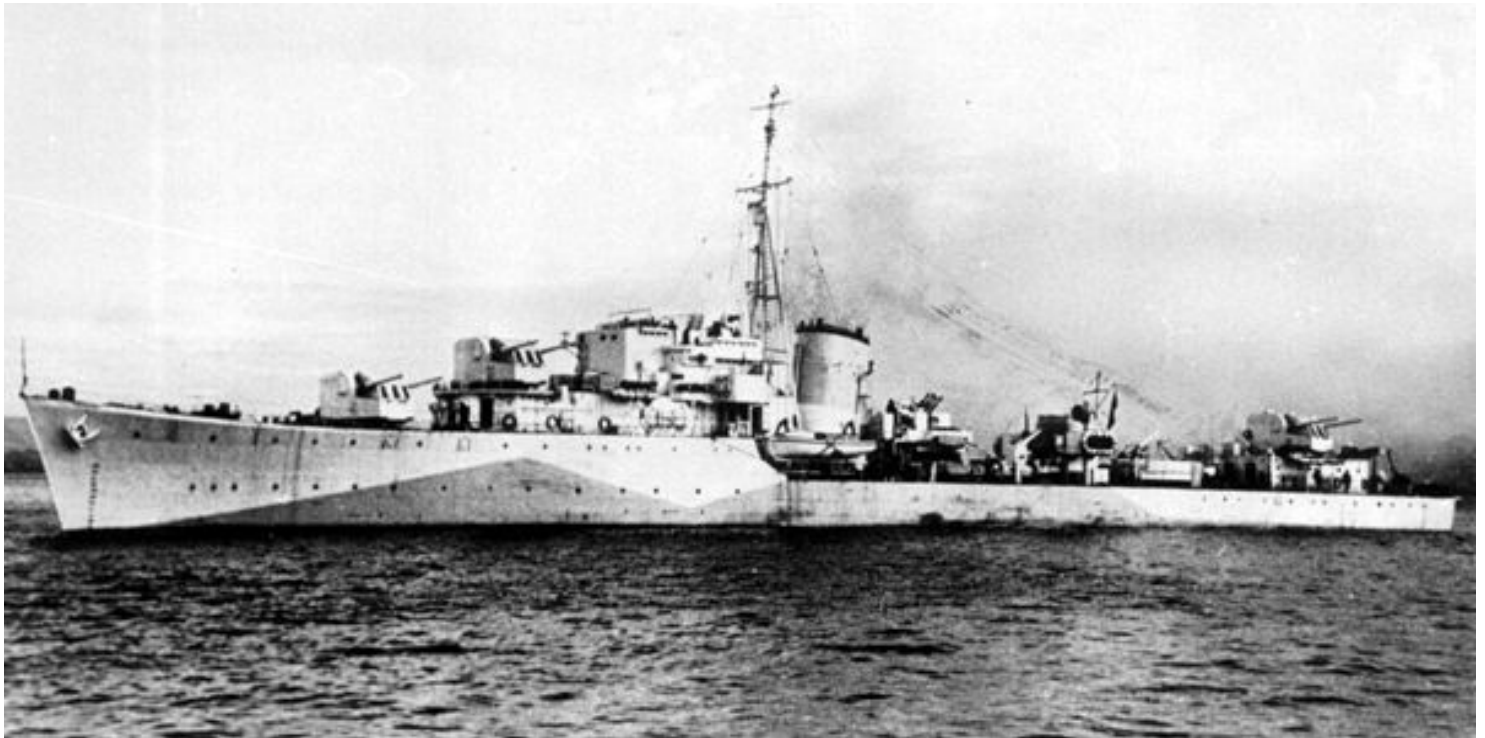


# Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/68520,Trzy-rejsy-niszczyciela-ORP-Orkan.html>



ORP "Orkan". Fot. Wikimedia Commons/domena publiczna (zdjęcie było opublikowane w: Jerzy Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Wyd. Poznańskie, Poznań 1976)

ARTYKUŁ

## Trzy rejsy niszczyciela ORP „Orkan”

OKRES HISTORYCZNY

(1939-1945) II wojna światowa

Autor: TEODOR GAŚSIOROWSKI 25.05.2020

W dwudziestoleciu międzywojennym zdecydowano, że okręty pływające pod banderą Polskiej Marynarki Wojennej będą nosiły nazwy gwałtownych zjawisk atmosferycznych.

„Burzę” i „Wicher” zamówiono we francuskich stoczniach i chociaż sprawdzały się w służbie, to już dwa następne zostały zbudowane przez Brytyjczyków. „Błyskawica” i „Grom” okazały się świetnymi nabytkami. Kolejne były „Piorun” i „Orkan”.

W oparciu o nieco zmodyfikowane plany „Groma” w stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni miały powstać dwa nowe okręty. Z góry postanowiono, że otrzymają nazwy „Huragan” i „Orkan”. Wybuch wojny przeszkodził w realizacji planów. Zgromadzone blachy we wrześniu 1939 r. wykorzystano do budowy pociągu pancernego „Smok Kaszubski”.



**Widok od dziobu na ORP „Orkan”.**

**Zdjęcie wykonano 18 listopada**

**1942 roku, po podniesieniu**

**polskiej bandery - widać**

**charakterystyczne plamy**

**kamuflażu *Western Approaches*.**

**Fot. Wikimedia Commons/domena**

**publiczna**

## **Chrzest bojowy**

Po wybuchu II wojny światowej brytyjska *Royal Navy* odbierała w stoczniach coraz to nowsze okręty. Szczególnie oczekiwane były niszczyciele, niezbędne do osłony konwojów na Atlantyku. W stoczni Fairfield w Glasgow w latach 1940–1942 zbudowano specjalnie zaprojektowany do takiej służby niszczyciel typu „M”.

Jeszcze na desce projektowej nazwano go *His Majesty's Ship „Myrmidon”* (Okręt Jego Królewskiej Mości „Zbir”). Wkrótce okazało się, że łatwiej okręty zbudować niż obsadzić je dobrze wyszkolonymi załogami. W tym samym czasie Polska Marynarka Wojenna dysponowała nadwyżkami ludzi ewakuowanych z Sowietów wraz z Armią Polską na Wschodzie gen. Władysława Andersa. Rozpoczęto zatem starania o pozyskanie okrętu. Wypożyczony Polsce na czas wojny *HMS „Myrmidon”* przeistoczył się w ORP „Orkan”.

Na jego pokład weszło 160 oficerów i marynarzy, z których jednak aż 98 nigdy nie służyło na okręcie. Specyfiki niszczyciela typu „M” nie znał żaden z nich! Najnowsze typy dział, wyrzutni bomb głębinowych, sonaru i radaru stanowiły dla nich wielką niewiadomą.

Rankiem 18 listopada 1942 r. na jego pokład weszło 160 oficerów i marynarzy, z których jednak aż 98 nigdy nie służyło na okręcie. Specyfiki niszczyciela typu „M” nie znał żaden z nich! Najnowsze typy dział, wyrzutni bomb głębinowych, sonaru i radaru stanowiły dla nich wielką niewiadomą. Ponadto Brytyjczycy nie potrafili dostarczyć odpowiedniego wyposażenia kuchennego. Worki i skrzynie z prowiantem załadowano byle jak i odszukanie czegoś konkretnego wymagało przekopania połowy magazynu. Przesłane mundury okazały się nieodpowiednie do szkockiego klimatu, buty miały zaniżoną numerację. Mimo to 23 grudnia okręt był gotów do wyjścia w morze i przeszedł do legendarnej bazy Scapa Flow na Orkadach.

Na zgranie załogi i szkolenie przewidziano co prawda sześć tygodni, ale już 19 stycznia 1943 r. kmdr Stanisław Hryniewiecki odebrał rozkaz przejścia do Seyðisfjörður na Islandii. Na odprawie oficerskiej na pokładzie pancernika *HMS „Anson”* adm. Bruce Fraser poinformował zebranych, że dwa dni wcześniej z Liverpoolu wypłynął do Murmańska konwój JW 52 i że wymaga on silnej eskorty. I tak ORP „Orkan” wszedł do bezpośredniej eskorty pancernika.

Załoga polskiego niszczyciela miała w tym rejsie chwilę chwały. W pewnym momencie wachtowy w kabinie sonaru usłyszał w słuchawkach twarde „ping”, za kilka sekund następne „ping”. Jego ręka odruchowo sięgnęła do przycisku mikrofonu:

„Pomost! Tu asdic [sonar]. Okręt podwodny z prawej burty, namiar”.

W tym czasie częstotliwość „pingowania” gwałtownie wzrosła. To mogło oznaczać tylko jedno: U-Boot wystrzelił torpedę!

### **„Pomost! Torpeda z prawej burty, namiar”.**

Na pomoście oficer wachtowy wyrzucił z siebie serię rozkazów:

„Alarm przeciwpodwodny! (ręka spada na przycisk alarmowego bucza). Zwrot w prawo! Cała naprzód”.

Sygnal dla *HMS „Anson”*:

„Jesteśmy atakowani przez okręt podwodny (na rejkę wędruje odpowiednia flaga kodu, błyska reflektor sygnałowy). Przygotować się do ataku bombami głębinowymi”.

Niszczyciel zrobił gwałtowny zwrot w prawo i popłynął prosto na ślad torpedy wskazany przez sygnalistę ze skrzydła pomostu. Drugi z niszczycieli osłaniający tę flankę eskadry skierował się w tę samą stronę. *HMS „Anson”* przyspieszył i zaczął wchodzić w cyrkulację. Pancerny gigant nie był tak zwrotny jak „Orkan”, ale również próbował obrócić się w kierunku przeciwnika – skracał w ten sposób długość burty stanowiącej łatwy cel dla torpedy i zarazem chronił wrażliwą rufę ze sterem i śrubami.

Kilka minut strachu i torpeda ominęła okręty, prując gdzieś w przestrzeń oceanu. Niszczyciele przystąpiły do kontrataku, ale głośnie „ping” już się nie powtórzyło. Niemiec skrył się w głębinie. Eskadra wróciła na właściwy kurs. Wszystkie statki z zaopatrzeniem dotarły do Murmańska.



**Uroczystości pogrzebowe po śmierci gen. Władysława Sikorskiego, Plymouth, W. Brytania. Trumna na pokładzie ORP "Orkan". 10 lipca 1943 r. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego (autor: Czesław Datka)**

**Uroczystości pogrzebowe po śmierci gen. Władysława Sikorskiego, Plymouth, W. Brytania. Przybycie ORP "Orkan". 10 lipca 1943 r. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego (autor: Czesław Datka)**

W dniu 5 lipca kmdr Hryniewiecki został wezwany do dowództwa bazy. Otrzymał tam rozkaz wypłynięcia do Gibraltaru po trumnę z ciałem gen. Władysława Sikorskiego. „Orkan” popłynął na południe z prędkością 25 węzłów.

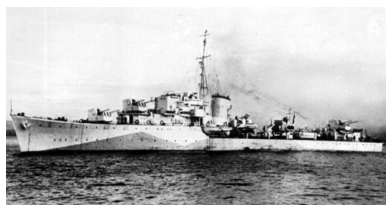
## **Ostatni rejs generała**

Po wielu rejsach w konwojach atlantyckich w maju i czerwcu 1943 r. ORP „Orkan” został odesłany na kilkunastodniową przerwę do bazy w Plymouth. W dniu 5 lipca kmdr Hryniewiecki został wezwany do dowództwa bazy. Otrzymał tam rozkaz wypłynięcia do Gibraltaru po trumnę z ciałem gen. Władysława Sikorskiego. „Orkan” popłynął na południe z prędkością 25 węzłów. W ciągu kilkudniowego rejsu nie napotkał nieprzyjaciela, a jedyne problemy sprawiały silny wiatr i wysoka fala. Przed świtem 8 lipca niszczyciel wszedł do gibraltarskiego portu.

Na miejscu doszło do małego sporu. Przedstawiciele polskich władz chcieli, aby na pokład, prócz trumny generała, zabrano przygotowane już do transportu ciała szefa Sztabu Naczelnego Wodza gen. Tadeusza Klimeckiego, adiutanta Naczelnego Wodza por. Józefa Ponikiewskiego i brytyjskiego oficera łącznikowego mjr. Victora Cazaleta. Hryniewiecki odmówił, zasłaniając się przepisami sanitarnymi (drewniane trumny były niszczelne). Ostatecznie o 8.45 polscy żołnierze przenieśli na pokład trumnę Naczelnego Wodza. Gdy przekraczała burtę, działa gibraltarskiej twierdzy zagrzmiały siedemnastosalwowym salutem pożegnalnym. Asystujący ceremonii na nabrzeżu gubernator Gibraltaru, dowódcy stacjonujących w bazie jednostek *Royal*

Navy, dowódcy tamtejszego lotnictwa oraz przedstawiciele sojusznicznych misji wojskowych również oddali wojskowe honory. Trumnę umieszczono na katafalku ustawionym na platformie przeciwlotniczego działa kal. 102 mm. Obok stanęła marynarska warta honorowa. Na pokład weszli również gen. Stanisław Ujejski, ppłk Michał Protasewicz i dr Józef Retinger. Okręt natychmiast odcumował i odpłynął, żegnany dźwiękami *Mazurka Dąbrowskiego*, granego przez orkiestrę brytyjskiej piechoty morskiej.

Przez całą drogę „Orkan” pozostawał pod opieką lotnictwa dalekiego zasięgu. Trumna z ciałem gen. Sikorskiego spoczywała w pomieszczeniu rufowej nadbudówki, solidnie przymocowana do pokładu na wypadek pojawienia się zbyt dużej fali. Bandera powiewała na szczycie masztu.



**ORP "Orkan". Fot. Wikimedia**

**Commons/domena publiczna**

**(zdjęcie było opublikowane w:**

**Jerzy Pertek, *Wielkie dni małej***

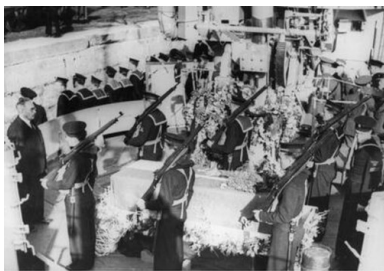
***floty*, Wyd. Poznańskie, Poznań**

**1976)**

Do „Orkana” 10 lipca, ok. 15.00, podeszły dwa brytyjskie niszczyciele eskortowe: *HMS „Holderness”* i *HMS „Wensleydale”*. Okręty w szyku torowym weszły na redę Plymouth, po drodze opuszczając bandery do połowy masztu. Brytyjczycy kurtuazyjnie wywiesili bandery polskie, zachowując jedynie w połowie masztów rufowych *Union Jack*. Na redzie trumnę generała włożono do drugiej, metalowej, którą szczelnie zalutowano. Obie zostały ponownie ustawione na platformie działa przeciwlotniczego i otoczone wartą honorową.

O zmroku „Orkan” w eskorcie brytyjskich niszczycieli wpłynął do portu i przycumował do nabrzeża, na którym czekała wdowa po Naczelnym Wodzu, Helena Sikorska. Portowy dźwig ostrożnie przeniósł trumnę na brzeg. Złożono ją na armatniej lawecie, którą grupa marynarzy przeciągnęła do specjalnego pociągu podstawionego na teren bazy.

Smutna misja została zakończona.



**Uroczystości pogrzebowe po  
śmierci gen. Władysława  
Sikorskiego, Plymouth, W.  
Brytania. Trumna na pokładzie  
ORP "Orkan". 10 lipca 1943 r. Ze  
zbiorów Narodowego Archiwum  
Cyfrowego (autor: Czesław  
Datka)**

Grad odłamków i strumienie ognia pokryły niemal wszystkie stanowiska na otwartym pokładzie. W okamgnieniu zginęli na pomoście dowódca okrętu, towarzyszący mu oficerowie i sygnaliści (wg relacji ocalałego członka załogi, którego stanowisko znajdowało się w głębi pomostu, nikt nawet nie krzyknął).

## **ORP „Orkan” idzie na dno**

Jesienią 1943 r. ORP „Orkan” przydzielono do 10. Grupy Wspierającej. Wojenne losy rzuciły go ponownie na północny Atlantyk, gdzie osłaniał kolejne konwoje. Ostatnim był SC 143, idący z Kanady, składający się z 39 transportowców załadowanych wojennymi zapasami i frachtowca przerobionego na pomocniczy lotniskowiec

eskortowy. Konwój ochraniało kilka kanadyjskich korwet klasy *Flower*, fregata i niszczyciel. Gdy zbliżał się do Islandii, na jego spotkanie wysłano grupę wspierającą – cztery niszczyciele, w tym ORP „Orkan”.

Raz i drugi odpędzono wykrytego zawczasu U-Bootu (po wojnie okazało się, że to „wilcze stado” liczyło kilkanaście jednostek!). Od zmroku 7 października 1943 r. eskorta miotła się wokół konwoju, kierowana w coraz to nowe miejsca namiarami sygnałów radiowych nadawanych przez Niemców. O 21.00 kilkaset metrów za rufą „Orkana” wytrysnęła fontanna wody – eksplodowała torpeda wystrzelona przez jeden z okrętów podwodnych. O 22.45 ok. 200 metrów od rufy podniosła się kolejna fontanna. Na okręcie nikt nie miał wątpliwości, że U-Booty otrzymały rozkaz zlikwidowania w pierwszym rzędzie okrętów eskortujących, by potem dobrać się do bezbronnych transportowców. Niszczyciele i korwety przystąpiły do energicznej kontrakcji. Dziesiątki oświetlających pocisków, smugi światła z okrętowych reflektorów zamieniły noc w biały dzień. Bomby głębinowe sypały się całymi seriami.



---

**Uroczystości pogrzebowe po  
śmierci gen. Władysława  
Sikorskiego, Plymouth, W.  
Brytania. Przybycie ORP "Orkan".  
10 lipca 1943 r. Widoczni m.in.  
gen. Stanisław Ujejski i Józef  
Retinger - sekretarz osobisty gen.  
Sikorskiego. Ze zbiorów  
Narodowego Archiwum  
Cyfrowego (autor: Czesław  
Datka)**



Nad ranem sytuacja zaczęła się uspokajać. Wydawało się, że Niemcy zostali odpędzeni od konwoju. Tymczasem „wilcze stado” kontynuowało pościg. O 6.00 było ok. 10 mil za konwojem. W tym samym rejonie pozostawały cztery niszczyciele grupy wspierającej. Jeden z U-Bootów próbował bezskutecznie storpedować brytyjski niszczyciel – torpeda wybuchła w wodzie, kilkadziesiąt metrów od celu. U-378 wziął wówczas na celownik zygzakującego „Orkana”. Odpalona torpeda (wg różnych wersji – akustyczna lub tradycyjna) dosięgnęła okrętu o 6.05.

Eksplozja rozerwała częściowo opróżnione zbiorniki paliwa. Znajdujące się w nich pod ciśnieniem opary natychmiast się zapaliły i wyrzuciły strumienie płonącej ropy na pokład i pomost bojowy okrętu. Grad odłamków i strumienie ognia pokryły niemal wszystkie stanowiska na otwartym pokładzie. W okamgnieniu zginęli na pomoście dowódca okrętu, towarzyszący mu oficerowie i sygnaliści (wg relacji ocalałego członka załogi, którego stanowisko znajdowało się w głębi pomostu, nikt nawet nie krzyknął). Podobnie zginęły obsługi wyrzutni bomb głębinowych na rufie, wyrzutni torpedowej na śródokręciu i ulokowanych obok niej stanowisk broni przeciwlotniczej. Nie uratował się nikt z maszynowni, błyskawicznie zalanej wodą. Zginęło dziesięciu z piętnastu marynarzy z obsługi wieży artyleryjskiej nr 2, położonej przed pomostem bojowym, oblanej płonącym paliwem odcinającym wyjście przez główny właz. Uratowali się ci, którzy zeskoczyli do pomieszczenia magazynu amunicyjnego. Kilkudziesięciu marynarzy utonęło w pomieszczeniach dziobowych, których włazy zacięły się w grodziach zdeformowanych eksplozją.

Ocalała część załogi do końca próbowała wykonywać swoje obowiązki. Kapitan Stanisław Pohorecki wy dostał się z kabiny nawigacyjnej w głębi pomostu, przebijając się przez ogień w grubym przeciwdeszczowym płaszczu. Na dziobowym pokładzie kierował zrzuconiem tratwy ratunkowej (jedyna szalupa na pokładzie rufowym zamieniła się w płonące drzazgi). Potem nakazał wszystkim marynarzom opuszczenie okrętu, który nabierał niebezpiecznego przechyłu. Obsługa radiostacji po upewnieniu się, że na pomoście nie pozostał nikt żywy, przekazała przez radio otwartym tekstem – nie było możliwości zakodowania sygnału, bo oświetlenie nie działało – „zostaliśmy storpedowani”, a potem dodatkowo „toniemy”. Po czym starszy marynarz Kęsik, marynarz Zdziński i brytyjski sygnalista Walton wyszli z kabiny, zamykając i starannie ryglując za sobą drzwi (był to regulaminowy sposób zabezpieczenia książek kodowych przed przypadkowym wypłynięciem i możliwością przechwycenia przez nieprzyjaciela). Starszy marynarz Dworzecki, z trudem utrzymując się na stromo nachylonym pokładzie, otworzył zawory bezpieczeństwa, uwalniając w ten sposób parę z kotłów i zapobiegając dodatkowej eksplozji rozrywającej kadłub. Dało to marynarzom znajdującym się na śródokręciu i rufie kilkadziesiąt sekund na opuszczenie okrętu. O 6.10 ORP „Orkan” zniknął pod powierzchnią morza. Chwilę później z głębin dobiegł odgłos serii zduszonych eksplozji. Prawdopodobnie wybuchły odbezpieczone bomby głębinowe.

Kilkadziesiąt osób (od 60 do 80) znalazło się w wodzie. Nie wszyscy mieli na sobie pasy ratunkowe. Część z tych, którzy mieli pasy, nie zdążyła nadmuchać ich na pokładzie, a w wodzie nie było to możliwe. Dla nich ratunkiem były pozostałe na powierzchni szczątki, duża metalowa tratwa ratunkowa, którą udało się zrzucić z dziobowego pokładu na wodę, i dwie małe korkowe tratwy, mocowane zwykle na ścianach nadbudówek. Na dużej tratwie starano się umieścić rannych i najsłabszych. Pozostali próbowali się utrzymać bocznych linek, żeby nie zgubić się w ciemnościach, bo samotne dryfowanie zmniejszało szanse na ratunek. Do świtu żaden z

okrętów eskorty nie mógł odejść od konwoju. Ochrona płynących transportowców miała bezwzględny prymat nad ratowaniem tonących. Wiatr, fala, przenikliwe zimno lub płonąca na powierzchni oceanu ropa zabijały równie skutecznie, jak eksplozja.

Okolo 7.30 na miejsce zatopienia „Orkana” przyplłynęli bliźniaczy niszczyciel *HMS „Musketeer”* i – wbrew regulaminowi! – zastopował, osłaniając swoim kadłubem połączone linkami tratwy. Za burtę wyrzucono ratunkowe siatki, po których rozbitkowie musieli jeszcze wspiać się na zbawczy pokład. Nie wszystkim się udało. Kilka osób odpadło od siatek i utonęło w ostatniej chwili, dosłownie o krok od zbawczego okrętu, mimo że dwóch oficerów i siedmiu marynarzy brytyjskich wskoczyło do wody, aby pomagać najslabszym rozbitkom. Rannych natychmiast umieszczono w izbie chorych. Okolo 8.00 dowódca grupy wspierającej zarządził koniec akcji ratunkowej i powrót do konwoju. Ostatecznie z załogi liczącej 240 osób uratowano 1 oficera, 39 podoficerów i marynarzy polskich oraz 3 Brytyjczyków z oddziału łącznikowego.

\* \* \*

Polskie niszczyciele wchodziły do służby parami. Z pierwszej pary, „francuzów”, ORP „Wicher” został zbombardowany i zatopiony w porcie helskim już 3 września 1939 r. Z pary „anglików” ORP „Grom”, trafiony bombą lotniczą, zatonął 4 maja 1940 r. w fiordzie Rombakken pod Narwikiem. Z pary niszczycieli eskortowych ORP „Krakowiak” i ORP „Kujawiak” ten drugi wyleciał w powietrze nocą z 15 na 16 czerwca 1942 r. na minie niedaleko portu La Valetta na Malcie. Z pary ORP „Piorun” i ORP „Orkan” też przetrwał tylko jeden.



**Kmdr Stanisław Hryniewiecki na pomoście „Orkana”. Fot. Wikimedia Commons/domena publiczna**

Dziś pod banderą Polskiej Marynarki Wojennej pływa mały okręt rakietowy ORP „Orkan”.

Tekst pochodzi z nr 5/2018 „Biuletynu IPN”

**COFNIJ SIĘ**