

Instytut Pamięci Narodowej - Kraków

<https://krakow.ipn.gov.pl/pl4/edukacja/przystanek-historia/100023,Ostatni-patrol-ORP-Orzel.html>
25.04.2024, 22:22

Ostatni patrol ORP „Orzeł”

23 maja 1940 r. o godz. 23 ze szkockiego portu Rosyth na patrol wypłynął ORP „Orzeł”. Według rozkazu Royal Navy polski okręt podwodny miał się skierować do centralnej części Morza Północnego.

1 i 2 czerwca, na polecenia Admiralicji, „Orzeł” zmieniał pozycję, nie potwierdzając odbioru rozkazów, co tłumaczono ostrożnością. Chodziło o to, by niemieckie stacje namiarowe nie wykryły jednostki. 5 czerwca o godz. 22 ORP „Orzeł” otrzymał rozkaz powrotu do bazy. Gdy nie pojawił się w przewidywanym terminie i nie odpowiadał na polecenia podania pozycji, 11 czerwca został uznany przez Królewską Marynarkę Wojenną za zaginiony.

Nowoczesna konstrukcja

ORP „Orzeł” był torpedowym okrętem podwodnym, zaprojektowanym przy współudziale polskich specjalistów i zbudowanym w Niderlandach. Wodowanie odbyło się 15 stycznia 1938 r., a matką chrzestną została generałowa Jadwiga Sosnkowska.

Spawane elementy stalowe konstrukcji zapewniały mniejszą masę i większą wytrzymałość, wszystkie zaś powierzchnie kontrolne jednostki, luki, zawory zbiorników balastowych, układ sterowania, stery zanurzenia i peryskopy, sterowane były hydraulicznie, co było nowością w owym czasie. Wyposażenie w nowoczesną aparaturę nawigacyjną, łącznościową oraz hydroakustyczną, uzbrojenie przeciwlotnicze chowane w wodoszczelnych studzienkach,



ORP „Orzeł”



ORP „Orzeł”

silne uzbrojenie (m.in. 20 torped wyrzeliwanych z 12 wyrzutni) i prędkość okrętu sprawiły, że pod względem wielu parametrów taktyczno-technicznych „Orzeł” przewyższał jednostki podwodne innych krajów basenu Morza Bałtyckiego. Przy 84 metrach długości całkowitej i wyporności w zanurzeniu 1473 ton mógł bezpiecznie zanurzać się na głębokość co najmniej 100 metrów. Osiągał prędkość 19,44 węzła (około 36 km/h) na powierzchni oraz 8,9 węzła (około 16 km/h) w zanurzeniu. 2 lutego 1939 r. okręt został oficjalnie włączony do Dywizjonu Okrętów Podwodnych Marynarki Wojennej.

Komandor zachorował?

Wybuch II wojny światowej był początkiem jednej z najbardziej spektakularnych historii naszych sił morskich i powstania legendy ORP „Orzeł”. Dziwne i dwuznaczne zachowanie dowódcy okrętu kmdr. Henryka Kłockowskiego dało początek owej legendzie.

„Orzeł” tuż przed 1 września 1939 r. otrzymał rozkazy związane z jego służbą na Bałtyku w czasie działań wojennych. Rozkazów tych jednak nie wykonał, opuścił swój sektor działania, nie reagował na rozkazy dowódcy floty i dywizjonu okrętów podwodnych, wykonywał działania wbrew poleceniom przełożonych.

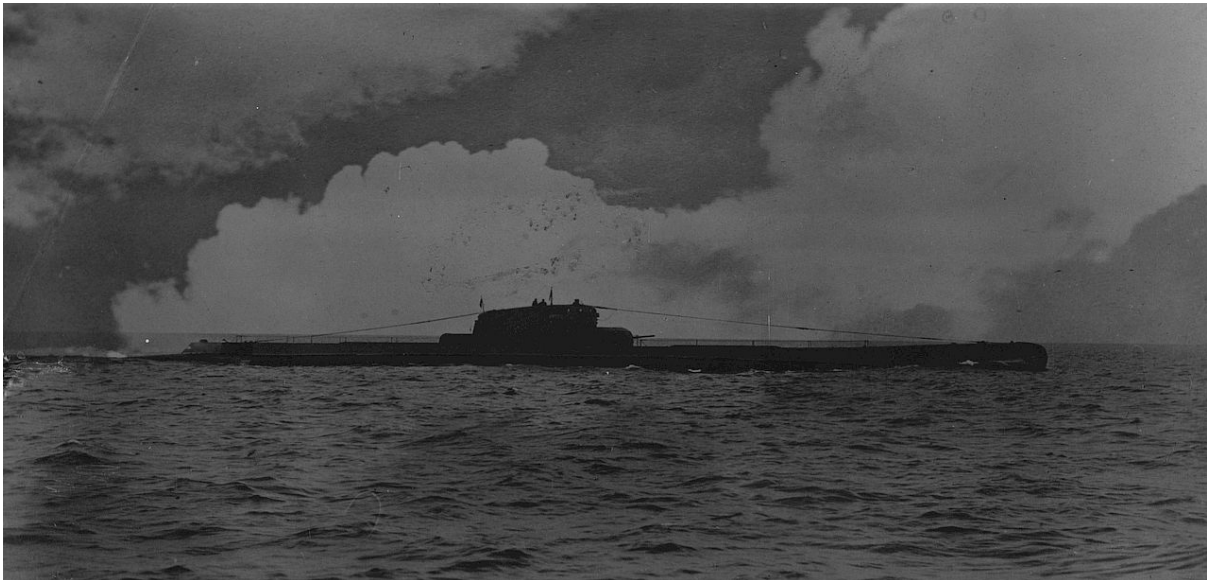
W rezultacie decyzji dowódcy okrętu, spowodowanych prawdopodobnie symulowaną chorobą i nieprawdziwymi sugestiami o poważnym uszkodzeniu, „Orzeł” zmuszony był zawinąć do portu w Tallinie, w Estonii. Tam kmdr. Kłockowskiego przetransportowano do szpitala, a dowództwo przejął kpt. Jan Grudziński. Kontrowersyjnym zachowaniem kmdr. Kłockowskiego podczas pierwszych dni wojny i później w obozie w ZSRS zajął się sąd morski w Wielkiej Brytanii, gdzie były dowódca znalazł się po uwolnieniu z sowieckich łagrów. Wyrokiem sądu został zdegradowany do stopnia marynarza oraz skazany na cztery lata więzienia, których ze względu na wojnę nie odsiedział.

Internowanie w Tallinie i ucieczka

„Orzeł” został internowany przez władze estońskie, czego zarówno nowy dowódca, jak i załoga nie przyjęli do wiadomości. Zdecydowano się na ucieczkę. W obawie przed międzynarodowymi reperkusjami upozorowano bunt marynarzy i dzięki brawurowej akcji załogi pod dowództwem kpt. Grudzińskiego, w nocy z 17 na 18 września 1939 r. udało wyrwać z Tallina i rozpocząć legendarny, 27-dniowy rejs na Wyspy Brytyjskie.

Płynęli mimo braku skonfiskowanego dziennika nawigacyjnego i map, które oficer

nawigacyjny ppor. mar. Marian Mokrski odtwarzał z pamięci, na podstawie charakterystyki świateł latarni morskich, korzystając z ocalałego spisu latarni. Polscy podwodniacy dokonali niewiarygodnego wyczynu bez podstawowego uzbrojenia, ponieważ po internowaniu okrętu Estończycy niezwłocznie przystąpili nie tylko do konfiskowania pomocy nawigacyjnych, ale także rozbijania załogi z broni osobistej, usunięcia zamków z dział okrętu oraz wyładowywania amunicji i torped (na okręcie zostało ich sześć z dwudziestu). 14 października 1939 r. bohaterska załoga doprowadziła okręt do portu Rosyth.



Służba w Royal Navy

ORP „Orzeł” wraz z ORP „Wilk” (również przedarł się z Bałtyku do Wielkiej Brytanii), a także niszczycielami ORP „Burza”, „Błyskawica” i „Grom” (wydostały się wcześniej) stanowił załążek odbudowywanej marynarki. Na mocy umowy z Brytyjczykami utworzono specjalny Oddział Polskiej Marynarki Wojennej, działający w ramach Royal Navy. Już 1 grudnia 1939 r. „Orzeł”, po gruntownym remoncie oraz naprawie uzbrojenia, powrócił do służby. Załogę uzupełniono o angielską grupę łącznikową, a okręt wszedł w skład Drugiej Flotyli Okrętów Podwodnych Royal Navy.

W pierwszym okresie „Orzeł” brał udział w eskortowaniu kilku wypraw konwojowych. 18 stycznia 1940 r. rozpoczął samodzielną służbę patrolową na Morzu Północnym. 8 kwietnia 1940 r., podczas kolejnego patrolu, wślawił się spektakularna akcją, zatapiając niemiecki transportowiec „Rio de Janeiro”, przewożący w ramach operacji „Weserübung” (inwazja III Rzeszy na Norwegię), około 400 żołnierzy i sprzęt wojskowy, przeznaczony do desantowania w Bergen. Informacja przekazana przez „Orła” była jednym z pierwszych sygnałów świadczących o niemieckich planach, ale zlekceważyło ją brytyjskie dowództwo.

Zaginiony

Do 23 maja 1940 r. „Orzeł” odbył sześć samodzielných patroli. Z niewyjaśnionych przyczyn ten szósty okazał się ostatnim. Okręt zaginął wraz z całą załogą (63 osoby) podczas patrolu na Morzu Północnym, na przełomie maja i czerwca 1940 r. 11 czerwca został uznany za

zaginiony. Następnego dnia Brytyjczycy wyrazili żal z powodu zaginięcia jednostki. Dowódca Floty Podwodnej Royal Navy wiceadm. Max Horton stwierdził: „Dzielność i wydajność, które towarzyszyły »Orłowi« przy wykonywaniu jego służby zasługują na najwyższą pochwałę, a rola, jaka przypadła okrętowi była bardzo wartościowym udziałem w wysiłku wojennym sprzymierzonych”.

Do dzisiaj nie jest znana dokładna data, miejsce i przyczyny zaginięcia okrętu. Rozważane są rozmaite hipotezy: od wejścia na minę morską na brytyjskim lub niemieckim polu minowym, poprzez zatopienie przez bombowiec Luftwaffe lub niemiecki patrolowiec, po omyłkowe storpedowanie przez powracający z patrolu holenderski okręt podwodny. Nie wyklucza się także omyłkowego zatopienia przez aliancki samolot patrolowy lub zatonięcia na skutek awarii lub błędu załogi podczas manewrów wynurzenia/zanurzenia.

Nie udało się odnaleźć wraku „Orła”. Mimo kilkunastu wypraw podejmowanych przez ekspedycje cywilne i okręty Marynarki Wojennej. Poszukiwacze deklarują, że nie ustaną w wysiłkach aż do znalezienia tego, co zostało po legendarnej jednostce.

Tekst Piotr Milczanowski