręt pomocniczy, od czerwca 1945 pod nazwą <i>Yeoman</i> .
<i>Valentine</i>	15.5.1940	Poważnie uszkodzony u ujścia Skaldy podczas ataku niemieckiego samolotu.
<i>Vimiera</i>	9.1.1942	Zatonął po wejściu na minę u ujścia Tamizy.
<i>Whitley</i>	19.5.1940	Zniszczony w rejonie Newport–Ostenda przez niemieckie samoloty.

<i>Walpole</i>	6.1.1945	Uszkodzony po wejściu na minę na Morzu Północnym; ostatecznie okręt został oddany na złom.
<i>Wryneck</i>	27.4.1941	Zatopiony u wybrzeży Grecji po ataku niemieckich samolotów.
<i>Vortigern</i>	15.3.1942	Zatopiony w rejonie Cromer na Morzu Północnym przez niemieckie ścigacze torpedowe.
<i>Veteran</i>	26.9.1942	Zatopiony na północnym Atlantyku przez <i>U 404</i> podczas ataku na konwój RB.1.
<i>Wild Swan</i>	17.6.1942	Uszkodzony przez niemieckie samoloty Junkers Ju 88, a następnie – po straceniu częściowo sterowności – zderzył się z hiszpańskim trawlerem (do połowów ryb) na wodach Zatoki Biskajskiej. Skutkiem kolizji było zatonięcie niszczyciela.
<i>Warwick</i>	20.2.1944	Zatopiony w rejonie północnej Kornwalii przez <i>U 412</i> .
<i>Wresler</i>	6.6.1944	Uszkodzony po wejściu na minę w rejonie Normandii; ostatecznie okręt został oddany na złom 15 sierpnia 1944 r. w Newport.

* W latach 1941–1942 Royal Australian Navy straciła 3 niszczyciele typu „V”.

KORWETY TYPU „FLOWER”

– GŁÓWNE JEDNOSTKI ESKORTOWE W LATACH 1940–1942

Potrzeba posiadania przez Royal Navy dodatkowych dużych okrętów eskortowych na Atlantyku pojawiła się prawie natychmiast po wybuchu wojny. Ale według wstępnych uzgodnień Admiralicja postanowiła początkowo skupić wysiłki na budowie niewielkich eskortowców, które miały wzmocnić w pierwszej kolejności duże konwoje atlantyckie i zespoły frachtowców poruszające się na brytyjskich wodach przybrzeżnych. W takich warunkach powstały projekty małego niszczyciela typu „*Hunt*”, przeznaczonego do osłony konwojów oceanicznych, i ponad sześćdziesięciometrowej korwety typu „*Flower*” (ang. kwiat). Kadłub drugiego okrętu powstał w wyniku przeprojektowania przedwojennego statku do połowów wielorybów *Southern Pride* (700 BRT) zbudowanego dla Norwegów w ciągu sześciu miesięcy na kwotę 75 000 funtów. W odróżnieniu od pierwowzoru korweta była dłuższa o 9 metrów.

W styczniu 1939 r. w ramach pierwszego programu rozbudowy Royal Navy zapadła decyzja o budowie 20 niszczycieli eskortowych typu „*Hunt I*”, 56 korwet

typu „*Flower*” oraz 20 trałowców typu „*Tree*”. Gdy Wielka Brytania przystąpiła do wojny, budowa wielu tych jednostek, w szczególności niszczycieli „*Hunt*”, była opóźniona i musiało upłynąć wiele miesięcy, zanim udało się powiększyć siły eskortowe. Pierwsza jednostka typu „*Flower*” – HMS *Gladiolus* została zbudowana w stoczni Smith's Dock Co. pod koniec stycznia 1940 roku.

Korweta osiągała prędkość maksymalną 16 węzłów. Była to jej największa wada. Powstawały sytuacje, że korwety musiały opuszczać wyznaczone stanowiska w osłonie konwoju, a niezadowalająca prędkość tych jednostek powodowała, że powrót do szyku zabierał im sporo czasu. Miały także ograniczone możliwości ścigania wynurzonych U-Bootów, które mogły płynąć z maksymalną prędkością 17–18 węzłów.

Pomieszczenia dla załogi były ciasne i niewygodne. Ale korwety miały wytrzymały i solidny szeroki kadłub, co należy uznać za zaletę.

Początkowo uważano, że korwety typu „*Flower*” o wyporności 925 ton są przejściowym środkiem przeciwko U-Bootom. Mimo że okręty były wolne i dość słabo uzbrojone, świetnie nadawały się do szybkiej i taniej produkcji. Bardzo szybko korwety wysłano na Atlantyk. Były zwrotne i wytrzymałe. Dzięki temu idealnie nadawały się do utrzymania kontaktu azdykowego z zanurzonym okrętem podwodnym.

Koszt jednej korwety, której budowa trwała średnio 7 miesięcy, to wysokość 90 000 funtów. Dla porównania, czas budowy niszczyciela eskortowego typu „*Hunt*” wynosił dwanaście miesięcy, a koszt z kompletnym wyposażeniem wynosił 400 000 funtów.

Nie mieli łatwego życia ci, którzy służyli na „kwiatkach” podczas zimowych rejsów, bo powiadali, że kołysały się one nawet w suchym doku. Komandor Macintyre wyraził opinię na temat korwet:

[...] po 1940 roku stanowiły większość naszych sił eskortujących i wykazywały rzeczywiście niezwykle dzielność morską. W czasie pogody, przy której smukłe niszczyciele, budowane z myślą głównie o prędkości, były zmuszone trzymać się dziobem pod falą, żeby uniknąć poważniejszych uszkodzeń lub ryzyka przewrócenia się, szerokie i pękate „kwiaty” bez trudu pokonywały ogromne fale, bezpiecznie sterując w stosunku do nich dowolnymi kursami. To nie znaczy, oczywiście, że kołysały się mniej niż niszczyciele. Kiwały się tak, że trzeba było mieć nie lada żołądek, aby do tego przywyknąć. W sumie jednak niszczyciele ze swymi wibracjami, ze wstrząsami, gdy dziób z hukiem zapadał się w dół po fali, która uciekła do tyłu, z dygotaniem kadłuba, gdy śruby wychodziły na powierzchnię morza, fizycznie i moralnie bardziej dawały się we znaki załogom niż korwety.³

W pewnym stopniu korwety typu „*Flower*” były jednostkami uniwersalnymi, bo chociaż miały wielkość mniejszego niszczyciela eskortowego typu „*Hunt*”,

³ *Ibidem*, s. 76.

to mogły także pełnić funkcję trałowca i holownika, ponieważ miały napęd dieslowski oraz głęboko zanurzoną rufę i sporej średnicy śrubę. Nie ma przesady w opinii, że korwety były silnymi jednostkami pełnomorskimi, które sprawdziły się bardzo dobrze podczas osłony konwojów oraz w walce z U-Bootami.

Prosta konstrukcja tego małego okrętu i stosowanie wielu elementów wyposażenia ze statków handlowych umożliwiały ich budowę nawet w niewielkich stocznich w Wielkiej Brytanii i wschodniej Kanadzie (licencyjnie). Budowa „kwiatów” w Kanadzie była swego rodzaju wyzwaniem dla miejscowych stocznii, w których nigdy nie budowano okrętów większych niż trawlerzy.

Korwety można było budować tanio i szybko. Większość maszyn parowych stanowiących ich napęd wykonano w zakładach Harland & Wolff oraz Howden Johnson.

Większość oficerów, którzy zimą i wiosną 1940 r. oraz później obsadzili korwety, wywodziła się z ochotniczej rezerwy Królewskiej Marynarki Wojennej (Royal Navy Volunteer Reserve). Większość tych „wilków morskich” była z zawodu kupcami oraz pracowała w handlu i miała mgliste pojęcie o służbie na okręcie wojennym. Ochoczo zareagowali na możliwość służby na korwetach młodzi ludzie z doświadczeniem żeglarskim. Po kilkutygodniowym szkoleniu cywile wchodzili w skład osiemdziesięciopięciuosobowej załogi:

Dzień w dzień ćwiczylismy wszystko, z jakimś podniecającym uczuciem zbliżania się do punktu zwrotnego. Opuszczaliśmy okręt, odpieraliśmy wdzierających się nieprzyjaciół, wywoziliśmy kotwicę zawożną (to była nieznosna operacja), zajmowaliśmy stanowiska bojowe według stopera, gasiliśmy pożary, przygotowywaliśmy się do wzięcia na hol, wśród huraganowych okrzyków radości wysadzaliśmy na brzeg uzbrojony oddział desantowy. Wysunięto nawet propozycję, na szczęście później wycofaną, abyśmy ćwiczyli wyrzucanie za burtę tajnych książek, w celu przekonania się, czy pójda na dno zgodnie z przepisami. Strzelaliśmy z dział, nadawaliśmy sygnały i mierzyliśmy głębokość wody; wprawdzie rozwaliliśmy cel strzelając z dział okrętowych, ale przy pierwszych ćwiczeniach z bombami głębinowymi narobiliśmy okropnego bigosu, a to z powodu jakiejś wady w systemie klaksonów elektrycznych. [...] Jednakże w ciągu tych tygodni uczyliśmy się szybko: ledwo się zdążyliśmy opatrzyć, już okrzepliliśmy jako załoga okrętu, zamiast gromady jednostek, uformowaliśmy się w zdyscyplinowaną siłę z pewną rutyną, ćwiczylismy wciąż od nowa w przewidywaniu wszelkich możliwych ewentualności. Była to ciężka praca i nie marnowaliśmy czasu, ale z dnia na dzień mogliśmy oglądać wyniki, a były one w każdym szczególe zachęcające.⁴

Praktykę na morzu zdobywali, biorąc udział w akcjach podczas osłony statków handlowych i w walce z U-Bootami. Służba na okrętach eskortowych była ciężka. Korwety podskakiwały jak korek przy gorszej pogodzie. Służba na rozkołysanej

⁴ N. Monsarrat, *Trzy korwety*, Gdańsk 1977, s. 25–26.