

Andrzej Kotecki

Monografia legendarnego okrętu

Niepodległość i Pamięć 24/4 (60), 442-447

2017

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Andrzej Kotecki

Monografia legendarnego okrętu

ORP „Orzeł” to okręt podwodny Marynarki Wojennej RP owiany legendą. Jej źródła należy doszukiwać się w krótkim, ale obfitującym w znaczące wydarzenia okresie między 1 września 1939 roku a 8 czerwca 1940 roku. I one są również przedmiotem treści tej książki.

Był to jeden z najnowocześniejszych okrętów podwodnych, jakie pływały w tamtym czasie po wodach Bałtyku. Zaprojektowany i zbudowany został na zamówienie Marynarki Wojennej RP w holenderskiej stoczni N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde” w Vlissingen. Jego budowa została sfinansowana w znacznej części ze składek społecznych. W tym celu zorganizowano zbiórkę pieniężną, którą prowadził powołany w Warszawie Komitet Główny Fundacji Łodzi Podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego. Początkowo składki były zbierane w środowisku wojskowym. By mogły mieć charakter bardziej powszechny, w 1928 roku dotychczasowy Komitet został przekształcony w Komitet Funduszu Łodzi Podwodnej. Po kolejnych zmianach organizacyjnych sprawą zajął się Fundusz Obrony Morskiej (FOM). Przejął on dotychczas zebrane środki w wysokości 2 644 566 zł. Ostatecznie na koncie Funduszu Obrony Morskiej zgromadzono kwotę 8 368 265 zł, która została przekazana do dyspozycji Skarbu Państwa. Umożliwiła ona przystąpienie do budowy okrętu.

W przemyśle okrętowym utarł się zwyczaj inauguracji budowy nowej jednostki podczas uroczystości położenia stępki i data ta jest skrupulatnie odnotowywana w kronice jednostki. W przypadku ORP „Orzeł” odbyło się to 14 sierpnia 1936 roku. Niemal rok później ukazał się rozkaz ministra spraw wojskowych o nadaniu okrętowi nazwy „Orzeł” (W tym samym

rozkazie nadano nazwę bliźniaczej jednostce budowanej również w Holandii wg tego samego projektu – ORP „Sęp”). W kontrakcie dotyczącym budowy strona polska zapewniła sobie dostawę komponentów do budowy z rodzimych fabryk. Takie działanie miało dwa zasadnicze cele:

1. Obniżenie kosztów budowy,
2. Przygotowanie polskiego przemysłu do produkcji na rzecz rodzimego przemysłu stoczniowego.

Przez cały czas pieczę nad budową sprawowała Marynarka Wojenna RP za pośrednictwem oddelegowanej do Hagi Polskiej Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów w Holandii.

Pierwszy etap budowy zakończyło wodowanie okrętu 15 stycznia 1938 roku. Matką chrzestną została generałowa Jadwiga Sosnkowska. Budowę definitywnie zakończyło podpisanie protokołu zdawczo-odbiorczego i podniesienie 2 lutego 1939 roku na okręcie polskiej bandery. Uroczyste powitanie w Gdyni nastąpiło 10 lutego 1939 roku, a więc w kolejną rocznicę Zaślubin Polski z Morzem. Uczestnikami tej uroczystości byli przedstawiciele władz państwowych, wojskowych i samorządowych z gen. Sosnkowskim na czele. Od tej chwili rozpoczęła się służba okrętu pod polską banderą w czasie pokoju. Pierwszym jego dowódcą został kmdr ppor. Henryk Kłoczowski.

W chwili wybuchu wojny, 1 września 1939 roku okręt wraz z załogą i pozostałymi czterema okrętami podwodnymi realizował plan „Worek”. Z powodu choroby dowódcy, 14 września załoga otrzymała zgodę na wejście do jednego z portów neutralnych. Wybór padł na Tallin w Estonii... I tu rozpoczęła się epopeja okrętu, która urosła do rangi jednego z mitów historii Polski i została dokładnie opisana w literaturze przedmiotu, w tym oczywiście również w prezentowanej monografii.

Po szczęśliwym dojeździe do Wielkiej Brytanii, okręt został włączony do działań patrolowych na wodach Morza Północnego i Norweskiego. Ten czas służby zakończył się tragicznie dla całej załogi i okrętu w czasie szóstego patrolu, na który załoga wyszła 23 maja 1940 roku. Miała z niego powrócić do bazy 8 czerwca 1940 roku. Niestety... Do dziś nie wiemy ani co było powodem, ani gdzie ten rejs miał swój tragiczny finał.

Swoje opracowanie autor podzielił na trzy części. W pierwszej przedstawił historię okrętu od czasu jego powstania, poprzez budowę i służbę do 1 września 1939. Znalazły się tu obszerne informacje na temat genezy

i idei budowy tego okrętu. Ponadto zwraca uwagę na udział społeczeństwa w sfinansowaniu tej nowoczesnej jednostki. Podkreśla również fakt zaangażowania przemysłu polskiego w tę budowę. Oczywiście z racji krótkiego czasu, ten okres służby ORP „Orzeł” pod polską banderą nie stanowi obszernego fragmentu książki.

Znacznie więcej miejsca autor poświęcił pierwszemu okresowi wojny od 1 września 1939 roku do chwili wejścia do Tallina. Za podstawę swojego opracowania przyjął materiały archiwalne. Wśród nich warto zwrócić uwagę na cytowany zespół bardzo ważnych dokumentów, jakimi niewątpliwie są *Akta w sprawie karnej byłego komandora Kłoczowski* (sic!). Kolejna część to opis ucieczki załogi wraz z okrętem z pułapki w Tallinie i przejścia przez Bałtyk i Cieśniny Duńskie do Wielkiej Brytanii. W wyniku tego szczęśliwego wydarzenia okręt został wcielony do odradzającej się Polskiej Marynarki Wojennej.

Podczas służby w Polskiej Marynarce Wojennej w ramach Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, okręt odbył 5 patroli po Morzu Północnym. Jak wspomniano powyżej, z szóstego, na przełomie maja i czerwca już niestety nie powrócił. Autor omawia je wszystkie, zwracając szczególną uwagę na patrol czwarty (3–18 kwietnia 1940 roku). W czasie tego rejsu ORP „Orzeł” zatopił transportowiec „Rio de Janeiro”. Na jego pokładzie, a w zasadzie w jego ładowniach, zamiast tradycyjnego frachtu, przewożeni byli szczególnie pasażerowie – żołnierze pierwszego rzutu niemieckich sił inwazyjnych w Norwegii. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że dowódcą III niemieckiego zespołu inwazyjnego był kontradmirał Hubert Schmudt, ten sam, który pozostawił po sobie pamiątnik z działań bojowych na polskim Wybrzeżu we wrześniu 1939 roku¹.

I w końcu nadszedł ów szósty, tragiczny rejs patrolowy. 23 maja 1940 roku, o godzinie 23⁰⁰ okręt wyszedł z portu obierając kurs na wyznaczony akwen. Był to rejon na zachód od Płw. Jutlandzkiego. By zaprezentować przebieg tego właśnie patrolu, autor sięgnął do informacji zamieszczonych w dokumencie sprawozdawczo-informacyjnym przygotowanym przez wiceadmirała Maxa Hortona oraz dziennika działań bojowych C in C Rosyth. Powrót miał nastąpić 8 czerwca... Niestety, do dziś nie wiemy ani gdzie, ani kiedy, ani w jaki sposób Polska Marynarka Wojenna straciła ten okręt

¹ Zob. Z. Wojciechowski, *Dziennik działań wojennych kontradmirała Huberta Schmudta z 1939 r.*, „Biuletyn Historyczny”, Gdynia 2003, nr 18, s. 42–56.

wraz z całą doświadczoną i zaprawioną w morskim rzemiośle, również tym bojowym, załogą.

W tym miejscu rozpoczyna się trzecia część książki. Przynosi ona równie bogaty materiał informacyjny i powiązany z nim ilustracyjny, co dwa poprzednie. Dwa pierwsze rozdziały zostały napisane w oparciu o fakty znane z licznych dokumentów i wspomnień uczestników opisywanych wydarzeń. Tutaj jest podobnie, z tą jednak różnicą, że fakty odnoszą się do badań i działań poszukiwawczych wraku okrętu, wysuwania różnych hipotez na temat jego zaginięcia i działań zmierzających do ich udowodnienia lub też obalenia. Ta część monografii została opatrzona wspólnym tytułem *Hipotezy zatonięcia ORP „Orzeł” i ich weryfikacja*. Autor przytacza osiem hipotez dotyczących przyczyn i miejsca zatonięcia okrętu:

1. Zatopienie okrętu w wyniku wykonanego ataku torpedowego lub staranowania przez aliancki okręt podwodny;
2. Zatopienie okrętu w wyniku wykonanego ataku torpedowego lub staranowania przez niemiecki okręt podwodny;
3. Zatopienie okrętu w wyniku wykonanego ataku lub staranowania przez aliancki okręt nawodny;
4. Zatopienie okrętu w wyniku wykonanego ataku lub staranowania przez niemiecki okręt nawodny;
5. Zatopienie okrętu w wyniku ataku lotnictwa niemieckiego;
6. Zatopienie okrętu w wyniku ataku lotnictwa alianckiego;
7. Zatopienie okrętu wskutek wejścia na minę;
8. Zatopienie na skutek nieszczęśliwego wypadku bądź z powodu innych przyczyn.

Wszystkie przytoczone hipotezy autor analizuje w oparciu o materiał archiwalny dotyczący działalności floty alianckiej. Niezwykle ważnym elementem tych dociekań jest analiza porównawcza, która mogłaby podtrzymać lub obalić konkretną hipotezę. Autor prezentowanej monografii postawił sobie za cel zebrać i podsumować dotychczasowy stan badań nad historią okrętu oraz jej tragicznym zakończeniem. Argumentem przemawiającym za rzetelnością pracy badawczej jest fakt, iż sięgnął on do źródeł archiwalnych i licznych publikacji. I to nie tylko naszych, krajowych, ale również zagranicznych. Swoją analizę oparł na bazie źródłowej (archiwalnej) Instytutu Polskiego Muzeum im. Generała Sikorskiego, a także

National Archives of the United Kingdom – London. Aby być autorem rzetelnym sięgnął również do zasobu Bundesarchiv – Militärarchiv Freiburg im Breisgau. Tak szerokie wykorzystanie dostępnych materiałów archiwalnych stanowi niezwykle ważny argument przemawiający na korzyść tej publikacji. Daje ona w ten sposób możliwość rzetelnego zaprezentowania tej kwestii czytelnikowi.

Tak solidna podbudowa merytoryczna stanowi tylko jeden, ale jakże ważny walor tej książki. Drugim jest opublikowanie wyników materiałów pozyskanych w czasie organizowanych w ostatnich latach ekspedycji poszukiwawczych wraku ORP „Orzeł”. Niestety, żadna z nich do chwili obecnej nie przyniosła rozwiązania tej tragicznej zagadki. Daremne jak na razie okazały się dotychczasowe działania gabinetowe autora i innych badaczy, czyli dociekania na podstawie materiałów archiwalnych i literatury przedmiotu. Bezowocne okazały się również organizowane z Polski na Morze Północne ekspedycje. Jedyny wniosek wynikający z dotychczasowych działań jest taki, że badaczy czeka jeszcze wiele trudu, nim dotrą do miejsca spoczynku tego okrętu i jego załogi. Nadal też należy uważnie śledzić zawartość archiwów, bowiem nawet najdrobniejszy, niepozorny ślad może naprowadzić na trop miejsca pełnienia „wiecznej wachty”. W odniesieniu do poszukiwań na morzu, a w zasadzie na jego bezkresnym dnie, można je porównać do poszukiwania przysłowiowej igły w stogu siana.

W przypadku tej książki należy zwrócić uwagę również na bardzo staranną szatę graficzną. Publikacja została wydana niezwykle pieczołowicie, jest to niewątpliwa zasługa zespołu Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, który wziął na siebie trud redakcji i publikacji. W książce znalazło się miejsce dla bogatego materiału ilustracyjnego, często do tej pory niepublikowanego, co jest wspólną zasługą autora i wydawcy. Przykładem są zdjęcia, szczególnie te odnoszące się do poszczególnych etapów budowy okrętu. W części dotyczącej działalności bojowej znalazły się liczne mapy prezentujące rejony pływania okrętu. Stanowią one również istotny element ilustrujący część poświęconą hipotezom o miejscu jego zatonięcia. Wszystkie one w doskonały sposób uzupełniają treść monografii. Ale nie tylko. Ułatwiają również lekturę, a nawet rzecz by można uprzyjemniają ją. Choć zdjęcia zostały opublikowane w sepia, to ich jakość i wyrazistość uatrakcyjniają publikację.

Tak przygotowane wydawnictwo nie mogłoby się obyć bez tzw. aparatu naukowego. Oczywiście otwiera je bibliografia, która zawiera zarówno wy-

kaz archiwaliów, jak i publikacji książkowych oraz prasowych. Obok tych dotyczących bezpośrednio okrętu, prezentuje również literaturę przedmiotu pomocną w opisywaniu tej historii. Kolejnym elementem książki jest indeks. Składa się on z dwóch elementów – indeksu postaci i indeksu okrętów. Ważnym uzupełnieniem treści są dwa załączniki. Pierwszy to wykaz załóg ORP „Orzeł”, drugi stanowią mapy ilustrujące sytuację na morzu od chwili rozpoczęcia ostatniego rejsu patrolowego aż do 12 czerwca 1940 roku godz. 24⁰⁰, czyli czasu zakończenia poszukiwań okrętu.

Wydana książka stanowi podsumowanie dotychczasowej wiedzy na temat okrętu, szczególnie w zakresie działań mających na celu wyjaśnienie tragicznych okoliczności związanych z dopełnieniem jego losu. Ale ma ona jeszcze jeden bardzo istotny walor. W Marynarce Wojennej RP po dziś dzień pływa okręt podwodny ORP „Orzeł”, który jest trzecią jednostką o tej nazwie. Wcześniej, w latach 1962–1983 nazwę ORP „Orzeł” (292) nosił okręt podwodny prod. ZSRR typ NATO *Whiskey*. Trzecim jest ORP „Orzeł” (291) – typ NATO *Kilo* prod. ZSRR, na którym polska bandera podniesiona została w 1986 roku. Dla dzisiejszej załogi tego podwodniaka istotnym elementem jest znajomość tradycji i historii związanej z nazwą okrętu, na którym pełnią swoją służbę. A przecież tradycja jednostki bojowej w każdym rodzaju wojsk ma ogromne znaczenie dla tzw. morale żołnierzy i oficerów, dla kształtowania wzorców zachowań dzisiejszych żołnierzy, a w tym przypadku marynarzy.

Andrzej Kotecki

Hubert Jando, *ORP „Orzeł”. Historia i hipotezy jego zatonięcia*, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, Gdynia 2015, ss. 272.