

CHARAKTERYSTYKA ORP ORZEŁ

Historia ORP „Orzeł”

Zbiórka społeczna i umowa na budowę okrętu podwodnego

W okresie międzywojennym kwestia rozbudowy i unowocześnienia polskiej floty stała się bezsporną koniecznością. Liczne plany rozbudowy przygotowywane przez polskie władze były w większości wypadków nierealne, a na wykonanie tych mniej oderwanych od rzeczywistości, najwyczejniej brakowało pieniędzy. W tej sytuacji jedyną szansą na wzmocnienie stanu posiadania polskiej floty było ogłoszenie ogólnonarodowej zbiórki mającej na celu zakup nowoczesnej jednostki morskiej. Powstał Komitet Główny Fundacji Łodzi Podwodnej, w kolejnych latach w celu nadania bardziej masowego charakteru ustalono nowy statut fundacji i nadano jej nową nazwę, która odtąd funkcjonowała, jako – Komitet Funduszu Łodzi Podwodnej. W 1929 roku na łamach „Polski Zbrojnej” rozpoczął się „szlachetny pojedynek” pomiędzy przedstawicielami Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej, którego celem było zebranie jak najwyższej kwoty z przeznaczeniem na okręt podwodny.

Wkrótce zbiórka pieniędzy znalazła oddźwięk praktycznie we wszystkich warstwach społeczeństwa polskiego. Drobne sumy zbierali harcerze, kolejarze, robotnicy oraz wierni w kościołach. Początkowo spontaniczne akcje gromadzenia funduszy na okręt podwodny przerodziły się w bardziej zorganizowaną akcję, gdy w dniu 10 marca 1932 roku jej koordynację przejęła Liga Morska i Kolonialna. W jej łonie narodził się Fundusz Floty Narodowej, przemianowany pod koniec 1933 roku na Fundusz Obrony Morskiej. Fundusz ten przejął w swoje posiadanie pieniądze zebrane ze składek przeznaczonych na budowę okrętów wojennych, uzyskanych od społeczeństwa w ramach działalności prowadzonej przez Oddział Ligi Morskiej i Kolonialnej przy Kierownictwie Marynarki Wojennej oraz ze zbiórki odbywającej się pod hasłem „Odpowiedź Treviranusowi”.

Budowa okrętu podwodnego

Pierwszym krokiem do zamówienia okrętu podwodnego było przygotowanie warunków ofertowych. Najkorzystniejszą ofertę złożyli Holendrzy, którzy wystąpili w imieniu Zjednoczenia Stoczni Holenderskich. Ich oferta przewidywała budowę dwóch okrętów podwodnych, pierwszego we Vlissingen, a drugiego w Rotterdamie. Koszt pierwszego okrętu miał zostać pokryty ze środków finansowych zebranych w ramach Funduszu Obrony Morskiej, natomiast koszt drugiego miał obciążyć budżet Państwa. Po przygotowaniu projektu umowy i specyfikacji technicznej budowy okrętów sporządzonej wraz z przedstawicielami odpowiednich służb przez kierownika Wydziału Budowy Okrętów Kierownictwa Marynarki Wojennej komandora porucznika Stanisława Kamieńskiego i jego zastępcę inżyniera Aleksandra Potyrałę, jeszcze przez kilka tygodni trwały polsko-holenderskie negocjacje. W trakcie negocjacji strona holenderska zgodziła się, aby około 85% preliminowanego kosztu budowy, uzbrojenia i wyposażenia dwóch okrętów podwodnych, obliczonego na około 21 mln zł, pokryte zostały polskimi produktami rolnymi (głównie jęczmieniem browarnianym), który w drodze kompensaty Polska miała wyeksportować do Holandii.

Według planów okręt miał zostać wyposażony w 12 wyrzutni torpedowych kalibru 550 mm (po cztery stałe na dziobie i na rufie oraz cztery obracalne zamontowane parami przed i za pomostem), działko 105 mm Boforsa, podwójne działko przeciwlotnicze 40 mm zamontowane w wodoszczelnym szybie oraz podwójny przeciwlotniczy karabin maszynowy 13,2 mm Hotchkiss. Prędkość nawodną jednostki przewidziano na 20 węzłów, a podwodną na 9 węzłów. Zasięg pływania miał wynieść 7000 mil morskich przy możliwości trzymiesięcznego przebywania poza bazą, natomiast maksymalna głębokość zanurzenia miała wynieść 80 metrów. Poza wyjątkowo silnym uzbrojeniem jednostki, godny uwagi jest fakt umożliwienia zmiany kalibru wyrzutni torpedowych z 550 mm, na 533 mm. Ponadto na okręcie zastosowano szereg pionierskich

rozwiązań konstrukcyjnych, którymi było przeniesienie wręg na zewnętrzną stronę kadłuba mocnego, dzięki czemu uzyskano więcej przestrzeni wewnątrz kadłubowej oraz zastosowano spawanie stalowych elementów kiosku, czym znacznie wzmocniono jego wytrzymałość. Dzięki przeciwlotnicze okrętu wysuwane automatycznie podczas wynurzenia usytuowano w wodoszczelnym szybie, natomiast włązy, peryskopy i klapy uruchamiano dzięki zastosowaniu siłowników hydraulicznych, przez co zmniejszono ich awaryjność i wydatnie ułatwiono ich obsługę. W dniu 15 stycznia 1938 r. odbył się chrzest i wodowanie okrętu. Na uroczystość wodowania okrętu podwodnego do Holandii przybyła z Polski delegacja złożona z wielu osób, reprezentujących Zarząd FOM-u i Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej, Kierownictwa Marynarki Wojennej oraz prasy. Ponadto, jako reprezentant rządu RP przybył z Hagi poseł i minister pełnomocny dr Wacław Babinski. Aktu chrztu dokonał ksiądz Hoffman, holenderski działacz polonijny, a matką chrzestną okrętu została żona generała Kazimierza Sosnkowskiego. Rozkazem ministra spraw wojskowych wodowanej jednostce nadano nazwę „Orzeł”, co miało symbolizować siłę bojową, a jednocześnie wielkość starań społecznych, dzięki którym okręt został zbudowany. Prace przy „Orle” postępowały bez zakłóceń i już latem tego samego roku przeprowadzono serię prób morskich. Po ich pomyślnym zakończeniu w dniu 2 lutego 1939 roku we Vlissingen odbyło się oficjalne przekazanie okrętu i uroczyste podniesienie polskiej bandery wojennej. ORP „Orzeł” opuścił Vlissingen i udał się do Gdyni, do której przybył w dniu 7 lutego 1939 roku. Trzy dni później nastąpiło uroczyste przywitanie jednostki w Gdyni, gdzie na kiosku polskiego okrętu podwodnego odsłonięto pamiątkową tablicę informującą o tym, iż został zakupiony ze składek społecznych.

Po przybyciu do Gdyni „Orzeł” wraz z bliźniaczym „Sępem” weszły w skład dywizjonu okrętów podwodnych, stając się jego najnowszymi i najsilniejszymi jednostkami. Dowództwo nad „Orłem” objął komandor podporucznik Henryk Kłoczkowski, natomiast jego załoga składająca się wówczas z sześciu oficerów oraz pięćdziesięciu czterech podoficerów i marynarzy, została uzupełniona kosztem personelu innych okrętów dywizjonu. Kolejne pół roku ORP „Orzeł” spędził na rejsach patrolowych prowadzących pod Piławę oraz na prowadzeniu obserwacji niemieckich jednostek.

Kampania polska

W dniu 1 września 1939 r. o godzinie 05.00 rano dowódca dywizjonu okrętów podwodnych przekazał z Helu rozkaz nakazujący wyjście okrętów podwodnych w tym ORP „Orzeł”, do swych sektorów, w ramach uprzednio przygotowanego planu „Worek”. Plan określał skład sił mających zostać użytych do jego wykonania i nakazywał atakowanie niemieckich jednostek w sektorach dozoru. Jego głównym celem miało być zabezpieczenie polskiego wybrzeża przed ewentualnym niemieckim desantem od strony morza. Dla „Orła” wyznaczono sektor mieszczący się w Zatoce Puckiej, ograniczony od wschodu linią łączącą latarnię w Jastarni i pławę Neufahrwasser na redzie w Gdańsku. Ładowanie baterii miało się odbywać w zachodniej części Zatoki Puckiej. Sektor wyznaczony dla „Orła” był ograniczony z dwóch stron wybrzeżem, a z trzeciej płytkim Zalewem Puckim, którego głębokość nie przekraczała 40 m i nie odpowiadała jego właściwościom operacyjnym. Dowództwo Floty nosiło się z zamiarem trzymania „Orła” w odwodzie i użycia go na wypadek pojawienia się tam dużych jednostek nieprzyjaciela. ORP „Orzeł” opuścił port w Gdyni w dniu 1 września o godzinie 06.35, a w trakcie kolejnego dnia „Orzeł” był świadkiem bombardowania Gdyni i Półwyspu Helskiego. W dniu 8 września stan zdrowia dowódcy okrętu, który od wyjścia z portu narzekał na dolegliwości żołądkowe, pogorszył się na tyle, że zdecydowano się o tym fakcie poinformować dowództwo. Okręt otrzymał rozkaz udania się do Helu celem wymiany dowódcy lub opuszczenia przez niego jednostki w jednym z portów neutralnych i działania pod dowództwem zastępcy dowódcy okrętu. W dniu 13 września 1939 roku na skutek pogarszającego się stanu zdrowia dowódca okrętu – Henryk Kłoczkowski – postanowił udać się do odległego Tallina, gdzie podjął decyzję o zejściu z okrętu.

Internowanie okrętu w Tallinnie i ucieczka

W dniu 14 września o godzinie 21.30 „Orzeł” zawinął na redę Tallinna, W dniu 15 września na pokładzie okrętu podwodnego zjawiała się komisja pod przewodnictwem st. kpt. Jozannesa Santpanka mająca za zadanie ocenić rozmiary uszkodzeń okrętu. Po dokonanych oględzinach

na pokład „Orła” przybył wyższy oficer marynarki estońskiej w towarzystwie uzbrojonych marynarzy informując, iż ORP „Orzeł” został internowany. Estończycy zabrali z pokładu dziennik pokładowy, mapy nawigacyjne oraz polską banderę. Po wyokrętowaniu polskich marynarzy okręt został wyholowany w głąb basenu. Następnego dnia tj. 16 września Estończycy rozpoczęli demontaż uzbrojenia okrętowego konfiskując znajdującą się na okręcie broń palną, amunicję artyleryjską, zamki do dział oraz czternaście z dwudziestu torped, znajdujących się na okręcie. Pozostałe torpedy zamierzano wyładować następnego dnia.

W niedzielę 17 września tuż po śniadaniu odbyło się spotkanie załogi polskiego okrętu, na którym powzięto ostateczną decyzję mającą na celu przygotowanie ucieczki z internowania w Tallinie. Podczas spotkania, przedyskutowano jej szczegóły i rozdzielono załodze zadania, jakimi były obezwładnienie strażników, uszkodzenie urządzeń do rozładowywania torped, rozłączenie instalacji oświetleniowej i przerwanie łączności telefonicznej. Po wykonaniu przez polską załogę wyznaczonych zadań i wniesieniu pod pokład „Orła” dwóch obezwładnionych strażników, okręt w nocy 18 września wyszedł z portu, przypadkowo uderzając po drodze w podwodne molo. Estończycy spostrzegłszy ucieczkę wszczęli alarm i otworzyli do „Orła”, na szczęście niecelny ogień, prowadzony przy użyciu broni palnej i dział nadbrzeżnej artylerii twierdzy morskiej Aegna. Okręt dowodzony przez kapitana Grudzińskiego po wyjściu z portu zanurzył się i oddalił się od estońskiego portu.

Po ucieczce pomimo braku map nawigacyjnych i braków w uzbrojeniu Kapitan Grudziński postanowił pozostać na Bałtyku i kontynuować walkę tak długo, jak na to pozwoli zapas paliwa, prowiantu i słodkiej wody, a następnie przedostać się przez Cieśniny Duńskie i dotrzeć do Wielkiej Brytanii. Posiadając informacje o charakterystyce, sektorach świecenia latarni i pław oraz ich współrzędnych geograficznych, podporucznik M. Mokrski opracował odręczną mapę nazwaną „Mapą nr 1” obejmującą Bałtyk, Cieśniny Duńskie, Kattegat oraz Skagerrak.

W nocy z 20 na 21 września dowódca „Orła” będąc u wybrzeży Gotlandii podjął decyzję o wyokrętowaniu porwanych estońskich marynarzy. Zaopatrzone ich w żywność, pieniądze niezbędne na powrót do kraju oraz list zawierający wyjaśnienia dotyczące ich porwania, kierowane do estońskiego dowódcy.

Wraz z upływem czasu załoga „Orła” coraz bardziej odczuwała zmęczenie oraz brak słodkiej wody. Ponadto ogólny stan okrętu był niezadowalający. Ster kierunkowy działał wadliwie, zmniejszyła się prędkość okrętu wskutek wyszczerbienia piór śruby, znacznemu zmniejszeniu uległy również zapasy ropy. W tej sytuacji kapitan Grudziński w dniu 7 października 1939 roku podjął decyzję przejścia z Bałtyku przez Kattegat do Wielkiej Brytanii. Przy przejściu do Anglii skorzystano z przygotowanych przez podporucznika Mokrskiego kolejnych map nazwanych odpowiednio „Mapą przejścia” i „Szkicem orientacyjnym drogi”.

W dniu 14 października będąc u wybrzeży szkockiej zatoki Firth of Forth nadano depezę o swej obecności. Z powodu braku szyfru radiogram nadano otwartym tekstem. Jedna z angielskich nadbrzeżnych stacji radiowych odebrała ten sygnał i przekazała odpowiedniej jednostce Royal Navy.

Służba w Wielkiej Brytanii

„Orzeł” po 43-dniowym pobycie na morzu, w dniu 14 października 1939 roku przybył do wybrzeża Wielkiej Brytanii, wchodząc do portu w Rosyth, w towarzystwie brytyjskiego niszczyciela „Valorous”. W dniu 21 października 1939 roku Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej Rozkazem Dziennym nr 2a wyraził najwyższe uznanie dla Jana Grudzińskiego – dowódcy okrętu ORP „Orzeł” za całość podjętych działań oraz udzielił pochwały oficerom i załodze „Orła”. Rozkaz został dostarczony na pokład „Orła” pięć dni później przez komandora porucznika Tadeusza Stoklasę – pełniącego funkcję attaché morskiego w Londynie.

W trakcie wizyty miało miejsce jeszcze jedno ważne wydarzenie. Otóż na ręce gościa złożono jeden z sześciu egzemplarzy sporządzonego 23 października 1939 roku dokumentu pt.

„Oświadczenie oficerów ORP Orzeł w sprawie internowania okrętu w porcie estońskim Tallin w dn. 14.IX.1939, spowodowanego tchórzostwem d-cy komandora podporucznika Kłoczkowskiego Henryka” podpisane przez wszystkich pięciu oficerów służących na „Orle”. W dniu 7 listopada komandor porucznik T. Stoklasa przedstawił Szefowi KMW wnioski o odznaczenie oficerów i załogi ORP „Orzeł” i ORP „Wilk” sporządzone przez dowódców obydwu

okrętów podwodnych. Według informacji w nich zawartych dla Kapitana Jana Grudzińskiego przewidziano Srebrny Krzyż Virtuti Militari klasy V za „całokształt działań ORP „Orzeł” polegających na uwolnieniu okrętu z Tallina, przejściu w najtrudniejszych warunkach-bez map cieśnin duńskich, strzeżonych przez nieprzyjaciela i prawdopodobnie zaminowanych, operacjach w Skagerraku i pomyślnym doprowadzeniu okrętu do Anglii, skutkiem czego umożliwił mu dalsze branie udziału w wojnie”.

Oficerów zamierzano udekorować Krzyżami Walecznych, podobnie jak wspomnianych wyżej szesnastu członków załogi, w uznaniu za zorganizowanie i przeprowadzenie ucieczki z internowania w Tallinie. W dniu 17 listopada 1939 roku Sikorski w towarzystwie adiutantów, komandora podporucznika Stoklasy oraz kontradmirała Jerzego Świrskiego przybył do Dundee, gdzie wygłosił przemówienie po którym generał udekorował Krzyżem Virtuti Militari V klasy kapitana Grudzińskiego, a Krzyżem Walecznych wyszczególnionych wcześniej oficerów i członków załogi „Orła”.

W dniu 1 grudnia 1939 roku ukończono remont „Orła”, po czym po opuszczeniu doku okręt opuścił Dundee i przeszedł do portu Rosyth.

Tydzień później podano do publicznej wiadomości informację dotyczącą przybycia polskich okrętów do Wielkiej Brytanii. Dokonania polskiego okrętu podwodnego zostały nagłośnione przez media praktycznie całego świata.

„Orzeł” rozpoczął swoją działalność bojową 29 grudnia 1939 r. Tego dnia wyszedł w morze z zadaniem eskortowania konwoju składającego się z 4 statków, zdążających ze szkockiego portu Methill do Bergen w Norwegii. Kolejne, czwarte wyjście w morze wyznaczono na dzień 3 kwietnia 1940 r. Tym razem działania patrolowe miały być realizowane w rejonie Skagerraku, do którego okręt miał przybyć 4 kwietnia. Dnia 8 kwietnia o godzinie 09.45, niedaleko wejścia do Oslo-fiordu na „Orle” – płynącym na głębokości peryskopowej, dostrzeżono „podejrzany” statek handlowy płynący kursem południowym. Admiralicja brytyjska nakazywała dowódcom swoich okrętów podwodnych zatrzymywanie i przeprowadzanie rewizji neutralnych statków wchodzących po opuszczeniu Oslo-fiordu na kurs południowy oraz wszystkich statków niemieckich – z tym jednakże, że torpedowanie nawet tych ostatnich nastąpić mogło dopiero po uprzednim ostrzeżeniu, dlatego dowódca okrętu podjął decyzję o zatrzymaniu i przeprowadzeniu kontroli statku. W podjęciu tej decyzji istotną rolę odegrał fakt, że obserwowana jednostka płynęła bez bandery. Po zbliżeniu się do statku i znalezieniu się w odległości, która umożliwiła odczytanie przez peryskop jego nazwy, która brzmiała „Rio de Janeiro”, zauważono również niezdarnie zamalowaną nazwę portu macierzystego statku, którym był Hamburg. Po upływie 10 minut okręt wynurzył się w odległości około 1200 metrów od „Rio de Janeiro” nakazując poprzez wciągnięcie flag międzynarodowego kodu sygnałowego zatrzymanie statku, zabranie dokumentów i przybycie kapitana na pokład „Orła”. Statek zatrzymał się, jednakże sygnał nakazujący natychmiastowe opuszczenie łodzi ratunkowej i przybycie kapitana został zignorowany. W tej sytuacji dowódca „Orła” rozkazał oddać salwę ostrzegawczą z karabinu maszynowego po burcie statku. Okazała się ona na tyle skuteczna, że z napotkanej jednostki opuszczono łódź ratunkową. Fakt, że załoga łodzi wiosłowała bardzo opieszale oraz odebrania sygnału radiowego nadawanego w niezrozumiałym kodzie zmusił dowódcę polskiego okrętu podwodnego do nadania kolejnych sygnałów. Pierwszy nakazywał opuszczenie statku w ciągu 15 minut, drugi wysłany 10 minut później, informował, że po upływie 5 minut zostanie w kierunku „Rio de Janeiro” odpalona torpeda. W międzyczasie zauważono zbliżające się od strony lądu norweskie jednostki. Braki reakcji na wysyłane sygnały stanowiły przesłanki do podjęcia decyzji o wystrzeleniu torpedy. O godzinie 11.45 torpeda opuściła wyrzutnię i po upływie półtora minuty trafiła w śródkręcie „Rio de Janeiro”. Trafiony statek przechylił się na prawą burtę, a jego pokład zaroił się od ludzi skaczących do wody. Dokładnie 5 minut później na horyzoncie spostrzeżono samolot norweski. Po zauważeniu samolotu „Orzeł” zanurzył się, a dowódca podjął decyzję o wykonaniu drugiego ataku torpedowego z przeciwnej strony, dając tym samym załodze czas na opuszczenie łodzi ratunkowych. Przybyły w międzyczasie norweski statek przybrzeżny przystąpił niezwłocznie do akcji ratowania rozbitków. Kapitan Marynarki J. Grudziński o godzinie 12.15 zdecydował się odpalić drugą torpedę, która wybuchła również w okolicy śródkręcia, tuż pod kominem, powodując, że statek przełamał się na pół i zatonął. Po wykonaniu ataku „Orzeł” przeszedł w głąb fiordu. Gdy o godzinie 16.00 „Orzeł” powrócił w miejsce storpedowania „Rio de Janeiro” zauważono na powierzchni morza

dużą liczbę nieżyjących ludzi ubranych w pasy ratunkowe i zielone mundury pozbawione odznak wojskowych. O godzinie 16.10 otrzymano rozkaz do przejścia na nową pozycję. W raporcie zanotowano, że w międzyczasie radio państw alianckich i neutralnych podało, iż zatopiony przez „Orła” statek miał na pokładzie nie tylko ludzi, ale również sprzęt artyleryjski, saperski i amunicję wraz z małymi czołgami. W rzeczywistości transportowiec o wyporności 5 261 ton brutto był jednym z 45 statków przeznaczonych przez Niemców do inwazji na neutralną Norwegię, którego portem przeznaczenia był Bergen. Na swój ostatni patrol „Orzeł” wyszedł 23 maja 1940 r. około godziny 23.00 kierując się do północnej części rejonu oznaczonego symbolem „A3”, w którym miał prowadzić dozór. Wskazany sektor „Orzeł” prawdopodobnie osiągnął następnego dnia po północy i miał tam przebywać do dnia 1 czerwca. Tego dnia o godzinie 15.06 przesłano rozkaz, zgodnie z którym okręt po zachodzie słońca miał przejść do rejonu sąsiedniego oznaczonego jako „A1”. Wejście do rejonu zaplanowano na kolejny dzień tj. 2 czerwca. Dnia 2 czerwca o godzinie 10.02 Admiralicja Brytyjska wysłała kolejny rozkaz, zgodnie z którym „Orzeł” miał opuścić rejon „A1” i rozpocząć przejście na patrolowanie w rejon pozycji geograficznej 57°00'N, 06°00'E. Przejście miało być tak realizowane, aby w dniu 3 czerwca o godzinie 09.00 wyjść na pozycję o współrzędnych: 57°00' N i 04°10'E, a następnie przejść na pozycję o współrzędnych 57°00' N i 05°00'E z zastrzeżeniem, że po jej osiągnięciu dalsze przejście ma być kontynuowane w zanurzeniu. Wyznaczoną pozycję okręt miał zająć 4 czerwca. Kolejne rozkazy nakazały mu zmienić na linii dozoru brytyjski okręt podwodny HMS „Trident”, który znajdował się na północ od rejonu „E1”. Dnia 5 czerwca o godzinie 16.05 przesłano rozkaz, według którego w dniu 6 czerwca o godzinie 22.00 okręt miał zejść z dotychczas zajmowanej pozycji patrolowania i powrócić do Rosyth. Planowano, że okręt wejdzie do bazy 8 czerwca w godzinach przedpołudniowych. Z uwagi na fakt, że okręt w planowanym terminie nie wszedł do bazy, o godzinie 12.12. wysłano rozkaz nakazujący podanie aktualnej pozycji okrętu. Żądanie pozostało bez odpowiedzi w związku z tym w dniu 10 czerwca uznano okręt za stracony.