

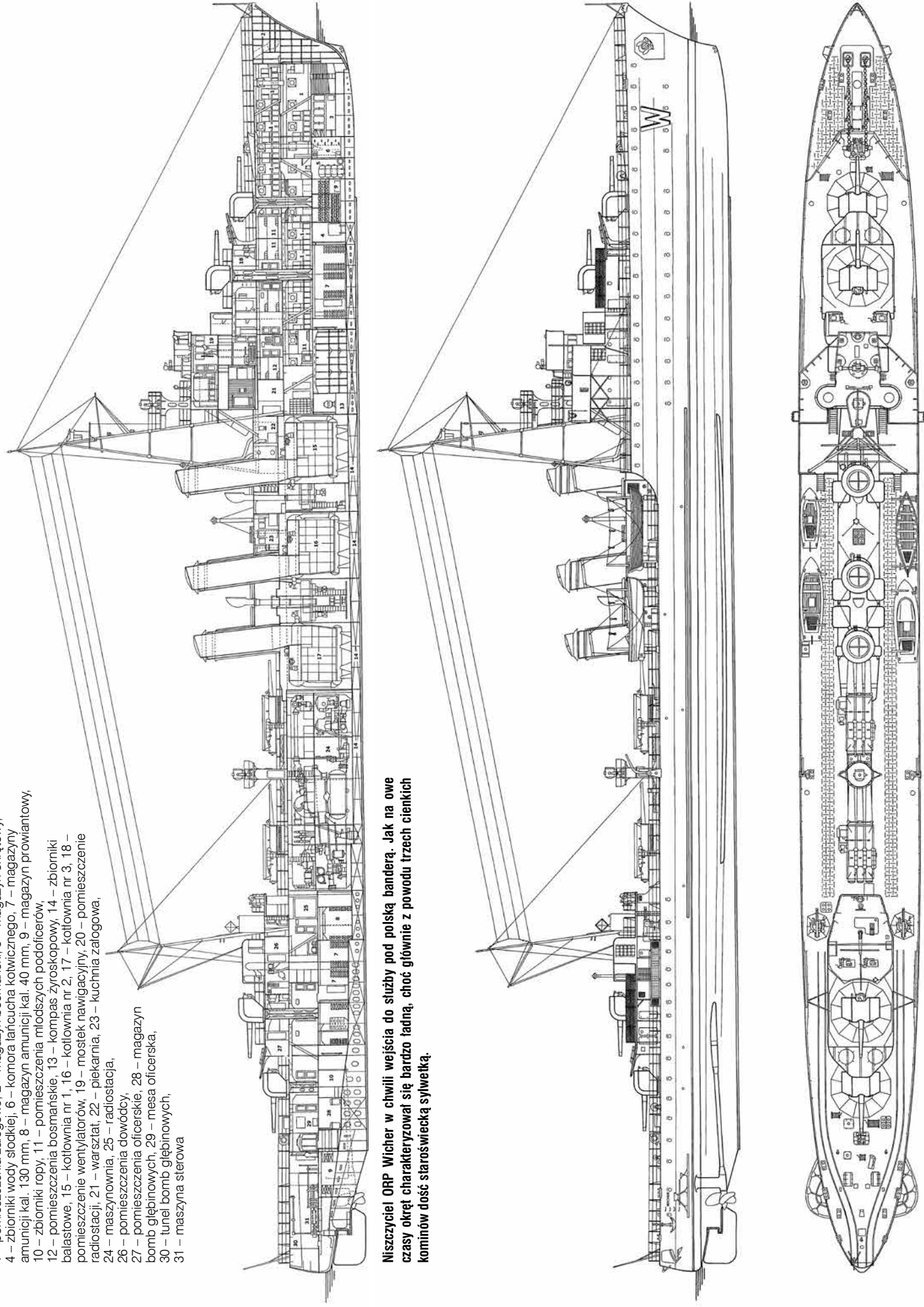
ORP Wicher



Przekrój wzdłużny, pionowy niszczyciela ORP Wicher.

- 1 – pomieszczenia załogowe, 2 – magazyn bosmański, 3 – magazyn okrętowy,
- 4 – zbiorniki wody słodkiej, 6 – komora łarucha kotłowego, 7 – magazyn amunicji kal. 130 mm, 8 – magazyn amunicji kal. 40 mm, 9 – magazyn prowiantowy,
- 10 – zbiorniki ropy, 11 – pomieszczenia młodszych podoficerów,
- 12 – pomieszczenia bosmańskie, 13 – kompas żyroskopowy, 14 – zbiorniki balastowe, 15 – kotłownia nr 1, 16 – kotłownia nr 2, 17 – kotłownia nr 3, 18 – pomieszczenie wentylatorów, 19 – mostek nawigacyjny, 20 – pomieszczenie radiostacji, 21 – warsztat, 22 – piekarnia, 23 – kuchnia załogowa,
- 24 – maszynownia, 25 – radiostacja,
- 26 – pomieszczenia dowódcy,
- 27 – pomieszczenia oficerskie, 28 – magazyn bomb głębinowych, 29 – mesza oficerska,
- 30 – tunel bomb głębinowych,
- 31 – maszyna sterowa

Niszczyciel ORP Wicher w chwili wejścia do służby pod polską banderą. Jak na owe czasy okręt charakteryzował się bardzo ładną, choć głównie z powodu trzech cienkich kominów dość staroświecką sylwetką.



Niszczyciel, a właściwie to kontrtorpedowiec ORP Wicher, bo tak w owym czasie go klasyfikowano, był pierwszą jednostką tego typu, jaka weszła w skład Polskiej Marynarki Wojennej. Okręt ten prócz faktu, że był pierwszy w tej klasie, zajął bardzo szczególne miejsce w historii polskiej floty.

Był on jedynym niszczycielem, który we wrześniu 1939 roku bohatersko bronił polskiego wybrzeża, za co przyszło mu zapłacić najwyższą cenę.

Wicher wraz z bliźniaczą jednostką ORP Burza został zamówiony w 1926 roku we francuskiej stoczni Chantiers Naval Français w Blanville koło Caen. Podpisana 2 kwietnia w Paryżu umowa pomiędzy stroną polską, reprezentowaną przez szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kmdra Jerzego Świrskiego, a przedstawicielem stoczni, który był jej dyrektorem i współzałożycielem, inżynierem E. Dhome, zakładała dostarczenie PMW dwóch niszczycieli nieco zmienionego przez stronę polską typu Bourrasque za kwotę 2 404 200 dolarów amerykańskich z terminem dostawy 27 miesięcy dla Wichra i 39 miesięcy dla Burzy.

Budowa pierwszego okrętu, późniejszego Wichra, została rozpoczęta 19 lutego 1927 roku, a wodowanie odbyło się 10 lipca 1928 roku. Matką chrzestną okrętu została żona ambasadora RP we Francji Helena Chłapowska.

Niestety wraz ze zwodowaniem kadłuba zaczęły się kłopoty z dalszą budową Wichra, a co za tym idzie wystąpiły znaczące opóźnienia. Stało się tak za sprawą dość istotnych zmian, jakie strona polska wprowadziła do pierwotnych projektów obu okrętów. Do tego doszły okoliczności leżące po stronie francuskiej, m.in. brak odpowiedniego doświadczenia stoczni Chantiers Naval Français w realizacji tego typu zamówień oraz zła jakość podzespołów do-



Wicher przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni w Blanville, rok 1929. (fot. zbiory M. Twardowskiego)

starczanych przez podwykonawców stoczni, co kończyło się zgłaszaniem zastrzeżeń przez stronę polską.

Dopiero 8 lipca 1930 roku, a więc po prawie dwa razy dłuższym okresie budowy niż zakładała umowa, w bazie francuskiej marynarki wojennej w Cherbourgu podniesiono polską banderę na pierwszym polskim niszczycielu/kontrtorpedowcu.

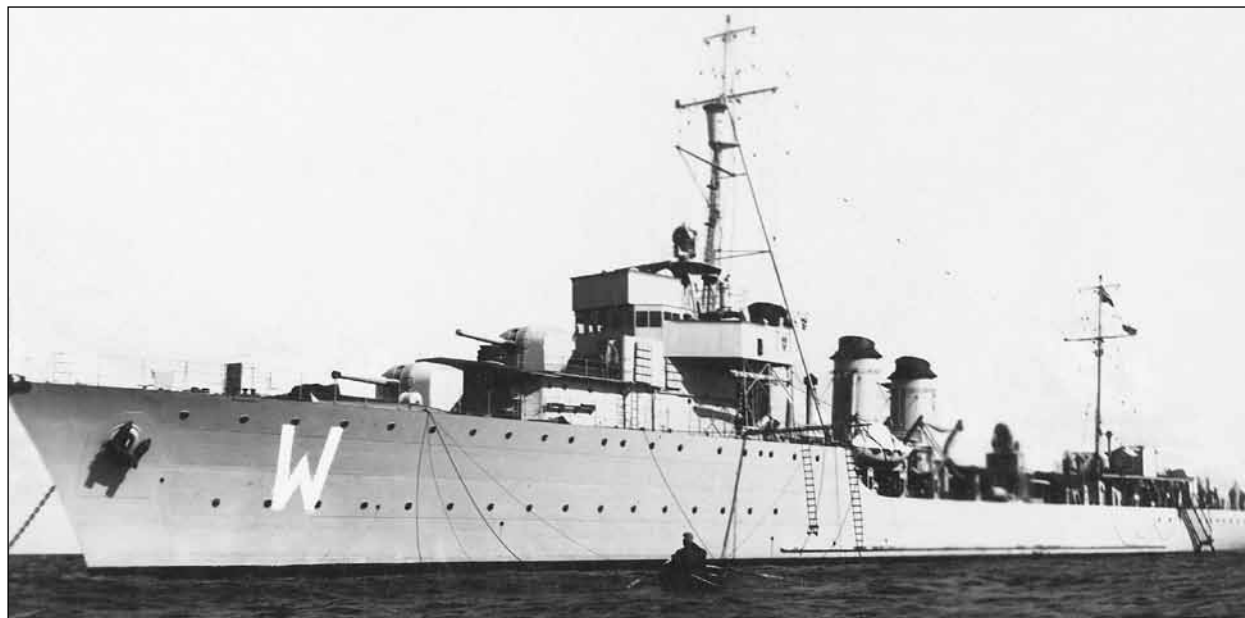
Wicher miał wyporność standardową 1540 ton oraz wyporność bojową 2010 ton. Długość całkowita okrętu wynosiła 106,9 m, natomiast między pionami 100,9 m, szerokość maksymalna 10,5 m i zanurzenie 3,5 m.

Napęd okrętu stanowiły dwie turbiny parowe Parsonsa o łącznej mocy 35 000 KM, które zasilane były w parę przez trzy kotły parowe typu Du Temple o całkowitej powierzchni grzewczej wynoszącej 930 m² i ciśnieniu roboczym 18 kg/cm². Turbiny przekazywały napęd na dwie śruby napędowe, co pozwalało na osiągnięcie prędkości ekonomicznej 15 węzłów i maksymalnej 33,8 węzła.

Artylerię główną Wichra stanowiły 4 działa Schneider-Creusot wz. 24 kal. 130 mm o maksymalnym kącie podniesienia luf

zaledwie 35 stopni (!), które rozmieszczono po dwa w części dziobowej i dwa w części rufowej. Uzbrojenie przeciwlotnicze składało się z dwóch pojedynczych dział Vickers-Armstrong wz. 28 kal. 40 mm o kącie podniesienia luf 85 stopni, które ustawiono przy burtach na wysokości nadbudówki rufowej. Dwie potrójne wyrzutnie torpedowe kal. 550 mm wyposażone w reduktory dla torped kal. 450 mm, które rozmieszczono w osi kadłuba, pierwszą tuż za trzecim kominem, a drugą zaraz za nią. Na pokładzie głównym w okolicach nadbudówki rufowej ustawiono dwa miotacze bomb głębinowych Thornycroft dla bomb o masie 100 kg. W skład uzbrojenia podwodnego wchodziły również dwie zrzutnie bomb głębinowych, które znajdowały się w specjalnych tunelach na rufie okrętu, oraz rozstawione w części rufowej pokładu głównego torry minowe dla 60 min, które w razie potrzeby okręt miał zabierać na pokład.

Wicher nie odznaczał się zbyt dobrymi właściwościami morskimi, miał słabą prędkość, źle rozplanowane przedziały wodoszczelne, co w konsekwencji nie zapewniało okrętowi dostatecznej stateczności.



ORP Wicher podczas postoju na redzie Gdyni. (fot. ze zbiorów A. Daszewskiego)



Prawdziwy unikat. Wydana we Francji pocztówka przedstawiająca pierwszy polski kontrtorpedowiec ORP Wicher. (fot. ze zbiorów A. Daszewskiego)

Projekt okrętu nie przewidywał również wyposażenia go w dno podwójne, a magistrale rurociągów, przewodów elektrycznych, pomp, itp. nie pozwalały w razie konieczności dublować funkcji uszkodzonych urządzeń, a to z kolei mogło przyczynić się do szybkiej zagłady okrętu.

Mimo tych wszystkich mankamentów nowy okręt był bezcennym nabytkiem dla Polskiej Marynarki Wojennej. Jego wejście do służby sprawiło, że stał się w owym czasie największym i najnowocześniejszym okrętem klasy niszczycieli na Bałtyku.

Wicher prezentował się dość elegancko, miał długi smukły kadłub z mocno wychyloną do przodu dziobnicą, prostym kilem i rufą krążowniczą. Na pokładach ustawiono podzielone na trzy części niewielkie nadbudówki, z których pierwsza znajdowała się mniej więcej w jednej trzeciej długości kadłuba od dziobu. Nadbudówka główna mieściła pomieszczenia radiostacji i pilota oraz pomieszczenia techniczne z wentylatorami i radioprzetwornikami. Poziom wyżej znajdowały się mostek nawigacyjny, a na zewnątrz w przodzie stanowisko dla pojedynczego działka artylerii głównej kal. 130 mm. Na ostatniej kondygnacji ulokowano główne stanowisko dowodzenia z dalmierzem i stanowiskami dla zamontowanych w przyszłości podwójnych sprzężonych karabinów maszynowych Hotchkiss kal. 13,2 mm. W tyle

nadbudówki ustawiono potężny trójnożny maszt ze stanowiskiem obserwacyjnym.

Dalej na śródkreściu znajdowała się druga część nadbudówek, w których mieściły się kuchnie załogi i podoficerów oraz szyby wentylacyjne i kominowe. Na jej dachach ustawiono trzy bardzo charakterystyczne wysokie kominy, które sprawiały, że sylwetka okrętu wyglądała wprawdzie bardzo elegancko, lecz dość staroświecko.

Trzecia część nadbudówek znajdowała się na rufie. Mieściły się w niej kuchnia oficerska, pomieszczenia dla personelu cywilnego, pomieszczenia podoficera gospodarczego oraz urządzenia wentylacyjne. Na dachu nadbudówki znajdowało się stanowisko dla kolejnego działka artylerii głównej kal. 130 mm oraz maszt rufowy z rozciągniętymi pomiędzy nim a masztem głównym antenami radiowymi.

Na śródkreściu po bokach nadbudówki znalazło się wyposażenie łodziowe składające się z siedmiometrowego Welbota, motorówki oficerskiej długości 7,2 m, motorówki okrętowej, joli motorowej i małej jolki ustawionej na motorówce okrętowej.

Malowanie Wicher było typowe dla okrętów tamtego okresu. Cały kadłub łącznie z pokładami, wszystkie nadbudówki, kominy, uzbrojenie oraz osprzęt ratunkowy były koloru szarego, z tą tylko różnicą, że pokłady były w nieco ciemniejszym odcie-

niu. Część podwodną kadłuba malowano na czerwono, natomiast pas linii wodnej na kolor czarny. Całość uzupełniała wymalowana na obu burtach w rejonie dziobu ogromna, prawie trzymetrowej wysokości, litera W koloru białego z czarnymi cieniami, mająca ułatwić szybką identyfikację okrętu.

Służba Wicher pod polską banderą rozpoczęła się 8 lipca 1930 roku, kiedy na pokładzie okrętu w Cherbourgu uroczystie podniesiono banderę Polskiej Marynarki Wojennej i został oficjalnie wcielony do jej składu. Kilka dni później Wicher wyruszył do Gdyni pod dowództwem kmdra ppor. Tadeusza Podjazd-Morgensterna, gdzie dotarł 15 lipca.

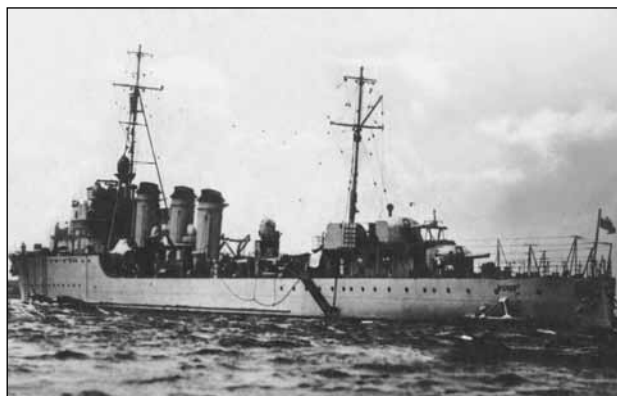
Przybycie Wicher do Gdyni miało charakter niemal święta państwowego. Tak duża i nowoczesna, choć z poważnymi wadami jednostka sprawiała, że Polska Marynarka Wojenna wkraczała w okres rozkwitu i zakrojonej na szeroką skalę rozbudowy.

Warto w tym miejscu dodać, że dowództwo PMW planowało w latach 1929–1935 rozbudować flotę do stanu obejmującego krążownik, 6 niszczycieli, 15 okrętów podwodnych oraz 27 różnego rodzaju jednostek pomocniczych.

Pierwsze dni po przybyciu Wicher do Gdyni załoga spędziła na intensywnym szkoleniu i zapoznawaniu się z jego urządzeniami, jednak już 8 sierpnia okręt otrzymał pierwsze, bardzo prestiżowe zadanie, jakim była eskorta statku pasażerskiego s/s Polonia, którym prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Ignacy Mościcki udawał się z oficjalną wizytą do Estonii.

Cały zespół – bo oprócz Wicher w eskorcie Polonii płynęły również cztery inne okręty: OORP Mazur, Ślązak, Krakowiak i Podhalanin – opuścił Gdynię i następnego dnia przybył do Tallina, gdzie salwami honorowymi powitały go estońskie torpedowce. Po zakończeniu wizyty Wicher z pozostałymi jednostkami przybył 13 sierpnia do Gdyni, gdzie powrócił do normalnej służby. W tym czasie okręt wiele razy wychodził w morze, gdzie załoga szkoliła się i zdobywała cenne doświadczenie.

W marcu 1931 roku Wicher odbył drugi zagraniczny rejs, tym razem do Funchal na Maderze, skąd 29 marca przywiózł do Gdyni



Wicher z lewej burty od rufy. (fot. zbiory A. Daszewskiego)



Doskonała fotografia Wicher stojącego na gdyńskiej redzie niedługo po przybyciu z Francji. (fot. zbiory A. Daszewskiego)



Wicher przy nabrzeżu w Gdyni, dobrze widoczne rufowe działa artylerii głównej oraz dwie miny pokładowe wz. 08. (fot. zbiory M. Twardowskiego)

powracającego z 3,5-miesięcznego urlopu zdrowotnego marszałka Józefa Piłsudskiego.

Do końca roku okręt nie odbywał już tak ważnych rejsów, a większość czasu spędzał na krótkich rejsach szkoleniowych, podczas których część załogi przygotowywała się do przejścia na pokład drugiej zamówionej we Francji jednostki, jaką był bliźniaczek ORP Burza.

Rok 1932 był dla Wicheru nieco burzliwy. W czerwcu, w związku z wizytą eskadry okrętów brytyjskich w Wolnym Mieście Gdańsk, dowódca okrętu kmdr ppor. Tadeusz Podjazd-Morgenstern otrzymał od marszałka Józefa Piłsudskiego upoważnienie, aby wpłynąć do Gdańska bez zapowiedzi i przywitać jednostki Royal Navy. Gdyby w tym czasie władze miasta czyniły jakiegokolwiek gesty mające na celu obrażę bandery PMW, Wicher miał ostrzelać budynki władz miejskich! Cała ta sytuacja miała związek z opieszałością, z jaką gdański Senat przedłużał umowę, na której mocy PMW miała prawo witania i podejmowania dowódców okrętów obcych bander zawiązujących do Gdańska. Na szczęście wizyta okrętów Royal Navy przebiegła bez żadnych incydentów. Dowódca Wicheru złożył wizytę dowódcy brytyjskiego zespołu kmdrowi Pricham-Wippelowi, który następnie udał się z rewizytą na pokład Wicheru.

Kilka dni później, 19 sierpnia 1932 roku, do Gdyni przybył drugi z zamówionych kontrtorpedowców ORP Burza, co sprawiło, że Wicher stracił miano jednostki flagowej Polskiej Marynarki Wojennej.

W tym samym czasie Wicher został włączony do składającego się z pięciu jednostek – ORP Burza oraz okrętów podwodnych OORP Żbik, Ryś i Wilk – zespołu, który udawał się z wizytą kurtuazyjną do Sztokholmu. 24 sierpnia Wicher wraz z Burzą (ze względu na mniejszą prędkość pozostałe okręty wyruszyły dzień wcześniej) opuścił Gdynię i z dowódcą zespołu na pokładzie kmdrem Józefem Unrugiem wyruszył do Sztokholmu, gdzie po spotkaniu z grupą okrętów podwodnych przybył 25 sierpnia. Wizyta miała wyjątkowo uroczysty charakter. Wchodząc do portu w Sztokholmie polskie okręty oddały honory banderze Szwedzkiej Marynarki Wojennej powiewającej na forcje

Kmdr ppor. Tadeusz Podjazd-Morgenstern

Tadeusz Józef Roman Podjazd-Morgenstern urodził się 9 listopada 1895 roku w Czerniowicach I (obecnie południowo-zachodnia Ukraina) w spolonizowanej rodzinie niemieckiej Morgenstern Edler von Podjazd.

Po zdaniu matury wstąpił do szkoły Marynarki Wojennej Austro-Węgier. Po jej ukończeniu rozpoczął służbę na okrętach Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine i brał udział w I wojnie światowej. Pływał m.in. na kilku torpedowcach, krążowniku Helgoland oraz pancernikach Babenberg i Habsburg, awansując do stopnia Fregattenleutnanta (porucznika marynarki).

Po zakończeniu wojny i rozpadzie Austro-Węgier, z końcem 1918 roku wstąpił do Wojska Polskiego, w którym z racji wykształcenia i zdobytego cennego doświadczenia został skierowany do nowo powstałej Sekcji Marynarki w Warszawie z przydziałem na stanowisko adiutanta Szefa tej komórki. Na stanowisku tym pozostawał aż do połowy 1920 roku, kiedy objął funkcję kierownika Referatu Wyszkożenia w Dowództwie Wybrzeża Morskiego, a następnie referenta Wydziału Spraw Zagranicznych Departamentu dla Spraw Morskich z jednoczesnym pełnieniem funkcji adiutanta dowódcy 1. Pułku Morskiego. Z tym też pułkiem brał udział w walkach polsko-bolszewickich, a po ich zakończeniu otrzymał przydział na pokład kanonierki ORP Komendant Piłsudski, na której pełnił funkcję zastępcy dowódcy okrętu. W tym też czasie został awansowany do stopnia kapitana marynarki, a nieco później odwołano go ze stanowiska dowódcy okrętu i skierowano na stanowisko oficera kursowego Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu.

W 1925 roku otrzymał awans na komandora podporucznika, po czym objął stanowisko kierownika Wydziału Regulaminów i Wyszkożenia Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Dwa lata później ponownie znalazł się w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu, w której objął stanowisko dyrektora nauk. W 1928 roku został dowódcą torpedowca ORP Krakowiak.

Dwa lata później, w lipcu 1930 roku, został dowódcą pierwszego polskiego niszczyciela/kontrtorpedowca ORP Wicher, po czym w marcu 1933 roku został komendantem Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. W tym też czasie awansował na komandora porucznika. W listopadzie 1937 roku objął stanowisko dowódcy kolejnego najnowszego niszczyciela ORP Błyskawica, które sprawował dość krótko, tylko do stycznia 1938 roku, po czym objął stanowisko dowódcy całego Dywizjonu Kontrtorpedowców, jednocześnie awansując do stopnia komandora.

W 1939 roku zastąpił dowódcę Rejonu Umocnionego Hel, a tuż przed wybuchem II wojny światowej objął stanowisko komendanta Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Bydgoszczy.

Wraz z wybuchem wojny ewakuował się z całą kadrą do Horodyszcza, gdzie 19 września wydał rozkaz rozformowania szkoły, po czym cztery dni później opuścił kraj i przez Budapeszt udał się do Paryża, gdzie dołączył do ewakuowanego z polski Kierownictwa Marynarki Wojennej. Z końcem roku objął stanowisko attaché morskiego w Szwecji, a od 1941 roku został zastępcą szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej w Londynie.

Z końcem 1942 roku, po podaniu się do dymisji, objął funkcję attaché morskiego w Stanach Zjednoczonych i pozostał tam do końca wojny. W 1945 roku powrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie został komendantem Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, a od 1946 roku – zastępcą dowódcy Obozu Szkolnego w Okehampton, noszącym oficjalną nazwę ORP Bałtyk.

Kmdr Tadeusz Podjazd-Morgenstern podczas swojej bardzo drugiej i niezwykle ofiarnej służby w Polskiej Marynarki Wojennej był wielokrotnie nagradzany różnego rodzaju odznaczeniami, spośród których najważniejszymi były: Srebrny Krzyż Orderu Virtuti Militari, Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Krzyż Walecznych, Złoty Krzyż Zasługi, francuski order Legii Honorowej, szwedzki Królewski Order Wazów i duński Order Dannebrog.

Po zakończeniu działań wojennych i rozwiązaniu Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie zdecydował się pozostać w Wielkiej Brytanii, osiedlając się w Londynie. W 1949 roku został prezesem Stowarzyszenia Marynarki Wojennej, a w 1964 roku został awansowany do stopnia kontradmirała w stanie spoczynku.

Zmarł 5 października 1973 roku w Londynie. Został pochowany na cmentarzu Puntney Vale.

Kastellholm, a z pokładu Wicheru oddano 21 wystrzałów salutowych, na co w taki sam sposób odpowiedziały działa fortu. W porcie dowódcy okrętów złożyli szereg wizyt, a okręty zostały udostępnione do zwiedzania zarówno szwedzkiemu marynarzom, jak i ludności cywilnej. Po czterech dniach, 29 sierpnia, polskie okręty zakończyły wizytę i o godz. 7.00 z Wichrem na czele opuściły port, udając się w drogę powrotną.

Po powrocie do Gdyni Wicher ponownie rozpoczął rutynowe szkolenia załogi, a na po-

czątku 1933 roku, po tradycyjnym zimowym postoju w porcie wojennym Oksywie, okręt – ze względu na ciągłe problemy z dokowaniem w stoczni w Gdańsku – po raz pierwszy przeszedł prace konserwacyjne w doku w lotewskiej Libawie, co znacząco wpłynęło na jakość prac i cenę świadczonych usług.

W marcu 1933 roku dowódca okrętu kmdr ppor. Tadeusz Podjazd-Morgenstern otrzymał niemal identyczne rozkazy jak w czerwcu 1932 roku. Ciągłe próby sabotowania polskich uprawnień w obszarze



Wicher i Burza razem. (fot. kronika, Bractwo ORP Warszawa)

Wolnego Miasta Gdańska sprawiły, że dowództwo Polskiej Marynarki Wojennej zdecydowało się na ponowne wystanie Wichra i zademonstrowanie siły. Dodatkowo okręt miał eskortować transportowiec ORP Wilja, który miał na pokładzie grupę 120 strzelców morskich dla wzmocnienia placówki na Westerplatte. Demonstracja siły i tym razem przyniosła skutek. Władze Gdańska cofnęły uprzednio wydane decyzje, a strona polska wycofała Wichra i polskich żołnierzy z Westerplatte.

Po powrocie do Gdyni nastąpiła pierwsza zmiana na stanowisku dowódcy okrętu, które objął kmr ppor. Włodzimierz Kodrębski. Zaraz potem Wicher powrócił do rutynowych szkoleń, które na krótko – od 20 do 26 czerwca – zostały przerwane z powodu wizyty w Gdyni brytyjskich kontrtorpedowców Viceroy i Venetia.

Zaledwie dwa dni później do Gdyni przybyły z rewizytą szwedzkie pancerniki obrony wybrzeża Gustaf V i Drottning Victoria, które wraz z Wichrem i pozostałymi jednostkami PMW wzięły udział 29 czerwca w defiladzie z okazji Dnia Morza.

Dalsze przerwy w szkoleniach nastąpiły w lipcu, tym razem z powodu wizyty w Gdyni zespołu okrętów Marynarki Wojennej Łotwy w składzie: kanonierka Viesturs, okręty podwodne Ronis i Spidola oraz dwie jednostki pomocnicze. I tym razem załoga Wichra miała okazję do oderwania się od monotonnych szkoleń i zapoznać się z łotewskimi marynarzami i ich okrętami.

Do końca roku służba Wichra przebiegała planowo. Okręt co jakiś czas wychodził w morze na rejsy szkoleniowe, a okres jesienno-zimowy spędził w stoczni, gdzie wykonano drobne prace remontowe, czyszczono kotły i konserwowano urządzenia napędowe. Resztę miesięcy zimowych niszczyciel spędził na Oksywiu.

Rok 1934 Wicher rozpoczął niestety od groźnej kolizji. W marcu okręt dowodzony przez kmr por. Włodzimierza Kodrębskiego wszedł przy złej pogodzie na główek wejściową do portu gdyńskiego i doznał bardzo poważnych uszkodzeń. W wyniku kolizji prawa burta została uszkodzona na długości

aż piętnastu metrów, przez co okręt nie mógł kontynuować rejsu i natychmiast musiał udać się do nie lubianej przez załogę stoczni w Gdańsku. Usuwanie uszkodzeń trwało ponad trzy tygodnie i okręt mógł opuścić stocznice dopiero początkiem kwietnia.

Całą wiosnę Wicher wraz z Burzą spędził na intensywnych rejsach szkoleniowych i przygotowaniach do dwóch wizyt poza granicami kraju, z których pierwsza miała niewątpliwie szczególne znaczenie. Była nią wyprawa do Leningradu, w której prócz Wichra wzięła udział Burza.

Wizyta ta była dla dowództwa Polskiej Marynarki Wojennej szczególnie ważna, gdyż dawała nadzieję na normalizację i ocieplenie stosunków dyplomatycznych ze Związkiem Radzieckim, z którym nie tak dawno Polska prowadziła wojnę. 22 lipca 1934 roku dywizjon polskich kontrtorpedowców w składzie Wicher i Burza wyruszył w rejs do Leningradu.

Ze względu na znaczenie wizyty dowództwo nad dywizjonem objął dowódca Floty kontradmirał Józef Unrug, który tradycyjnie wybrał na swoją jednostkę flagową Wichra.

Po dwóch dniach żeglugi, o godz. 8.00, oba okręty przybyły do Kronsztadu, gdzie oczekiwały na nie jednostki radzieckie – kuter pilotowy i torpedowiec Wichr. Ku zaskoczeniu polskich załóg i dowódców powitanie polskich okrętów jak i niemal cała wizyta przebiegały w niezwykle gościnnej

i serdecznej atmosferze. Polskie załogi miały okazję aż trzykrotnie zwiedzać miasto, w tym Pałac Zimowy i Muzeum Morskie, a wieczorem urządzono bankiety i wieczory taneczne. Po pięciu dniach pobytu w Leningradzie 29 lipca polskie okręty zakończyły wizytę i dwa dni później powróciły do Gdyni.

Zaledwie sześć dni później, 6 sierpnia, polskie kontrtorpedowce wyruszyły w rejs z kolejną wizytą kurtuazyjną. Tym razem polski dywizjon pod dowództwem kmr por. Włodzimierza Steyera, który wybrał Wichra na swoją jednostkę flagową, płynął do Kopenhagi w składzie: kontrtorpedowce OORP Wicher i Burza, okręty podwodne OORP Wilk, Żbik i Ryś oraz transportowiec ORP Wilja. Ostatnie cztery jednostki nie płynęły z Gdyni, lecz miały dołączyć do Wichra i Burzy w Sundzie po zakończonej wizycie w Hadze.

Siódmego sierpnia w godzinach porannych polskie okręty zawinęły do Kopenhagi, gdzie zacumowały przy nabrzeżu Langellie. I tym razem, choć nieoficjalna, wizyta polskich jednostek spotkała się z bardzo ciepłym przyjęciem, zwłaszcza mieszkańców stolicy Danii.

Po trzech dniach pobytu w Kopenhadze dywizjon zakończył wizytę i udał się w drogę powrotną do Gdyni, przy czym okręty podwodne ponownie oddzieliły się od Wichra i Burzy i udały się z dwudniową wizytą do Karlskrony w Szwecji.

Po przybyciu do Gdyni Wicher powrócił do rutynowych szkoleń, jednak już po trzech tygodniach, 3 września przyszło mu witać wraz z Burzą przybyłe do Gdyni z rewizytą okręty radzieckie – pancernik Marat oraz niszczyciele Kalinin i Wołodarskij.

Pamiętając wizytę polskich okrętów w Leningradzie i ich ciepłe przyjęcie, władze polskie dołożyły wszelkich starań, aby przyjęcie marynarzy radzieckich wypadło jak najlepiej, co też się stało. Bardzo przyjaźnie przyjęci goście mieli możliwość zwiedzenia Gdyni oraz kilku okrętów PMW, zostali również podjęci na bankietach i spotkaniach towarzyskich, co niewątpliwie pozostawiło w ich pamięci pozytywne wrażenia.

Ósmego września radzieckie okręty opuściły Gdynię w asyście kontrtorpedowców Wicher i Burza, które towarzyszyły im do granicy wód terytorialnych RP.



Kolejne doskonałe zdjęcie ukazujące przepiękną sylwetkę Wichra. Zwraca uwagę ogromna litera W namalowana na dziobie stanowiąca element szybkiej identyfikacji okrętu. (fot. zbiory A. Daszewskiego)

Resztę roku Wicher spędził na rutynowych szkoleniach. W tym czasie przeszedł również drobny remont, podczas którego nie wiedzieć czemu (podobno uznano, że są one zupełnie nieprzydatne) zdemontowano i złomowano ustawione po bokach rufowej nadbudówki dwa miotacze bomb głębinowych Thornycroft dla bomb o masie 100 kg. Decyzja ta odbiła się szerokim echem wśród władz marynarki wojennej sprawiając, że od tej pory wszelkiego rodzaju naprawy, zmiany i modernizacje musiały przechodzić przez całą serię procedur kończących się osobistą zgodą szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Zimę po krótkim przeglądzie stocznio- wym okręt jak zwykle spędził na Oksywiu. Tam też na pokładzie okrętu 18 stycznia 1935 roku złożyli wizytę przedstawiciele brytyjskiej stoczni John Samuel White z Co- wes, którzy w związku z budową nowych niszczycieli dla PMW zapoznawali się z wa- dami okrętu w celu ich wyeliminowania przy projektowaniu nowych jednostek. Później przez niemal całą wiosnę 1935 roku Wicher prowadził intensywne szkolenia załogi połą- czone z częstymi wyjazdami w morze.

W tym też czasie, a dokładniej na po- czątku kwietnia, nastąpiła zmiana na stano- wisku dowódcy okrętu, które od ustępują- cego kmdr ppor. Włodzimierza Kodrebskie- go przejął kmdr ppor. Ludwik Ziembicki.

Nowy rok okazał się dla Wichra rekordo- wy pod względem wizyt, jakie okręt musiał przyjąć w Gdyni i złożyć w portach zagra- nicznych.

Już w maju Wicher wraz z Burzą otrzy- mał zadanie powitania składającego trzy- dniową wizytę duńskiego pancernika Pe- der Skramm. Później okręt rozpoczął serię trzech wizyt zagranicznych.

Pierwsza, której znaczenie polityczne było porównywalne z wizytą polskich okrę- tów w lipcu 1934 roku w Leningradzie, od- była się 26–29 czerwca. W tym czasie Wi- cher wraz z Burzą zawinął po raz pierwszy w historii do bazy Kriegsmarine w Kilonii, gdzie wraz z przebywającą tam od kilku dni grupą polskich oficerów, biorących udział w prestiżowych regatach „Kielerwoche”, polscy marynarze mieli możliwość zwie- dzenia m.in. pancernika Deutschland. Po trzech dniach postoju w Kilonii polskie okręty powróciły do Gdyni, lecz już 7 lipca

wyruszyły z kolejną wizytą, tym razem do Helsinek.

Pobyt w stolicy Finlandii wywołał u pol- skich marynarzy dość mieszane uczucia. Otóż 9 lipca przypadło święto Marynarki Wojennej Finlandii, więc mogłoby się zda- wać, że wizyta Wichra i Burzy w tym czasie stwarzała znakomitą okazję do wspólnego uczczenia tego święta. Jednak ku zdziwie- niu polskich dowódców, przedstawiciele marynarki fińskiej oznajmili im, że jest to ich własne święto, dlatego w tym dniu nie mogą brać czynnego udziału w wizycie pol- skich okrętów i zostawiają gościom wolny czas. 10 lipca Wicher i Burza zakończyły wizytę w Helsinkach i udały się w drogę powrotną do Gdyni, jednak i tym razem nie zabawiły tam zbyt długo.

Po dziesięciu dniach okręty udały się w kolejną podróż, tym razem do Tallina, gdzie dotarły 17 lipca. Niestety i tym razem wizyta wywarła na polskich dowódcach i maryna- rzach nie najlepsze wrażenie. Wprawdzie zostali przyjęci z należnymi honorami i go- ścinnością, ale stale odczuwano rezerwę Estończyków w stosunku do gości.

Wizyta w Tallinie nie trwała zbyt długo. Już następnego dnia Wicher wraz z nieod- łączną Burzą pożegnał się z przedstawicie- lami floty estońskiej i udał się w drogę po- wrotną do Gdyni, gdzie dotarł jeszcze tego samego dnia.

Pomiędzy 2 a 7 sierpnia okręt trafił do Warsztatów Portowych Marynarki Woje- nej w Gdyni, gdzie zamontowano na nim służące do mierzenia prędkości logi me- chaniczne (logi Walkera).

Do końca roku Wicher nie uczestniczył w żadnych wizytach zagranicznych, a zało- ga skupiła się na ćwiczeniach i podnosze- niu kwalifikacji.

Niestety podczas jednego z rejsów szkoleniowych we wrześniu okręt natrafił na bardzo silny sztorm, który spowodował na jego pokładzie liczne uszkodzenia, przez co zaraz po powrocie do Gdyni musiał tra- fić do stoczni w celu przeprowadzenia ko- niecznych napraw.

Pobyt kontrtorpedowca w stoczni po- stanowiono wykorzystać do wprowadzenia zmian w wyposażeniu i uzbrojeniu. I tak na pustych do tej pory skrzydłach, po bokach głównego stanowiska dowodzenia, zamo- ntowano długo oczekiwane dwa najcięższe karabiny maszynowe Hotchkiss wz. 30 kal. 13,2 mm, które znacznie wzmocniły obro- nę przeciwniczą okrętu. Z rufowej nad- budówki zdemontowano potężny maszt, a na jego miejsce ustawiono tylko niewielki wspornik, do którego podczepiono biegnące od masztu głównego anteny. Prócz tego na nadbudówce rufowej zamontowano nowy dalmierz oraz wyposażono okręt w nowo- cześnie echosondy Challenger MS IV.

Po zakończeniu remontu okręt przeszedł na Oksywie, gdzie wraz z Burzą spędził zimę.

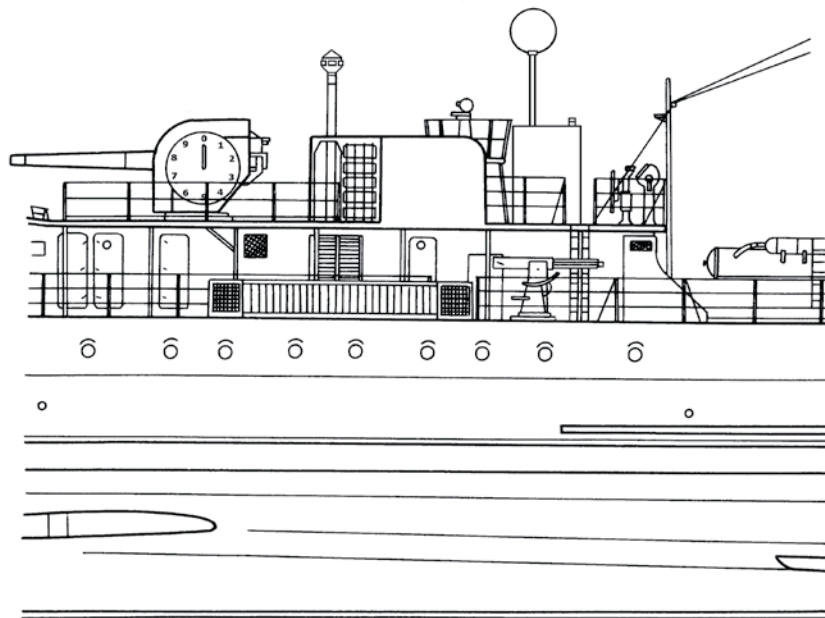
Rok 1936 był zupełnie odmienny od po- przedniego. Wicher nie wziął udziału w żad-



Niewątpliwie jedna z najpiękniejszych i najbardziej znanych fotografii Wichra stojącego przy bur- cie bliźniaczej Burzy podczas wizyty w Helsinkach, 7 lipca 1935. (fot. zbiory A. Daszewskiego)



Wicher w trakcie wykonywania swojego pierwszego, bardzo prestiżowego zadania, jakim było eskortowanie w towarzystwie torpedowców Mazur, Ślęzak, Krakowiak i Podhalanin transatlantyka Polonia, na którego pokładzie 8 sierpnia 1930 roku prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Ignacy Mościcki udawał się z oficjalną wizytą do Estonii. (fot. zbiory autora)



Pierwszą z zauważalnych zmian w sylwetce okrętu było zdemontowanie w 1935 roku rufowego masztu i zastąpienie go niewielkim wytykiem. Prócz tego na ostonie działa pojawił się zegar do przekazywania danych ogniowych.

nej wizycie zagranicznej, a jedynie odbywał krótkie rejsy szkoleniowe, które w sumie nie wyróżniały się niczym szczególnym.

Jedynym ważniejszym wydarzeniem była kolejna zmiana dowódcy okrętu. W czerwcu stanowisko to objął kmr por. Stanisław Hryniewiecki. Okręt niemal tradycyjnie zakończył rok krótkim remontem w stoczni, a później udał się na postój zimowy do portu wojennego na Oksywiu.

Dopiero rok 1937 był nieco ciekawszy. W maju po raz kolejny wymieniono dowódcę okrętu, którym został kmr ppor. Mieczysław Adamowicz. 2 czerwca Wicher wyruszył w rejs szkoleniowy, który był niewątpliwie największym i najważniejszym rejssem tego typu w jego historii. W tym czasie okręt zawinął do portów zarówno we wschodniej, jak i zachodniej części Morza Bałtyckiego, najpierw przybył do Parnawy, a następnie przez Moonsund przyplłynął do estońskich portów Paldiski i Narwa. Stamtąd po krótkim postoju popłynął do Wyborga i Turku w Finlandii, a także do Mariehamn leżącego na Wyspach Alandzkich, skąd powrócił do Gdyni. Po uzupełnieniu zapasów paliwa i prowiantu od razu udał się w dalszą drogę. Najpierw popłynął na Bornholm, gdzie zawinął do Nexø. Następnie Wicher popłynął na zachód przez Flintrinne i Sund, a dalej wodami Kattegatu przybył do Sicagen. Po krótkim postoju w tym porcie, po opłynięciu wschodnich wybrzeży Jutlandii, przez Mały Belt przybył do Assens. Dalsza trasa rejsu wiodła przez Belt Langelandski, Wielki Belt, Kattegat do Sundu, gdzie stanął na redzie Helsingoru. Tutaj kilkakrotnie wystrzelał z dział oddano należne honory, na które podobnie odpowiedziały działa z pobliskiego zamku królewskiego Kronborg. Z Helsingo-

ru Wicher udał się już w drogę powrotną przez Drogden do Gdyni.

Po powrocie do Gdyni Wicher po raz kolejny wziął udział w obchodach Święta Morza, a później przez niemal cały lipiec i sierpień prowadził intensywne szkolenie załogi, przygotowując się do odbycia dwóch kolejnych wizyt zagranicznych.

20 sierpnia okręt wraz z Burzą oraz po raz pierwszy z najnowszym nabytkiem PMW, niszczycielem ORP Grom przybył do Tallina, gdzie polskie jednostki zostały przywitane przez przedstawicieli władz estońskich oraz polskiego attaché wojskowego. Po trzydniowym pobycie w Tallinie okręty udały się z wizytą do Rygi. Tam 24 sierpnia dowodzący zespołem polskich okrętów kmr por. Stanisław Hryniewiecki został przyjęty przez ministra wojny Łotwy gen. Balodisa oraz ambasadora RP Franciszka Charwata. Trzy dni później wizyta w Rydze dobiegła końca, po czym Wicher z pozostałymi jednostkami udał się w drogę powrotną do Gdyni.

Warto w tym miejscu dodać, że kilkuletnia eksploatacja obu niszczycieli oraz porównanie ich z ORP Grom, a także z przybyłym do Gdyni 1 grudnia 1937 roku najnowszym niszczycielem ORP Błyskawica, którego powitał Wicher w towarzystwie dwóch trałowców, uświadomiło dowództwu Polskiej Marynarki Wojennej, jak nieudanymi konstrukcjami są Wicher i Burza.

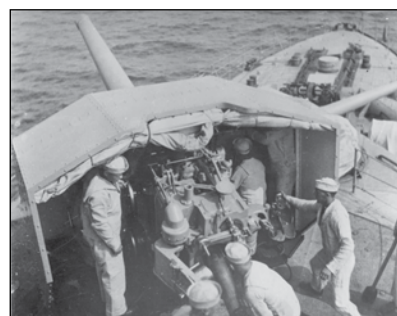
Zmusiło to kierownictwo PMW do podjęcia odpowiednich kroków, które pozwoliłyby na zmodernizowanie obu okrętów, które były jednostkami bardzo młodymi.

Już jesienią pojawiły się plany zakrojonej na szeroką skalę przebudowy Wichta

i Burzy, która prócz niemal całkowitej wymiany uzbrojenia głównego (francuskie działa miały zostać zastąpione nowymi działami Bofors kal. 120) obejmować miała nawet zmianę ich sylwetek, by upodobnić je wyglądem do jednostek typu Grom. Zakładano m.in. całkowitą przebudowę nadbudówek, a trzy kominy chciało zastąpić jednym szerokim, podobnym do znajdujących się na Gromie i Błyskawicy. Niestety brak środków finansowych sprawił, że plany te musiano odłożyć aż do roku 1940. Musiano poprzestać na drobnych modyfikacjach wprowadzonych w trakcie dwóch remontów zimowych w latach 1937–1938, m.in. wzmocniono dziobowy fałochron, zamontowano poręcz na pomoście nawigacyjnym i zwiększono odstęp między żurawikami łodziowymi, co miało umożliwić zamontowanie nowego wyposażenia łodziowego. Ponadto zamontowano aż 12 pław dymnych, sześć pod wyrzutniami torpedowymi i sześć pod platformą dalmierza. Prace modernizacyjne objęły również wnętrze okrętu, m.in. okorkowano sufity w niektórych pomieszczeniach, co miało zapobiec skraplaniu się wilgoci, wymieniono



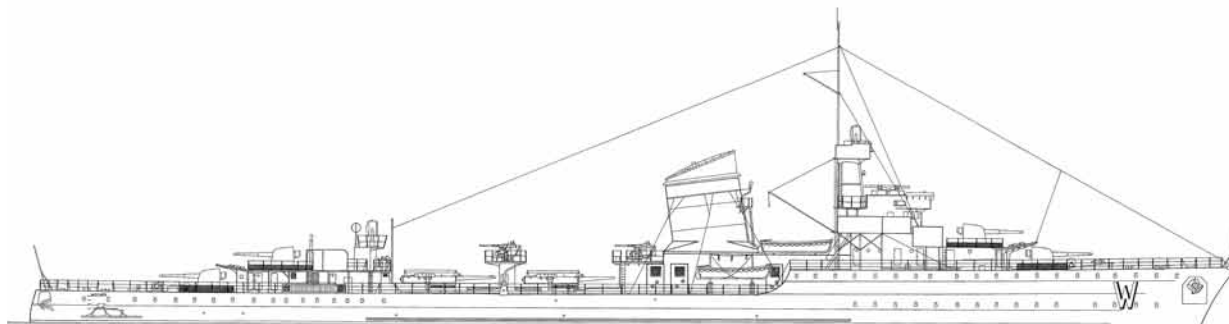
Wicher w trakcie prac remontowych w Libawie, 1933 rok. (fot. zbiory M. Twardowskiego)



Działo nr 2 artylerii głównej Wichta kal. 130 mm wraz z jego obsadą. (fot. zbiory M. Twardowskiego)



Wicher z lewej burty. (fot. zbiory A. Daszewskiego)



Gdyby zaplanowana na rok 1940 przebudowa Wicha i bliźniaczej Burzy doszła do skutku, oba okręty wyglądałyby mniej więcej tak.



Ciekawe ujęcie okrętu podczas postoju w doku Stoczni Gdynskiej. (fot. zbiory A. Daszewskiego)

część rur ściekowych oraz zainstalowano szereg nowych wentylatorów.

Rok 1938 był dla Wicha bardzo podobny do 1936, kiedy to nie odbywał żadnych rejsów zagranicznych, tylko brał udział w niezbyt dalekich rejsach szkoleniowych, które służyły podwyższeniu umiejętności załogi. Funkcje reprezentacyjne od Wicha i Burzy przejęły najnowsze niszczyciele PMW OORP Grom i Błyskawica, które od tej pory w pierwszej kolejności były typowane do odbywania podróży zagranicznych.

Jednym z ważniejszych wydarzeń dla okrętu była kolejna, jak się później okazało, ostatnia zmiana na stanowisku dowódcy, które objął kmdr por. Stefan de Walden.

Innym ważnym wydarzeniem była wizyta w Gdyni trzech francuskich niszczycieli, Tigre, Jaguar i Leopard, które wyglądem bardzo przypominały Wicha i Burzę.

W lipcu w sylwetce Wicha nastąpiła znacząca zmiana – zamalowano znajdującą się na dziobie charakterystyczną literę W, a jesienią okręt przeszedł do stoczni, gdzie rozpoczęto na nim drugi etap „małej” modernizacji, a po jego zakończeniu, na początku 1939 roku nastąpił okres ciągłego napięcia i niepokoju związanego z coraz odważniejszym poczynaniem Niemiec w Czechach, a później także w dość bliskiej Kłajpedzie. Z tego też powodu Wicher wraz z pozostałymi polskimi niszczycielami otrzymał rozkaz wyjścia na redę Gdyni, gdzie miał pozostawać w pełnej gotowości bojowej. Niedługo później, 20 marca, rozpoczął z Burzą, Gromem i Błyskawicą

nocne patrole w rejonie Gdańska, Rozewia i Królewca.

Sytuacja stała się jeszcze bardziej nerwowa, gdy 21 marca wzdłuż polskiego wybrzeża przeszedł zmierzający do Kłajpedy zespół okrętów Kriegsmarine, ale do żadnych incydentów nie doszło.

Ciągłe obawy władz polskich, że Niemcy podejmą próbę opanowania Wolnego Miasta Gdańsk, które mogło być ich następnym celem po Kłajpedzie, sprawiły, że polskie okręty ani na chwilę nie zaprzestały patroli w trójkącie Gdańsk–Rozewie–

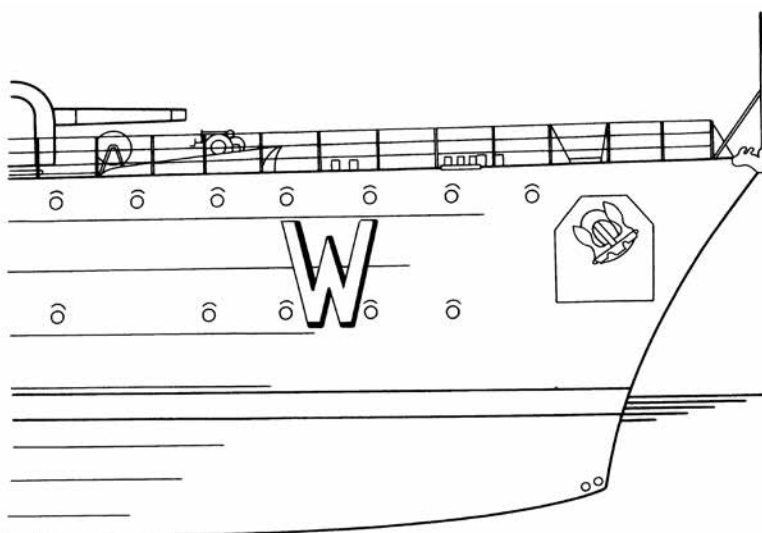
Królewiec, co jakiś czas zmieniając się na swoich posterunkach. Poczynając od 18 marca, gdy nastąpiła aneksja Kłajpedy przez III Rzeszę, na okręcie trwał stan gotowości bojowej, przerwany jedynie na okres obchodów Święta Morza.

Gdy nadszedł sierpień, stało się niemal oczywiste, że wkrótce wybuchnie wojna. Od połowy sierpnia zmobilizowano aż 75% polskich sił zbrojnych z marynarką włącznie. W tym czasie rozpoczęto przygotowania do długo planowanej operacji „Peking” mającej na celu wysłanie do Anglii prawie wszystkich większych i wartościowych jednostek PMW, w tym Wicha.

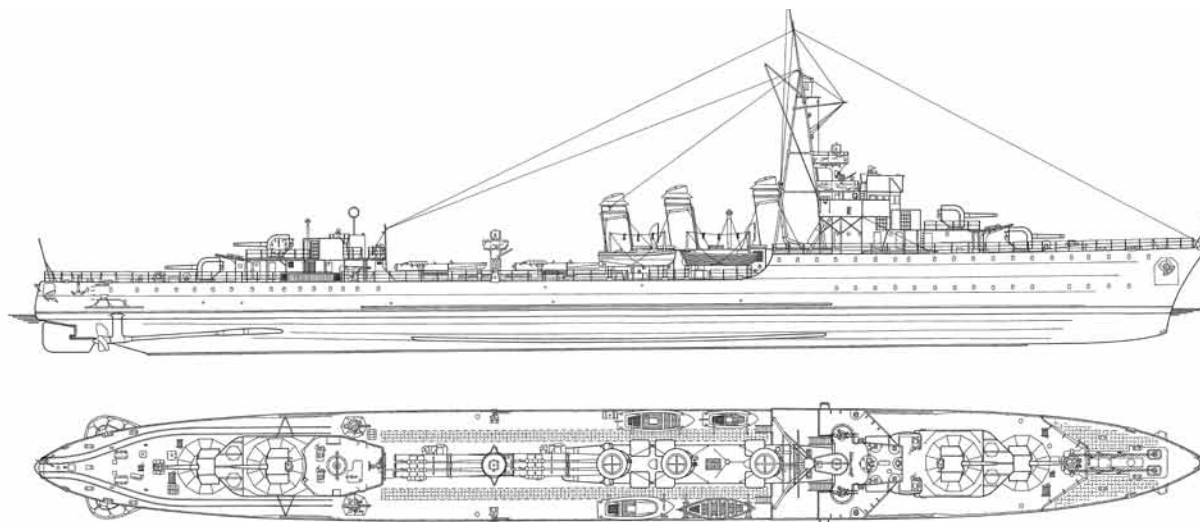
Niestety wprowadzona niemal w ostatniej chwili zmiana we wspomnianej operacji sprawiła, że Wicher otrzymał 29 sierpnia rozkaz pozostania w Gdyni, a w rejs do Anglii udały się Burza oraz Grom i Błyskawica.

Osamotniony Wicher pozostał na Oksywiu, gdzie rankiem 1 września zastał go wybuch II wojny światowej. Po ogłoszeniu alarmu bojowego okręt podniósł kotwice w celu zapewnienia sobie możliwości swobodnego manewrowania na wypadek ataku lotniczego.

Dopiero około godziny 16.00 dowódca Wicha otrzymał rozkaz wykonania operacji o kryptonimie „Hurka”. Było to pierwsze za-



W lipcu 1938 roku z dziobu okrętu znikła bardzo charakterystyczna litera W, będąca dotąd głównym znakiem rozpoznawczym pozwalającym przede wszystkim na łatwe odróżnienie Wicha od niemal identycznej Burzy.



Niszczyciel ORP Wicher w 1939 roku. W tym czasie okręt nie posiadał już rufowego masztu, na osłonie działa artylerii głównej nr 3 zamontowany został zegar do przekazywania danych ogniowych, a uzbrojenie plot zostało wzmocnione poprzez zamontowanie na skrzydłach pomostu dwóch nkm Hotchkiss kal. 13,2 mm.

cy Gryfa kmdr por Stanisław Hryniewiecki, który chciał skonsultować z dowódcą Wicher kmdrem por. Stefanem de Waldenem możliwość opuszczenia portu i udania się w pościg za niemieckimi niszczycielami. Niestety Wicher miał zupełnie wygaszone dwa kotły, a trzeci dawał tylko parę wystarczającą do zasilania prądnicy zasilającej działą i centralę artyleryjską.

Zaskoczeni tak złym obrotem spraw Niemcy o godzinie 9.10 zdecydowali się przeprowadzić atak lotniczy na Wicher i stojącego obok Gryfa w celu unicestwienia – jak się okazało – bardzo groźnych jednostek. Pierwszym celem Niemców stał się Gryf, który potem otrzymał jedno bezpośrednie trafienie bombą lotniczą w rejon dziobu, a trzy kolejne eksplodowały bardzo blisko burt sprawiając, że w niedługim czasie dowódca został zmuszony do wydania rozkazu opuszczenia okrętu.

Około godziny 14.00 nastąpił drugi nalot, tym razem głównym celem niemieckich samolotów z 4 eskadry bombowej Luftwaffe stał się Wicher. Atak na okręt był przez Niemców bardzo dokładnie i starannie zaplanowany. Otóż 9 maszyn z liczącej 12 samolotów eskadry krążyło dość wysoko nad Helem i tylko co jakiś czas pojedynczo dokonywały ataków z lotu nurkowego, co miało odciągnąć uwagę artylerzystów Wicher. Tymczasem pozostałe trzy bombowce z bombami o masie po 250 kg, skrycie przeleciały tuż nad wierzchołkami drzew wzdłuż Półwyspu Helskiego i z kierunku północno-zachodniego wykonały atak. Pierwsza z bomb trafiła okręt bezpośrednio w rejon dziobu, niszcząc wszystko aż do wysokości pomostu bojowego. Kolejna bomba eksplodowała w wodzie tuż przy prawej burcie, zdzierając poszycie kadłuba. Do wnętrza okrętu szybko zaczęła wdzierać się woda, powodując jego dość szybki przechył na prawą burtę. Wkrótce dwie bomby z trzeciego samolotu eksplodowały

na śródkreściu Wicher, przypieczętowując jego los.

Wicher trafiony dwiema bombami o masie po 250 kg i dwiema o masie po 50 kg płonął i dość szybko przechylał się na prawą burtę. Co ciekawe, w trakcie ataku – choć mogłoby się wydawać inaczej – zginął tylko jeden członek załogi, st. mar. Edward Kwiatkowski, którego ciało siła wybuchu wyrzuciła do góry i zaczęła wysoko na rei masztu głównego, tworząc dość makabryczny widok, natomiast rannych, w tym kilku ciężko, zostało dwudziestu dwóch marynarzy.

Wkrótce dowódca Wicher zmuszony został do wydania rozkazu opuszczenia okrętu. Mimo to część załogi nadal pozostawała przy działach plot. i zaciekle broniła atakowanego Gryfa. Dopiero gdy okręt nabrął już takiego przechyłu, że nie dało się już skutecznie prowadzić ognia, jego pokład opuścili ostatni członkowie załogi. Wkrótce, około godziny 17.00, Wicher zatonął, osiadając prawą burtą na dnie przy nabrzeżu portu helskiego.

Po zajęciu portu Niemcy ze względu na ogólnie dobry stan okrętu postanowili podnieść go z dna i po wyremontowaniu wcielić do składu Kriegsmarine, gdzie miał pływać jako jednostka pomocnicza pod nazwą Serose.

Niestety wkrótce po podniesieniu wraka, najprawdopodobniej wskutek pożaru jaki wybuchł na jego pokładzie, zrezygnowali z tych planów i po wyprowadzeniu z portu zatopiono go ponownie na płycznach w pobliżu falochronu portu wojennego na Helu.

Tam jego ogromny, na wpół zanurzony kadłub służył jako dodatkowa ochrona zewnętrznego falochronu. W tym czasie okręt był w miarę dobrym stanie, nadal miał wszystkie nadbudówki i kominy, choć brakowało części uzbrojenia. W takiej postaci przetrwał aż do 1945 roku. Dopiero wtedy wycofujący się z Helu Niemcy postanowili zniszczyć okręt podkładając pod niego ładunki wybuchowe w okolicach nadbudówki dziobowej, co ostatecznie przypieczętowało jego los i przekreśliło jakiejkolwiek możliwości ewentualnej odbudowy, która najprawdopodobniej nadal była możliwa.

Po wojnie wrak okrętu jeszcze przez wiele lat pozostawał na miejscu. Ogromne zniszczenia spowodowane przez Niemców oraz szybko postępująca korozja wraku – w którym najprawdopodobniej znajdowały się również bliżej nieokreślone ilości amunicji – sprawiły, że polskie władze podjęły decyzję o podłożeniu kolejnych ładunków wybuchowych i wysadzeniu resztek okrętu, będących ogromnym zagrożeniem dla żeglugi.

Obecnie jego pozostałości spoczywają na pozycji 54°36'N i 18°46'E, a wiele elementów wyposażenia porzucanych jest na piaszczystym stoku na głębokościach od 5 do 15 m.

Niestety z roku na rok wskutek postępującej korozji jest ich coraz mniej, a to, co nadal pozostaje widoczne, objęte jest obecnie ochroną jako zabytek.

Dowódcy ORP Wicher

kmdr ppor. Tadeusz Podjazd-Morgenstern
kmdr ppor. Włodzimierz Kodreński
kmdr ppor. Ludwik Ziembicki
kmdr por. Stanisław Hryniewiecki
kmdr ppor. Mieczysław Adamowicz
kmdr por. Stefan de Walden

08.07.1930 – .03.1933
.03.1933 – .04.1935
.04.1935 – .06.1936
.06.1936 – .05.1937
.05.1937 – .03.1938
.03.1938 – 03.09.1939

Dane taktyczno-techniczne niszczyciela ORP Wicher

stocznia Chantiers Naval Français
w Blanville
numer taktyczny W
wyporność standardowa 1540 ton
wyporność bojowa 2010 ton
długość całkowita 106,9 m
długość między pionami 100,9 m
szerokość 10,5 m
zanurzenie 3,5 m
napęd dwa zespoły turbin parowych typu
Parsons o mocy 35 000 KM, trzy kotły
opłomkowe typu Du Temple (Yarrow)
prędkość maksymalna 33,8 węzła
zasięg 3000 mil morskich przy prędkości
15 węzłów
załoga 10–12 oficerów i 150 podoficerów
i marynarzy.

Uzbrojenie okrętu

• rok 1930

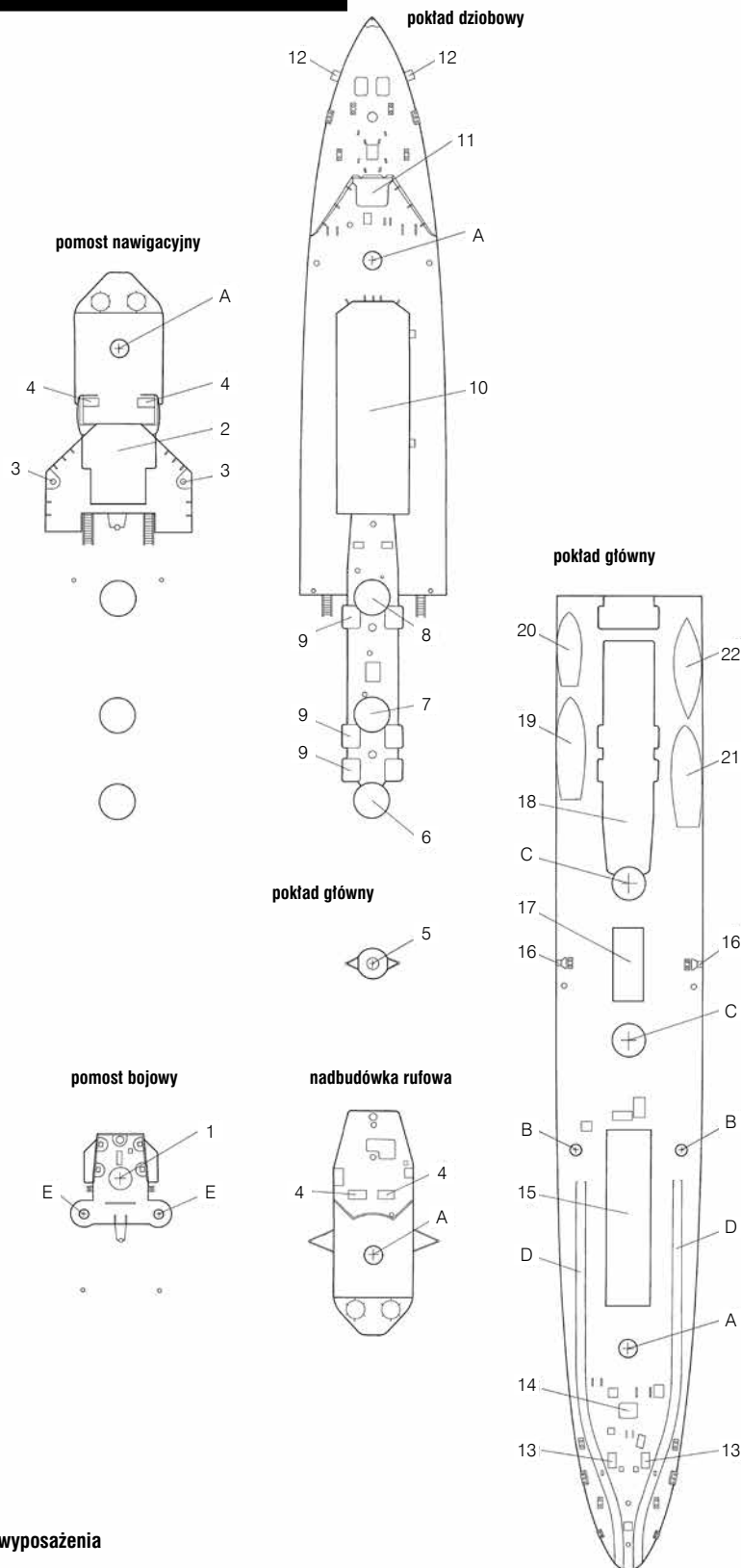
4 działa (4x1) Schneider-Creusot wz. 24
kal. 130 mm
2 działa Vickers-Armstrong wz. 28 kal.
40 mm
2 trzyrurowe wyrzutnie torpedowe kal.
550 mm
2 miotacze bomb głębinowych Thornycroft
24 cm (bomby o masie 100 kg)
2 tunelowe zrzutnie bomb głębinowych (20
bomb wz. BH200)
2 torry minowe dla 60 min wz. 08

• rok 1935

4 działa (4x1) Schneider-Creusot wz.
24 kal. 130 mm
2 działa Vickers-Armstrong wz. 28 kal.
40 mm
2 podwójne nkm plot. Hotchkiss wz. 30
kal. 13,2 mm
2 trzyrurowe wyrzutnie torpedowe kal.
550 mm
2 tunelowe zrzutnie bomb głębinowych
(20 bomb wz. BH200)
2 torry minowe dla 60 min wz. 08

Wyposażenie elektroniczne

radiostacja korespondencyjna typu SM1K
radiostacja krótkofalowa typu RKD/K
radiostacja alarmowa typu Y
radiostacja goniometryczna typu RJ
hydrofony ultradźwiękowe
echosondy typu Challenger MS IV



Schemat rozmieszczenia uzbrojenia i ważniejszego wyposażenia na pokładzie niszczyciela ORP Wicher

rok 1930

A – działo artylerii głównej Schneider – Creusot kal. 130 mm wz. 24, B – działko Vickers – Armstrong kal. 40 mm wz. 28, C – wyrzutnia torpedowa kal. 550 mm, D – torry minowe dla 60 min wz. 08,

rok 1935

E – nkm Hotchkiss plot. kal. 13,2 mm wz. 30

1 – dalmierz 4 m, 2 – mostek nawigacyjny, 3 – reflektor sygnałowy, 4 – podajnik amunicji kal. 130 mm, 5 – reflektor, 6 – komin nr 3, 7 – komin nr 2, 8 – komin nr 1, 9 – wentylatory, 10 – nadbudówka główna, 11 – winda kotwiczna, 12 – platforma do kierowania odkotwiczaniem, 13 – pokrywy tuneli bomb głębinowych, 14 – winda, 15 – nadbudówka rufowa, 16 – żuraw do ładowania torped, 17 – luk maszynowni, 18 – nadbudówka maszynowni, 19 – motorówka okrętowa, 20 – jola motorowa, 21 – motorówka oficerska, 22 – welbot