

75 lat temu, w drugim roku wojny, zaginął ORP „Orzeł”, chluba polskiej Marynarki Wojennej.

Nowy film o historii okrętu podwodnego ma pokazać, jak było naprawdę.



Luty 1939 roku, dziewiczy rejs „Orła” ze stoczni we Vlissingen do Gdyni

TEKA HERODOTA

„ORZEŁ”. LEGENDA ODBRĄZOWIONA

Tak, był moment, kiedy serca zaczęły nam bić naprawdę mocno. Jednak nadzieje rozplynęły się po piętnastu minutach – wspomina Tomasz Stachura, szef ekspedycji „Santi Odnaleźć Orła”, która w maju przeszukiwała fragment Morza Północnego. W pewnym momencie specjalistyczna aparatura na pokładzie kutra zarejestrowała obraz do złudzenia przypominający wrak okrętu podwodnego. – Uchwyciliśmy go na skraju zasięgu naszego sonaru. Musieliśmy zatem zawrócić i raz jeszcze tamtędy przepłynąć, ale tak, by kształt ten mieć nieco bliżej siebie – opowiada hydrograf. – I wtedy rozpięchł się on na tysiące kawałeczków. Okazało się, że natrafiliśmy na ławicę ryb – wzdycha.

Tak więc jedna z największych zagadek II wojny światowej pozostaje nierozwiązana. Nadal nie wiemy, gdzie spoczywa ORP „Orzeł” ani w jakich okolicznościach zatonął. Ale znaków zapytania w opowieści o najsłynniejszym polskim okręcie jest znacznie więcej.

Kompleks? Chyba wyższości

Mariusz Ołdakowski na pokład „Orła” trafił na chwilę, jako dwudziestoletni chłopak. Była wiosna 1940 roku. Okręt stacjonował już wówczas w Wielkiej Brytanii, a Ołdakowski dopiero zdobywał marynarskie szlify. Jako praktykant wziął udział w patrolu, który zresztą później przeszedł do historii. ORP „Orzeł” zatopił podczas niego statek „Rio de Janeiro” przewożący hitlerowskich żołnierzy do Norwegii. Niemcy sposobili się do inwazji na ten kraj, ale starali się zachować to w tajemnicy. Akcja „Orła” przyczyniła się do zdemaskowania ich planów.

Przeszło pół wieku później Ołdakowski udzielił wywiadu dziennikarzowi nieistniejącego już „Życia”. – Kiedyś któryś z polskich historyków zapytał mnie, czy

podczas pobytu w Anglii nie mieliśmy kompleksu niższości – wspominał. – Odpowiedziałem mu: mieliśmy kompleks wyższości, bo nasze okręty były lepsze. W swojej klasie „Błyskawica”, „Grom” i „Orzeł” były najlepsze, najnowocześniejsze we flocie brytyjskiej.

Jego słowa doskonale oddają panujące wówczas nastroje – ORP „Orzeł” był jak sprawa narodowa. Pomysł jego budowy dojrzał od połowy lat 20. W armii powołany został Komitet Główny Fundacji Łodzi Podwodnej. Jego twórcy założyli, że oficerowie i podoficerowie będą przekazywać mu pół procent swoich miesięcznych poborów. Wkrótce gromadzeniem pieniędzy na okręt zajęła się Liga Morska i Kolonialna, sama zaś kwesta przerodziła się w prawdziwy wyścig. Żołnierze rywalizowali z marynarzami, kto da więcej. – Drobne sumy zbierali harcerze, robotnicy, kolejarze, a nawet wierni w kościołach – wlicza dr Hubert Jando, historyk specjalizujący się w dziejach ORP „Orzeł”. Latem 1935 roku w wyniku społecznej akcji polski rząd otrzymał na budowę okrętu podwodnego 5 milionów złotych.

Kilka miesięcy później w Hadze podpisana została umowa ze Zjednoczeniem Stoczni Holenderskich. Zgodnie z nią tamtejsi specjaliści mieli zbudować Polakom dwie jednostki za łączną kwotę 21 milionów złotych. Pierwsza z nich – ORP „Orzeł” – została zwodowana na początku 1938 roku.

– W tym czasie rzeczywistość był to jeden z najnowocześniejszych okrętów podwodnych na świecie – przyznaje Lech Trawicki, wicedyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Dysponował dwoma armatami, na pokład zabierał 20 torped i mógł bezpiecznie zanurzyć się na głębokość nawet stu metrów. Został przystosowany do długotrwałego działania na morzu bez konieczności zawijania do portu. – Propaganda PRL przekonywała później, że ORP „Orzeł” był zbyt duży, jak na niezbyt rozległy i stosunkowo płytki Bałtyk, że jego budowa była przejawem wybujałych ambicji przedwojennej Polski. Jednak całe przedsięwzięcie miało sens – zapewnia Trawicki.

ORP „Orzeł” i zwodowany kilka miesięcy później ORP „Sęp” zostały bowiem stworzone przede wszystkim po to, by walczyć z jednostkami sowieckimi. – Na wypadek wojny z ZSRR miały zablokować flotę wroga w Zatoce Fińskiej – podkreśla Jando. Trawicki zwraca zaś uwagę, że do wiosny 1939 roku Polska nie miała planów na wypadek agresji Niemiec. – Głównym wrogiem był ZSRR. Sowieckie okręty od czasu do czasu zresztą urządzały prowokacje, przechodząc w okolicach Helu – wyjaśnia. A do trzymania w szachu choćby ich pancerników duże okręty podwodne nadawały się jak najbardziej.

Kiedy w lutym 1939 roku „Orzeł” dotarł ostatecznie do Gdyni, witali go nie tylko państwowi dostojnicy, ale też 30 tysięcy mieszkańców. Niesieni euforią, mogli mieć jeszcze wówczas złudne poczucie bezpieczeństwa. Dni II Rzeczypospolitej były już jednak policzone.

Portret bez grubej kreski

Dowódca ORP „Orzeł”, komandor podporucznik Henryk Kłoczkowski, zaczął się pakować w środku nocy. Dwie walizki, maszyna do pisania, myśliwska fuzja. Swój dobytek przeniósł z okrętu na estońską motorówkę, która chwilę później ruszyła w kierunku Tallina. Kłoczkowski przekonywał, że musi iść do szpitala, gdzie lekarze przyjrzą się jego tajemniczej dolegliwości. Był 15 września 1939 roku.

Kilkadziesiąt dni później w specjalnym raporcie oficerowie z „Orła” napiszą, że podczas gdy okręt znajdował się w wynurzeniu, Kłoczkowski: „uparcie wychodził (na pokład – przyp. ŁZ), belkocząc niezrozumiale i siadał na pomoście koło koła ratunkowego”. Ze takim zachowaniem narażał okręt na niebezpieczeństwo, że chorobę symulował, że był tchórzem.

Jego niegdysiejszy zwierzchnik i protektor, komandor Eugeniusz Pławski, w jednym z listów rzucił: „Coś