



ORP „Orzeł” nie powrócił






Ministerstwo Kultury
i Dziedzictwa Narodowego

Dofinansowano ze środków
Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego
pochodzących z Funduszu Promocji Kultury

ORP „Orzeł” nie powrócił

85A

 Muzeum Historyczne w Lubinie

ORP „Orzeł” nie powrócił

„Największe ofiary i przelana krew
staną się żywym świadectwem
naszego trwania nad polskim morzem”.

adm. Józef Unrug
20.09.1939



Spis treści

Wstęp	6
Polska flota podwodna przed 1939 rokiem	8
Budowa ORP „Orzeł” i ORP „Sęp”	10
Początek. Rekonstrukcja wnętrza okrętu podwodnego	12
Historia i dane techniczne ORP „Orzeł”	20
Wystawa	22
Stopnie w Polskiej Marynarce Wojennej	60
Patrole	61
Sprawozdanie z patrolu ORP „Orzeł”, Eryk K. Sopoćko	62
Archiwalne dokumenty	68
ORP „Orzeł” w popkulturze	71
Kontynuatorzy tradycji	73
Jak powstawała wystawa	74
Bibliografia	81

Wstęp

Gdy w 2022 roku tworzyliśmy wystawę *Polska Marynarka Wojenna 1939–1947*, odwiedziłem Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Przyjęty niezmiernie miło przez dyrektora Tomasza Miegonia, podczas rozmowy usłyszałem: „Szkoda, że nie przyszedł pan 30 minut wcześniej, minął się pan z producentami filmu «Orzeł. Ostatni Patrol», którzy nie mają co zrobić ze scenografią do filmu”. I tak zaczęły się ponad roczne prace nad przystosowaniem scenografii do potrzeb wystawienniczych.

A dlaczego okręt podwodny? Nie idzie tego racjonalnie wyjaśnić. Czy obejrzenie w wieku młodzieńczym filmu „Orzeł” z 1958 roku, potem chyba wszystkich filmów o okrętach podwodnych? Czy fakt, że jestem z zawodu marynarzem? Czy może zwiedzenie wielu okrętów podwodnych rozrzuconych po Europie? Pierwszym, który obejrzałem był U-9 eksponowany w Muzeum Techniki w Speyer. Dostarczono go Renem. I wtedy powstał w mojej głowie pomysł, by może udało się przechwycić wycofywane okręty typu Kobben. I powoli następowała kondensacja myśli. I odwiedzanie okrętów muzeów. Począwszy od okrętu rakietowego stacjonującego w Peenemunde, przez Uboty typu VII w Laboe, typu XXI w Bremerhaven, fragmenty Uboty typu IX prezentowanego pod Liverpooliem po posowiecki okręt stojący na Łabie w Hamburgu. I jeszcze wspomniany Kobben, duńska marynarka przekazała go Muzeum Morskiemu w Kopenhadze. Muzeum w Den Helder też prezentuje okręt wojenny pochodzący z bazy leżącej w tym mieście. Nie bez znaczenia były wizyty w Muzeum Morskim w Chatham, a przede wszystkim – w Muzeum Okrętów Podwodnych funkcjonującym w ramach Muzeum Morskiego w Portsmouth. Jednakże sam pomysł, by w Lubinie zaprezentować okręt podwodny – może i ekscentryczny – był bardzo bliski realizacji. Na przeszkodzie stanęły jednak względy ekonomiczne oraz wnioski z obserwacji problemów, z jakimi zderza się Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, m.in. związanych z konserwacją i udostępnieniem obiektów.

Scenografia do filmu wydawała się zatem odpowiednia do wyeksponowania w nowo wyremontowanym kulochwycie. Koszty jej pozyskania, przewiezienia i adaptacji to zaledwie kilka procent tego, co należałoby wydać na sprowadzenie okrętu typu Kobben. I mamy tę scenografię. I mamy wystawę. I patrząc, jak licznie jest ona odwiedzana, pomimo że nie jest to okręt podwodny – a jedynie wiernie odtworzone wnętrze legendarnej jednostki dla potrzeb filmu – udało się nam nie tylko opowiedzieć o „Orle”, ale i przedstawić to, co zawarte jest we wstępie filmu z 1958 roku.

„Bałtyk. Patrzcie, jaki jest łagodny wśród tej cichej pogodnej nocy.

A jednak stanowi on odwieczne pole walki pomiędzy ludźmi, którzy uzbroili swe okręty i opancerzyli ich kadłuby.

Oto jeden z tych okrętów.

Chcemy Wam przedstawić jego dzieje w pierwszych tygodniach ostatniej wojny.

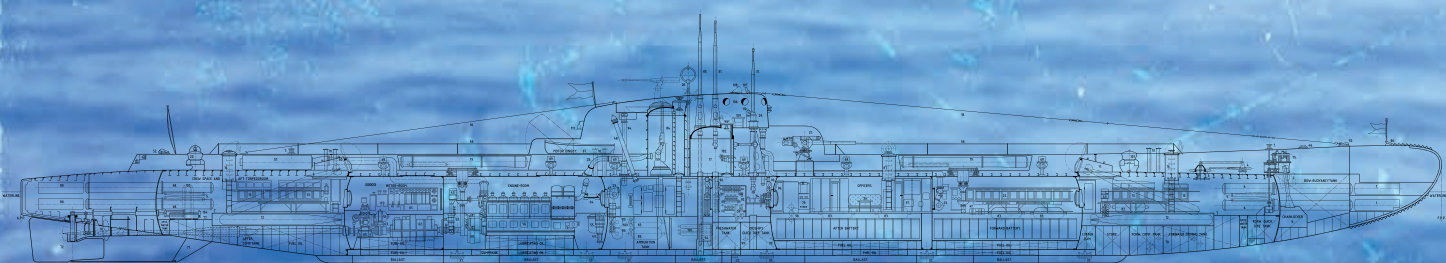
Nie będzie to jednak reportaż, który miałby ściśle pokrycie w faktach historycznych.

Jakkolwiek nasz okręt nazywa się «Orzeł».

I jakkolwiek opowieść filmowa została częściowo oparta na jego rzeczywistych przygodach.

I ludzie, których Wam przedstawiamy, to nie portrety załogi «Orła».

Nie należy w nich dopatrywać się postaci historycznych. Pragniemy jedynie ukazać cząstkę losów ludzkich, w warunkach ciężkiej surowej służby na morzu podczas wielkiej wojny”.



ORP ORZEŁ – RYSUNEK OGÓLNY – PRZEKRÓJ WZDŁUŻNY

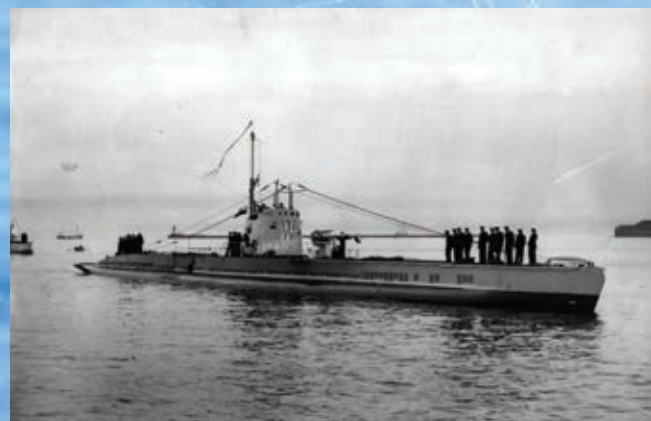
Polska flota podwodna przed 1939 rokiem

W 1925 roku, mimo trwających problemów ekonomicznych II RP, budżet Marynarki Wojennej wzrósł z 2 do 8 milionów złotych. Pozwoliło to na rozpoczęcie realizacji przyjętego rok wcześniej programu rozbudowy floty na lata 1925–1928, którego najważniejszą część dotyczyła okrętów podwodnych. Sześć jednostek torpedowych i 3 stawiacze min miało „w wypadku wojny z Niemcami lub Niemcami i Rosją [...] zagrozić komunikacjom morskim” przeciwnika. Realia finansowe szybko wymusiły zredukowanie liczby okrętów i rozłożenie ich budowy na 7–10 lat. W 1926 roku przystąpiono do realizacji tzw. małego programu morskiego i w stoczniach Francji, najbliższego sojusznika II RP, złożono zamówienia na 2 niszczyciele i 3 okręty podwodne. Budowa trójki torpedowo-minowych jednostek typu „Wilk” (pozostałe otrzymały nazwy „Ryś” i „Żbik”) rozpoczęta

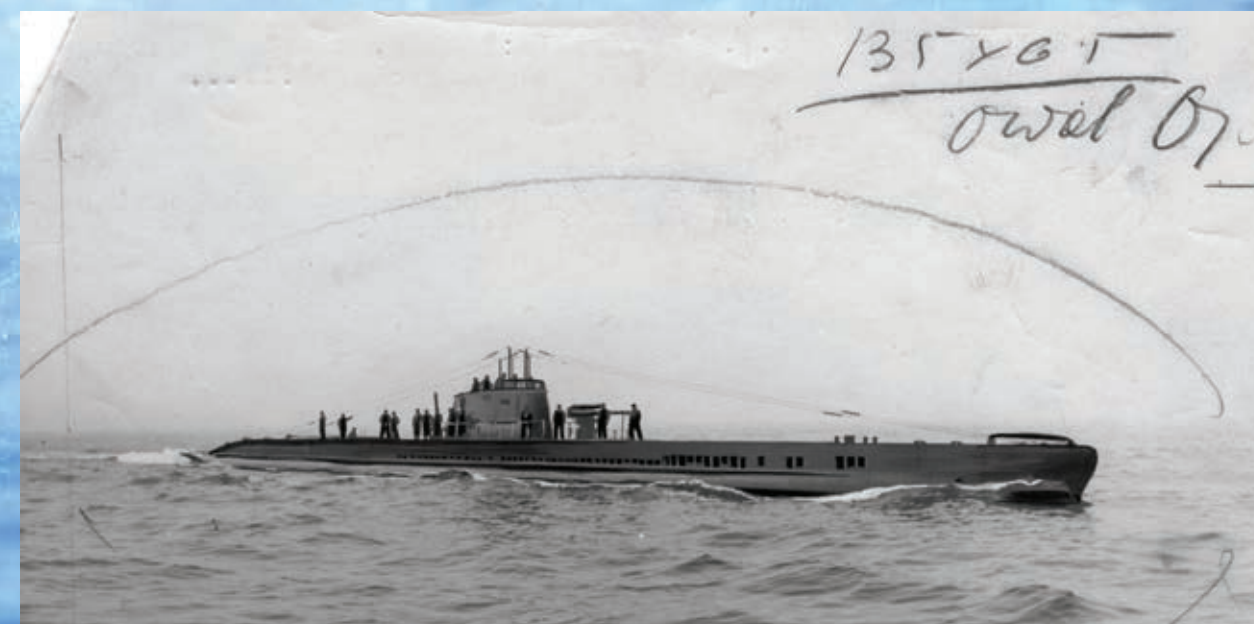
została w 1927 roku. Do służby weszły one dopiero w latach 1931–1932. Rok później Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) uznało, że potrzebne będą także dużo większe, szybsze i silniej uzbrojone jednostki zdolne do długotrwałego prowadzenia działań bojowych, w tym zapobiegania rozwinięciu floty przeciwnika (w przypadku radzieckiej już w Zatoce Fińskiej). Rozpoczęty w 1935 roku przetarg wygrały stocznie holenderskie. Budowa pierwszego z dwóch zamówionych okrętów ruszyła latem 1936 roku. ORP „Orzeł” został wcielony do służby 2 lutego 1939 roku, dotarł do Gdyni 5 dni później. Bliźniaczy ORP „Sęp” zawinął tam 20 kwietnia, tuż po podniesieniu na nim biało-czerwonej bandery. W chwili wybuchu II wojny światowej oba były całkowicie wyposażone, ale ich gotowość bojową obniżało niepełne wykszolenie załóg.



ORP „Ryś”
Źródło: NAC 3/39/0/-/6330.



ORP „Wilk”
Źródło: NAC 3/1/0/7/2063.



ORP „Żbik”
Źródło: NAC 3/1/0/7/2049/2.

Budowa ORP „Orzeł” i ORP „Sęp”



Budowa okrętu podwodnego ORP „Orzeł” w stoczni w Vlissingen, 1937 rok
Źródło: NAC 3/1/0/7/2027.



Okręt podwodny ORP „Sęp” w stoczni w Vlissingen, 1937 rok
Źródło: NAC 3/1/0/7/2036/1.

ORP „Orzeł” był jednostką dwukadłubową – zewnętrzny, opływowy kadłub lekki otaczał mający postać wydłużonej rury kadłub ciśnieniowy (sztywny), wykonany z blach większej grubości (14–16 mm). Długość całkowita kadłuba wynosiła 84 m, a szerokość maksymalna 6,7 m. Był w całości spawany (spawanie stosowano na najnowocześniejszych wówczas okrętach), natomiast stery, zawory zbiorników balastowych i peryskopy poruszały mechanizmy hydrauliczne, co w okresie przedwojennym stanowiło istotną nowość.

Grubość blach kadłuba ciśnieniowego pozwalała na bezpieczne zejście okrętu na głębokość 80 m, w praktyce było to 20 m więcej. Grodzie dzieliły go na 8 przedziałów wodoszczelnych, którymi były:

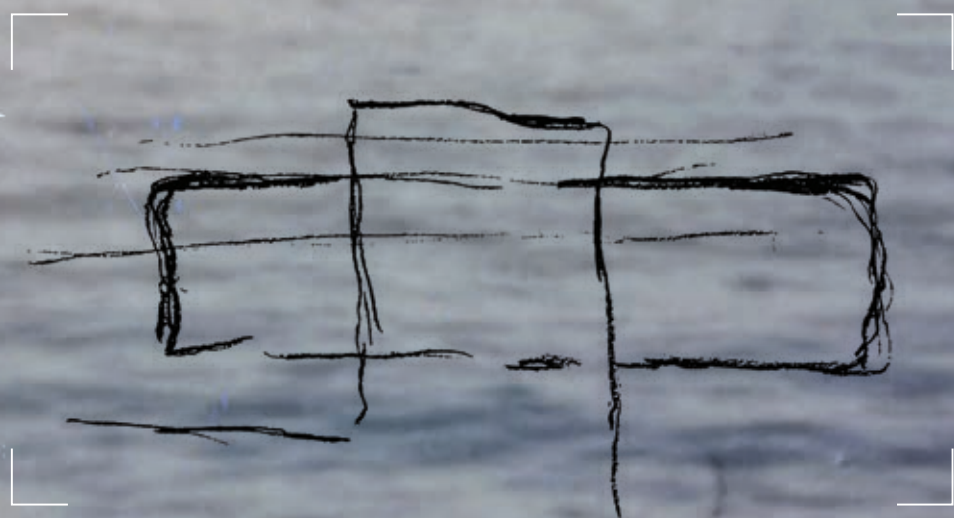
- dziobowy przedział torpedowy, będący jednocześnie załogowym
- akumulatorowy przedni (pomieszczenie bosmańskie)
- akumulatorowy tylny (pomieszczenie oficerskie)
- centrala
- przedział urządzeń pomocniczych
- silników wysokoprężnych
- silników elektrycznych
- rufowy torpedowy (załogowy).

By zapewnić większą przestrzeń wewnątrz, na życzenie Marynarki Wojennej, wregi umieszczono między kadłubem ciśnieniowym a lekkim. Dwie śruby napędowe obracane były w marszu na powierzchni przez silniki wysokoprężne firmy Sulzer o mocy łącznej 4740 KM, a pod wodą przez elektryczne firmy Brown Boveri (łącznie 1110 KM), co pozwalało na osiąganie przez okręt prędkości maksymalnej odpowiednio 19,4 węzła i 8,9 węzła. Silniki wyprodukowane zostały w Szwajcarii, sporą część wyposażenia okrętu (np. akumulatory) dostarczyły firmy polskie.

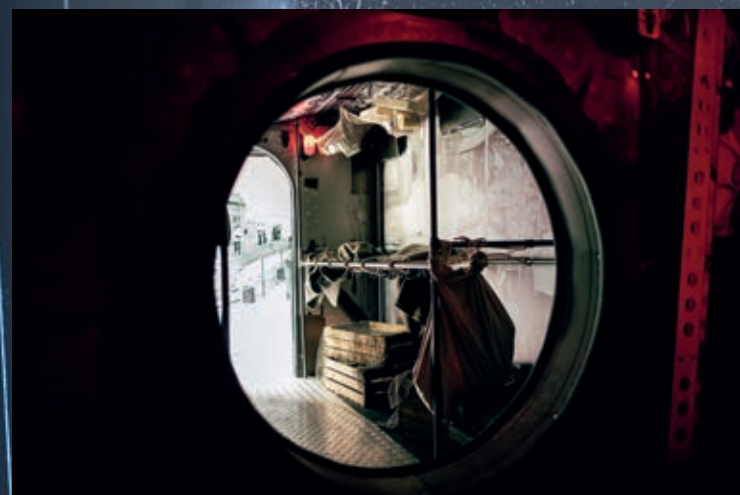
ORP „Orzeł” uzbrojony był w 8 stałych, wewnętrznych wyrzutni torpedowych (po 4 na dziobie i rufie) oraz 4 zewnętrzne obrotowe pod pokładem lekkim (pary przed i za kioskiem). Łączny zapas torped (pierwotnie francuskich wz. 1924 V kal. 550 mm) wynosił 20 sztuk: 12 w wyrzutniach i po 4 zapasowe w przedziałach torpedowych. Główne uzbrojenie lufowe, produkcji szwedzkiej firmy Bofors, stanowiła armata morska kal. 105 mm, osłonięta opływową maską przylegającą do kiosku i obracającą się wraz z platformą armatnią; zapas amunicji wynosił 125 naboju. „Orzeł” miał również 2 dwa sprzężone działka przeciwlotnicze Bofors wz. 36, kal. 40 mm, chowane w wodoszczelnej studni umieszczonej w zabudowie kiosku. W razie potrzeby ich użycia, platformę działek wraz z obsługą podnosił mechanizm hydrauliczny. Zapas amunicji wynosił 1200 naboju.

Początek

Jak rysunek patykami na ziemi stał się załączkiem pewnego pomysłu...



Rekonstrukcja wnętrza okrętu podwodnego.



W 2022 roku na polanie od strony ul. Gajowej Muzeum Historyczne zaprezentowało plenerową ekspozycję *Polska Marynarka Wojenna 1939–1947*. Składała się ona z kilku części. Były to m.in. dużego formatu reprodukcje obrazów autorstwa Grzegorza Nawrockiego – wielkiego pasjonata malarstwa i morza – oraz trzy kontenery wystawowe: dwa małe, w których zwięźle przedstawiona została historia Polskiej Marynarki Wojennej i jeden duży, zaaranżowany na wnętrzu okrętu podwodnego*.

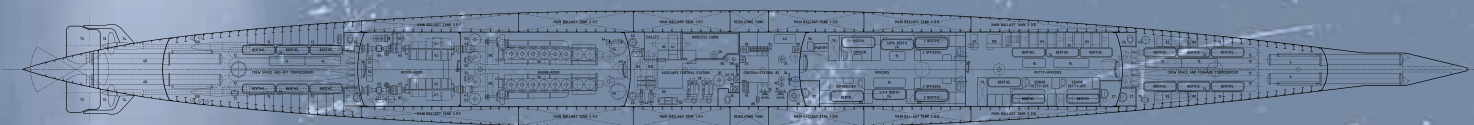
Na wystawie można też było obejrzeć wybrane modele (w skali 1:200) okrętów podwodnych pływających w polskiej flocie, fotografie przedstawiające uzbrojenie, informacje techniczne oraz ważniejsze akcje bojowe, w których brały one udział. Na monitorach wyświetlane były archiwalne materiały filmowe.

Ekspozycję uzupełniało 16 flag oraz tablic edukacyjnych z nazwami polskich okrętów z tamtego okresu, Stocznia Gdynia, Westerplatte i rejonem umocnionym Hel.

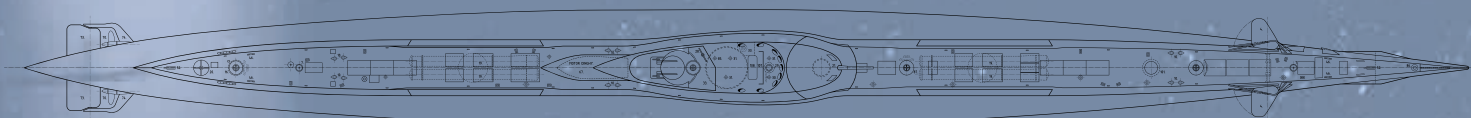
* Kontener wystawowy z wnętrzem okrętu podwodnego stanowił ważny element jeszcze jednej ekspozycji czasowej prezentowanej w Parku Leśnym (2021). Była to wystawa przypominająca o ogromnej roli Polaków walczących poza granicami kraju *Za wolność Waszą i tylko Waszą. Polacy w Afryce i na Morzu Śródziemnym 1940–1944*.



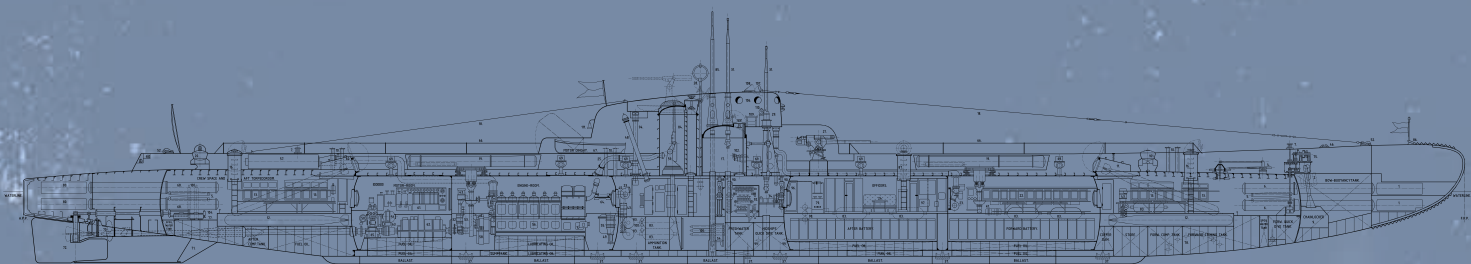




ORP ORZEŁ – RYSUNEK OGÓLNY – PRZEKRÓJ WZDŁUŻNY



ORP ORZEŁ – RYSUNEK OGÓLNY – PRZEKRÓJ WZDŁUŻNY



ORP ORZEŁ – RYSUNEK OGÓLNY – PRZEKRÓJ WZDŁUŻNY

ORP „Orzeł”

Duży, szybki i silnie uzbrojony okręt podwodny, zbudowany w holenderskiej stoczni De Schelde we Vlissingen i wprowadzony do służby we flocie polskiej 2 lutego 1939 roku.

Po wybuchu II wojny światowej „Orzeł” wziął udział w początkowym okresie obrony wybrzeża RP. W dniu 15 września zawiązał do estońskiego portu Tallin, gdzie został internowany. Uciekł stamtąd w nocy z 17 na 18 września i do 7 października, mimo braku map, kontynuował patrol na Bałtyku. Po przejściu przez Cieśniny Duńskie na Morze Północne, bezskutecznie poszukiwał przez kilka dni jednostek wroga, a następnie zawiązał do Rosythy (Wielka Brytania).

8 kwietnia 1940 roku, w trakcie czwartego patrolu z Wysp Brytyjskich, „Orzeł” zatrzymał i zatopił niemiecki statek „Rio de Janeiro”, który wiozł oddziały Wehrmachtu mające wylądować w Norwegii. Informacja o tym była jednym z pierwszych ostrzeżeń przed inwazją na ten kraj, ale nie została właściwie odczytana przez brytyjską Admiralicję.

ORP „Orzeł” nie wrócił do bazy z rozpoczętego 23 maja 1940 roku szóstego patrolu, przyczyna i miejsce jego zaginięcia nie zostały ustalone do dziś.

W 1958 roku powstał polski film wojenny pt. „Orzeł”, opisujący losy okrętu w pierwszych tygodniach wojny. Wykorzystano w nim bliźniaczego „Sępa”.

Typ: Orzeł

Stocznia: N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde”, Vlissingen

Położenie stępki: 14 sierpnia 1936

Wodowanie: 15 stycznia 1938

Wejście do służby: 2 lutego 1939

Podstawowe cechy taktyczno-techniczne:

- wyporność standardowa nawodna – 1110 ts
- wyporność standardowa podwodna – 1473,5 ts
- długość całkowita kadłuba – 84 m
- szerokość maks. – 6,7 m
- napęd – 2 silniki wysokoprężne o mocy łącznej 4740 KM, 2 silniki elektryczne o mocy łącznej 1100 KM
- prędkość maks. (nawodna/podwodna) – 19,4/9 w.
- zasięg pływania nawodny – 7000 Mm/10 w.
- zasięg pływania podwodny – 100 Mm/5 w.
- maks. głębokość zanurzenia – 100 m
- uzbrojenie – 12 wyrzutni torped kal. 550 mm, 8 stałych wewnętrznych (po 4 na dziobie i rufie) i 4 obracalne zewnętrzne (po 1xII pod pokładem przed i za kioskiem), łącznie 20 torped, armata morska kal. 105 mm, 2 działka plot. kal. 40 mm (1xII, chowane w wodoszczelnym szybie w kiosku)
- załoga – 6 oficerów oraz 55 podoficerów i marynarzy.

Wystawa



**Aranżacja scenografii do filmu „Orzeł. Ostatni Patrol”
według scenariusza i reżyserii Jacka Bławuta.
Główna część – wnętrze okrętu podwodnego – liczy
33 m długości.**



Okręt podwodny ORP „Orzeł”
Źródło: NAC 21-141.



W kulochwycie, po lewej stronie, eksponowane są kolejno: wnętrze dziobowego przedziału załogowego, przedział urządzeń pomocniczych z centralą oraz przedział silników wysokoprężnych połączony z rufowym torpedowym. W tym pierwszym znajdują się m.in. kabiny oficerskie, kambuz (kuchnia okrętowa) i mesy, natomiast w drugim m.in. kabina radiooperatora. W dwóch przestrzeniach między wielkimi elementami scenografii ulokowane są gabloty z modelami kartonowymi polskich okrętów podwodnych – od „Wilka” do „Orła” (III), w tym wykonany w większej skali (1:100) model pierwszego ORP „Orzeł”.

Po prawej stronie, w głębi, ustawione jest stanowisko dowodzenia bojowego (na prawdziwym okręcie znajdujące się wewnątrz kiosku), za nim kiosk. Na ścianie zawieszono również części grodzi wodoszczelnych z lukami i włazami. Lukki wypełniają zdjęcia wnętrza okrętu podwodnego.

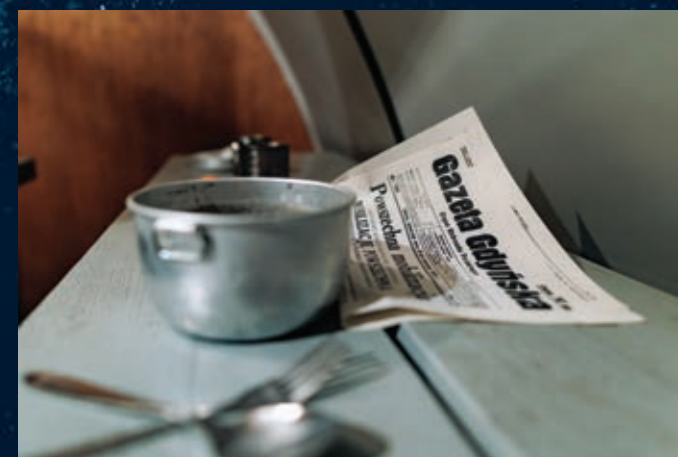
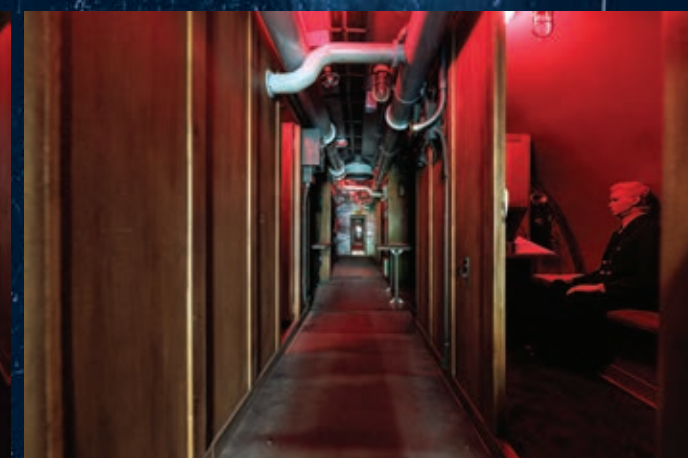


28

Półmrok, ciasnota oraz efekty świetlne i dźwiękowe wewnątrz okrętu przybliżają klimat, jaki mógł towarzyszyć załodze podczas rejsu.

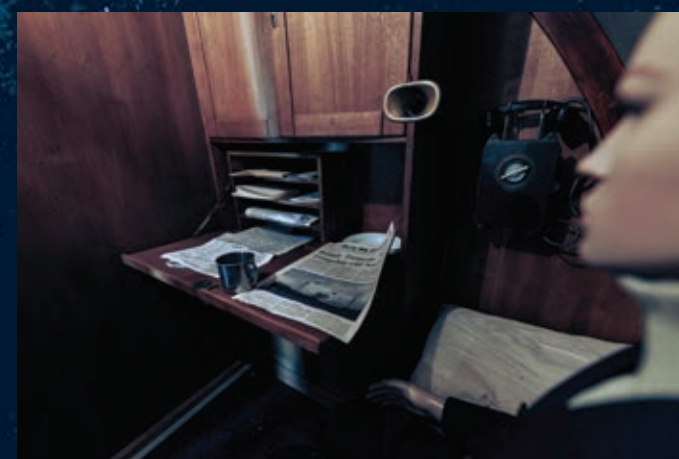
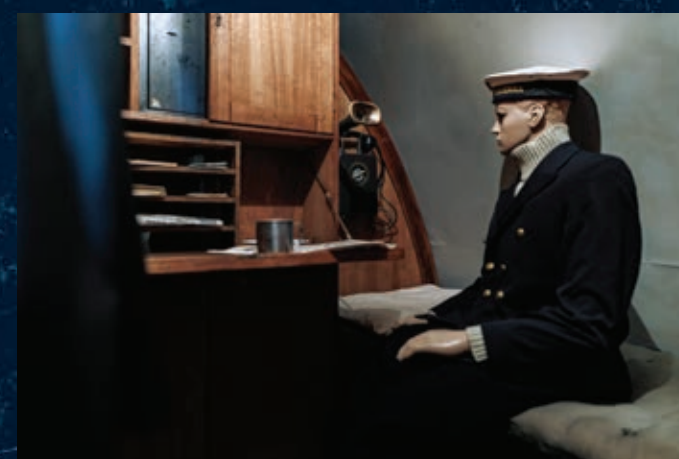
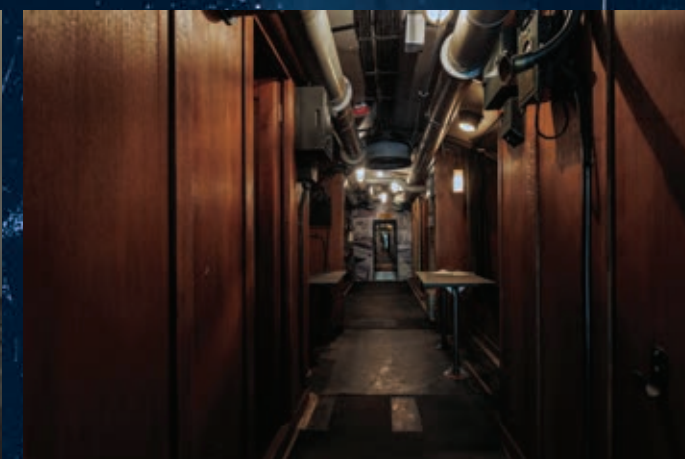
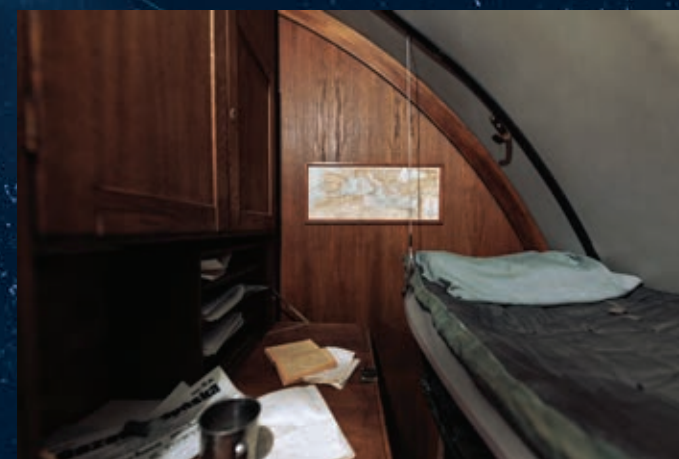


29





Zwiedzając okręt przechodzimy przez kolejne przedziały mijając system łączności pomiędzy nimi.



W trakcie zwiedzania wystawy napotkamy plansze z wydrukami portretów oficerów, którzy służyli na ORP „Orzeł”.

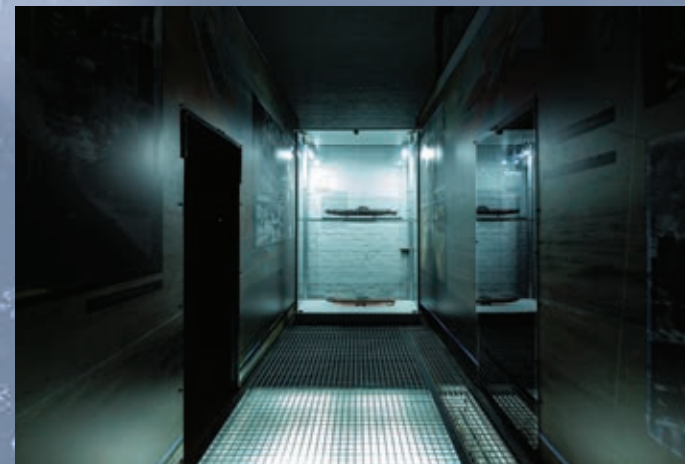


Aranżacja kabiny radiowo-nasłuchowej.





**Model ORP „Orzeł” w skali 1:100,
wykonany przez mistrza Polski w klasie C Oleksandra Drona.**

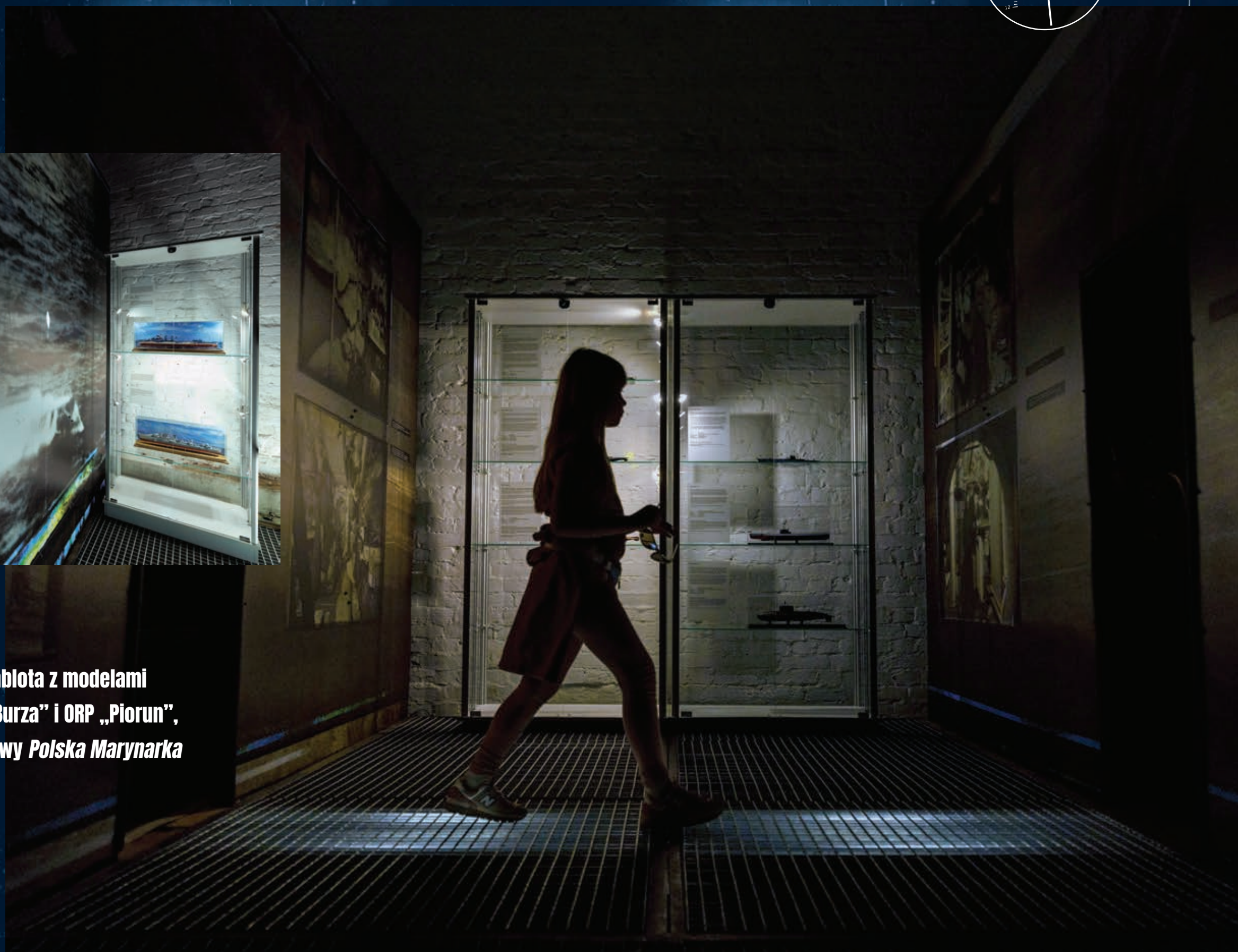


**Gabloty z modelami wybranych polskich okrętów podwodnych
służących w Polskiej Marynarce Wojennej w okresie od 1931 roku
do chwili obecnej.**





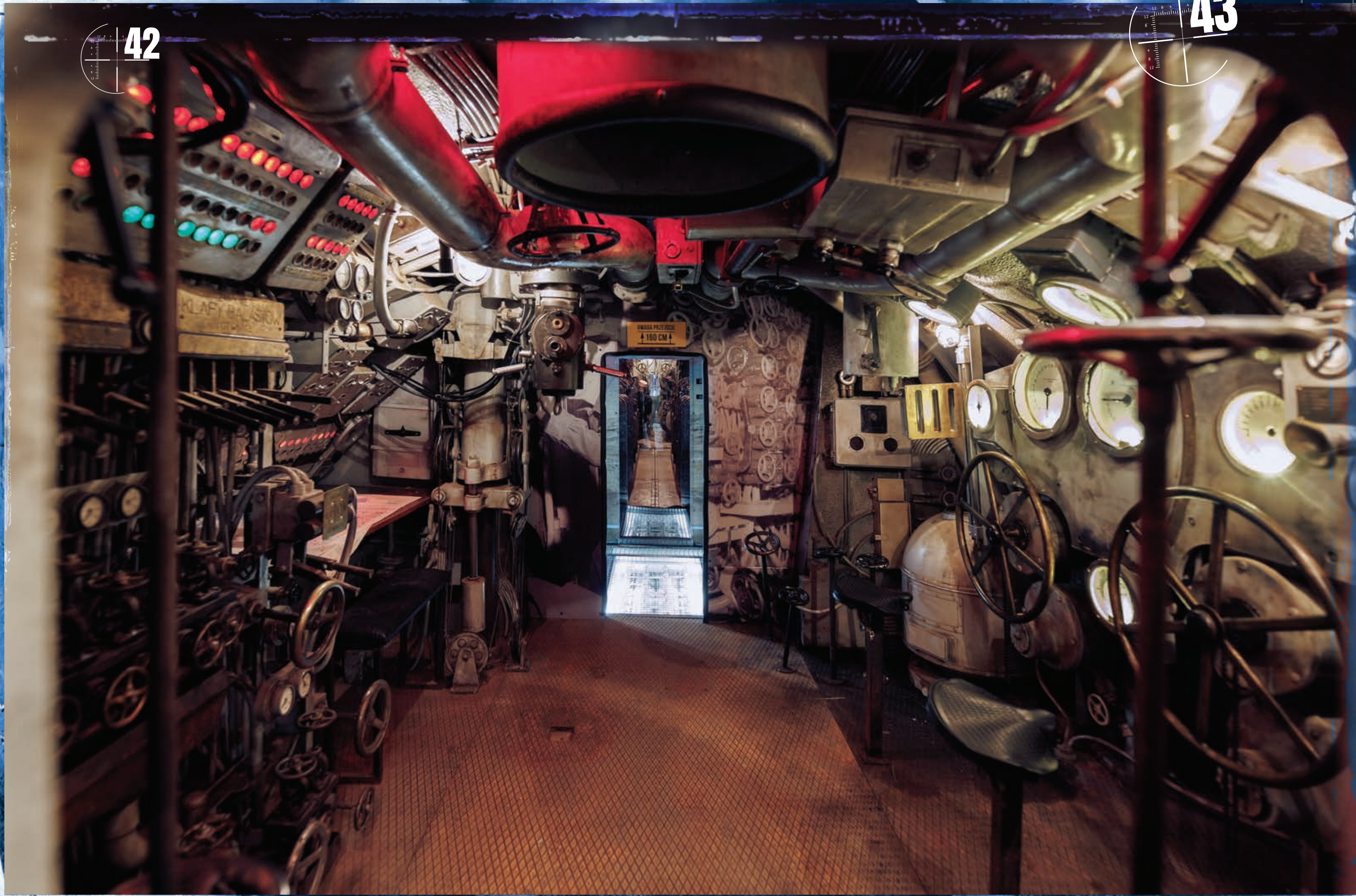
Częścią ekspozycji jest także gablota z modelami kartonowymi niszczycieli ORP „Burza” i ORP „Piorun”, eksponowanymi podczas wystawy *Polska Marynarka Wojenna 1939–1947*.



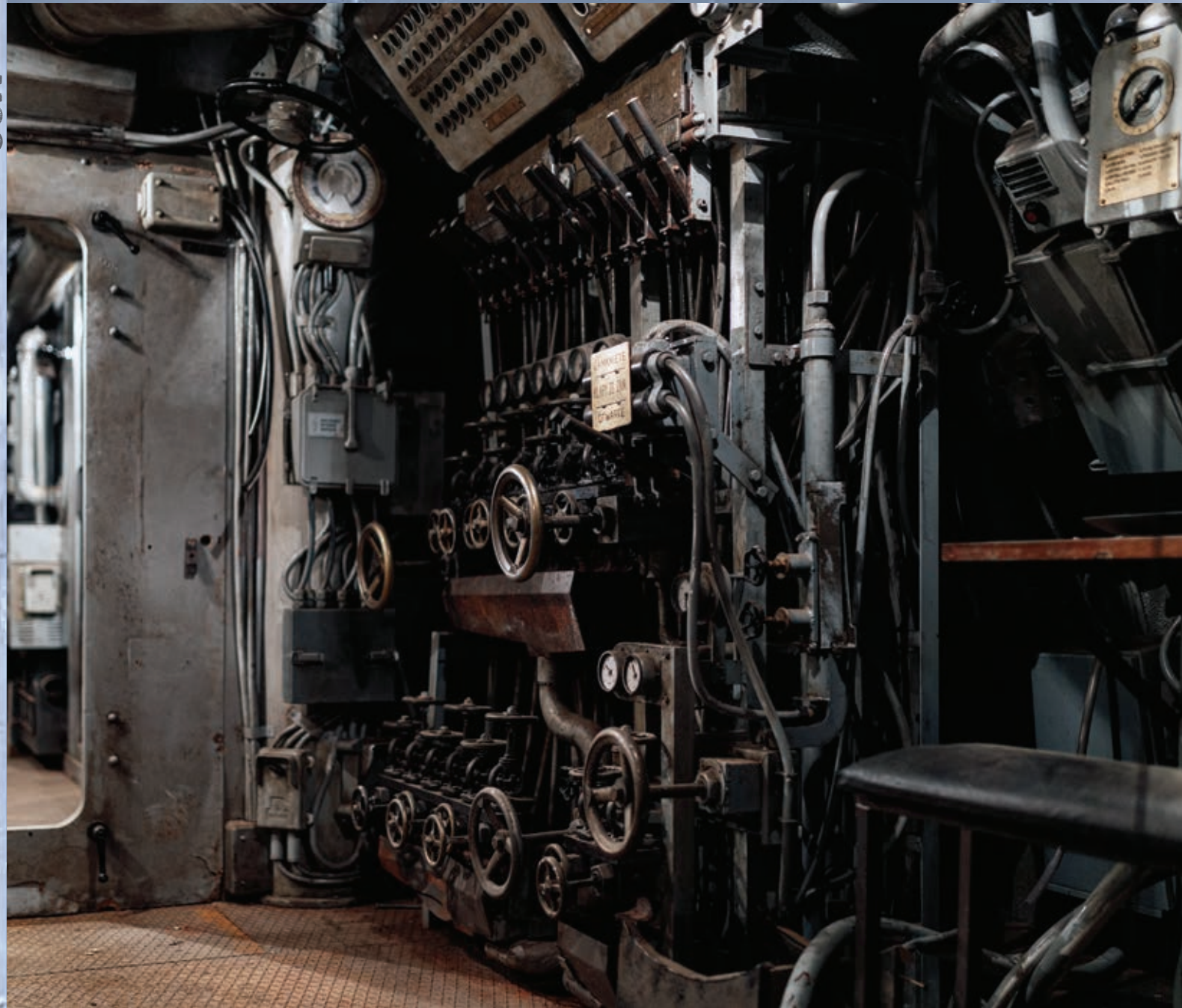


Centrala – stanowisko kierowania okrętem.





44

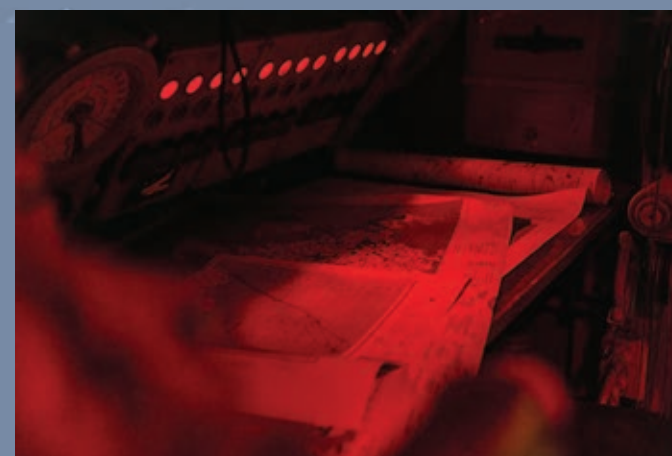
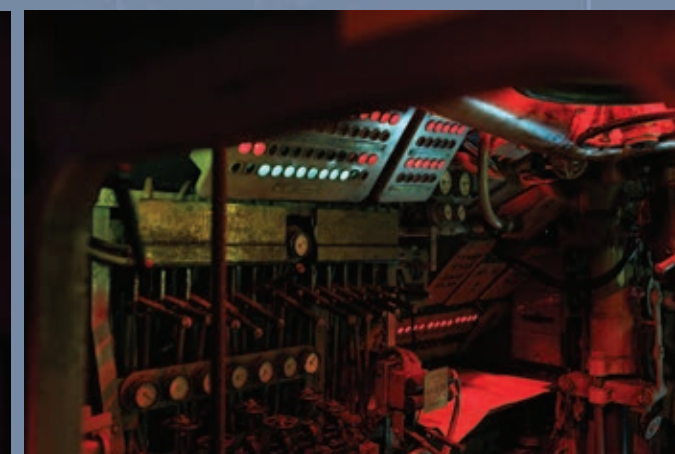
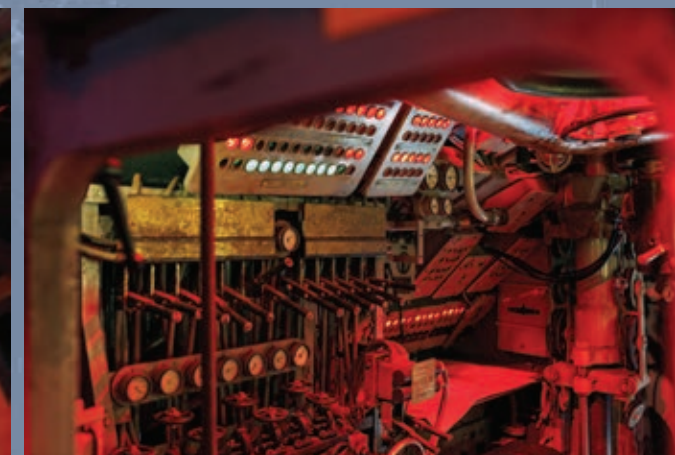


Przesunięcie dźwigni lub obrót pokrętła znajdującego się w centrali wpływał na położenie okrętu, oznaczał np. zejście na większą głębokość w rezultacie zwiększenia ilości wody w zbiornikach balastowych.

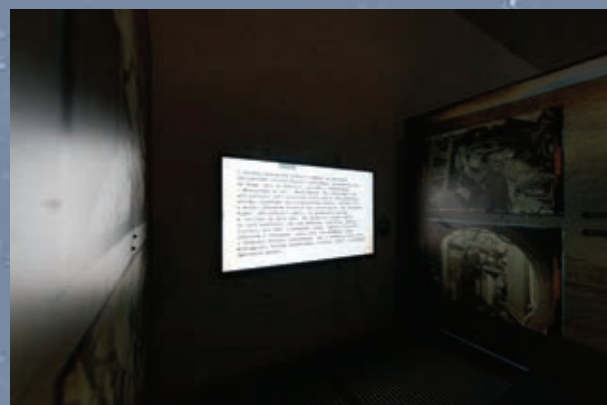
45



Niezwykle precyzyjnie wykonane mechanizmy sterowania okrętem.

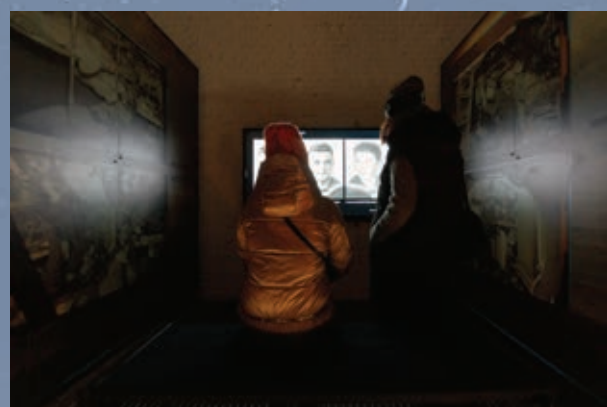


Multimedia.

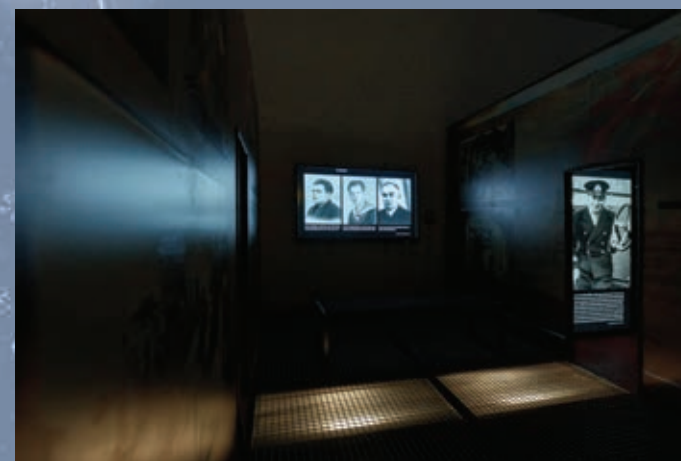


Wystawę uzupełniają tablice z Press Booka z informacjami pochodzącymi od producenta filmu „Orzeł. Ostatni patrol” Jacka Bławuta oraz dotykowe ekrany multimedialne, na których obejrzeć można bogaty materiał pochodzący ze zbiorów Biblioteki Raczyńskich (Kolekcja Jerzego Pertka). Są to m.in.:

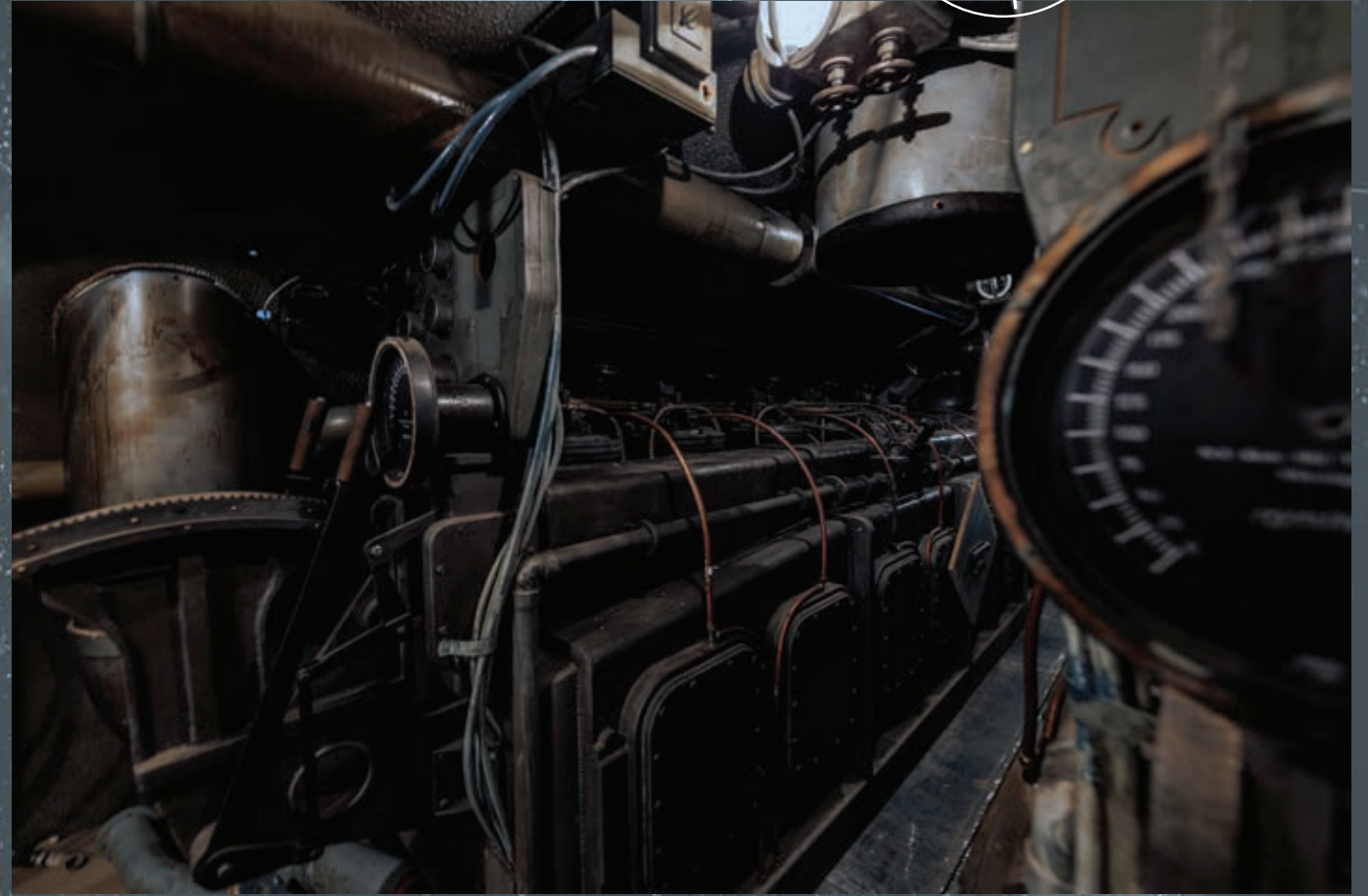
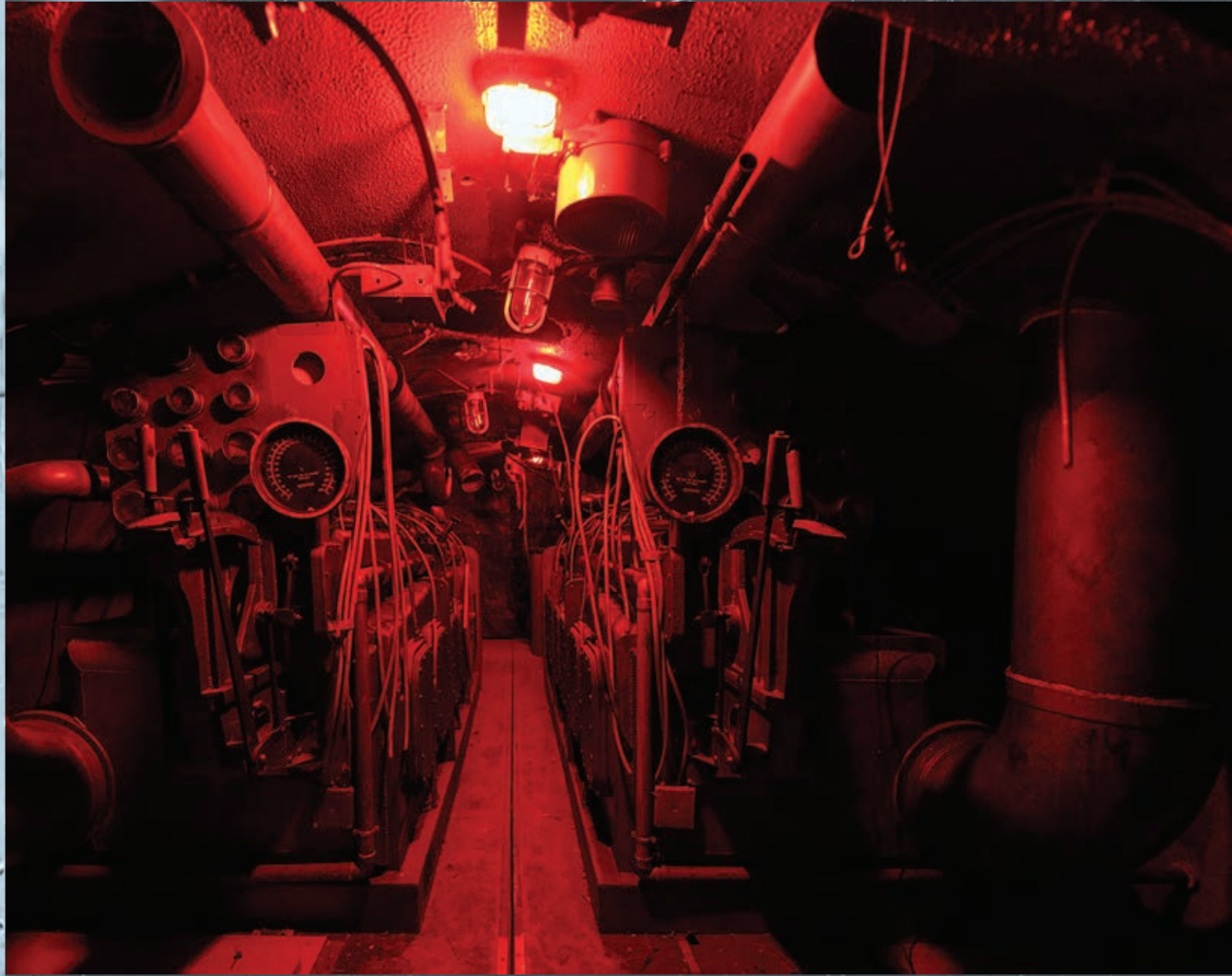
- fragmenty filmu „Orzeł” z 1958 roku
- fragmenty rękopisów i maszynopisów Jerzego Pertka o losach ORP „Orzeł”
- wspomnienia marynarzy z patroli na „Orle”
- korespondencja Jerzego Pertka z rodzinami poległych marynarzy
- fragmenty pamiętnika jednego z marynarzy, członka załogi
- wycinki prasowe
- archiwalne materiały ikonograficzne (m.in. fotografie, ilustracje, pocztówki, znaczki).

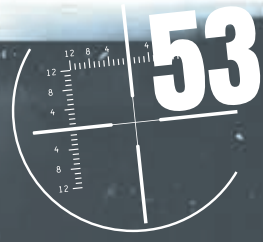


Oglądający wystawę goście usłyszą też czytane przez lektorów fragmenty książki pt. „Patrole Orła”, autorstwa Eryka Sopoćki, byłego członka załogi okrętu.

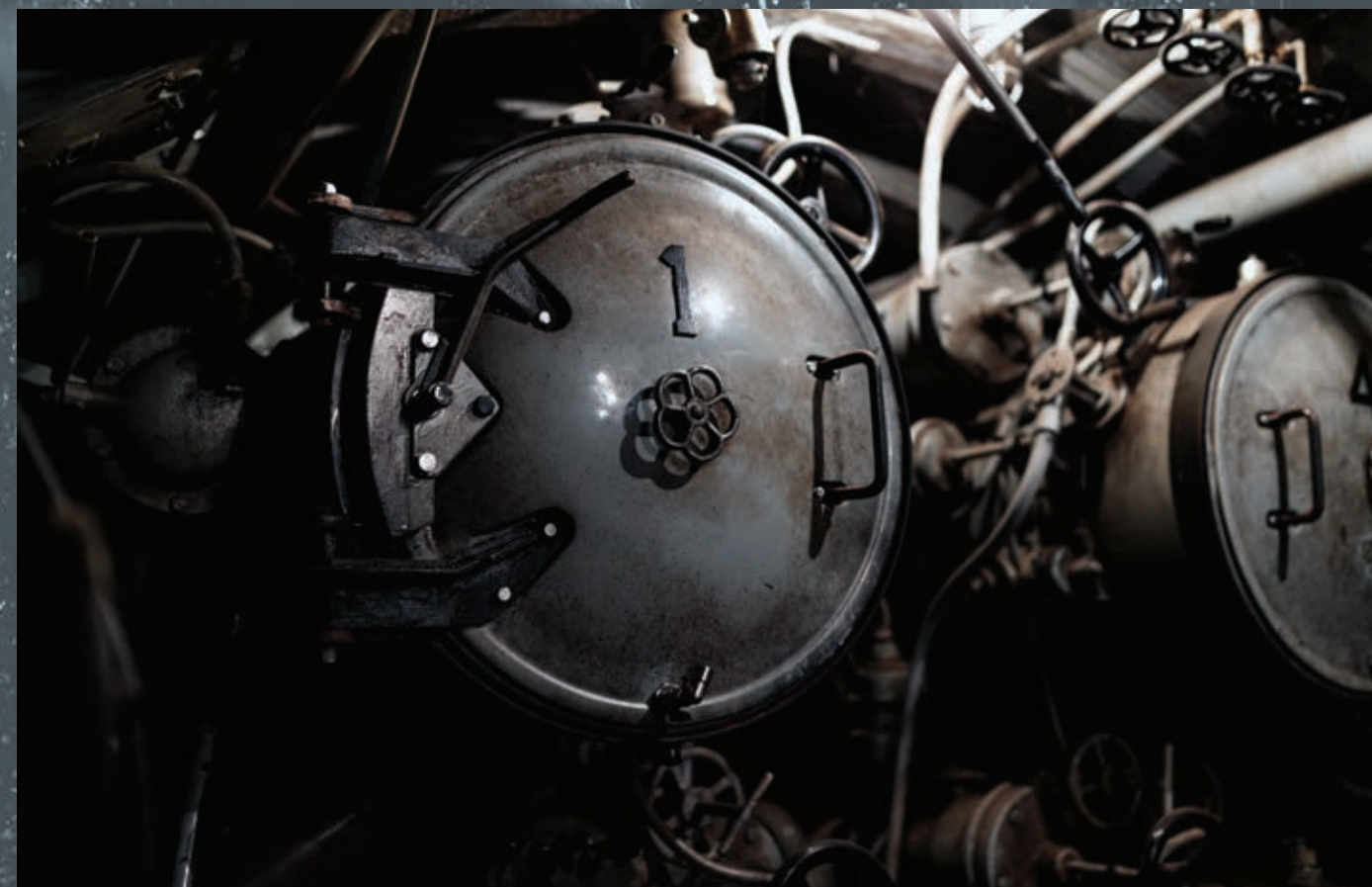
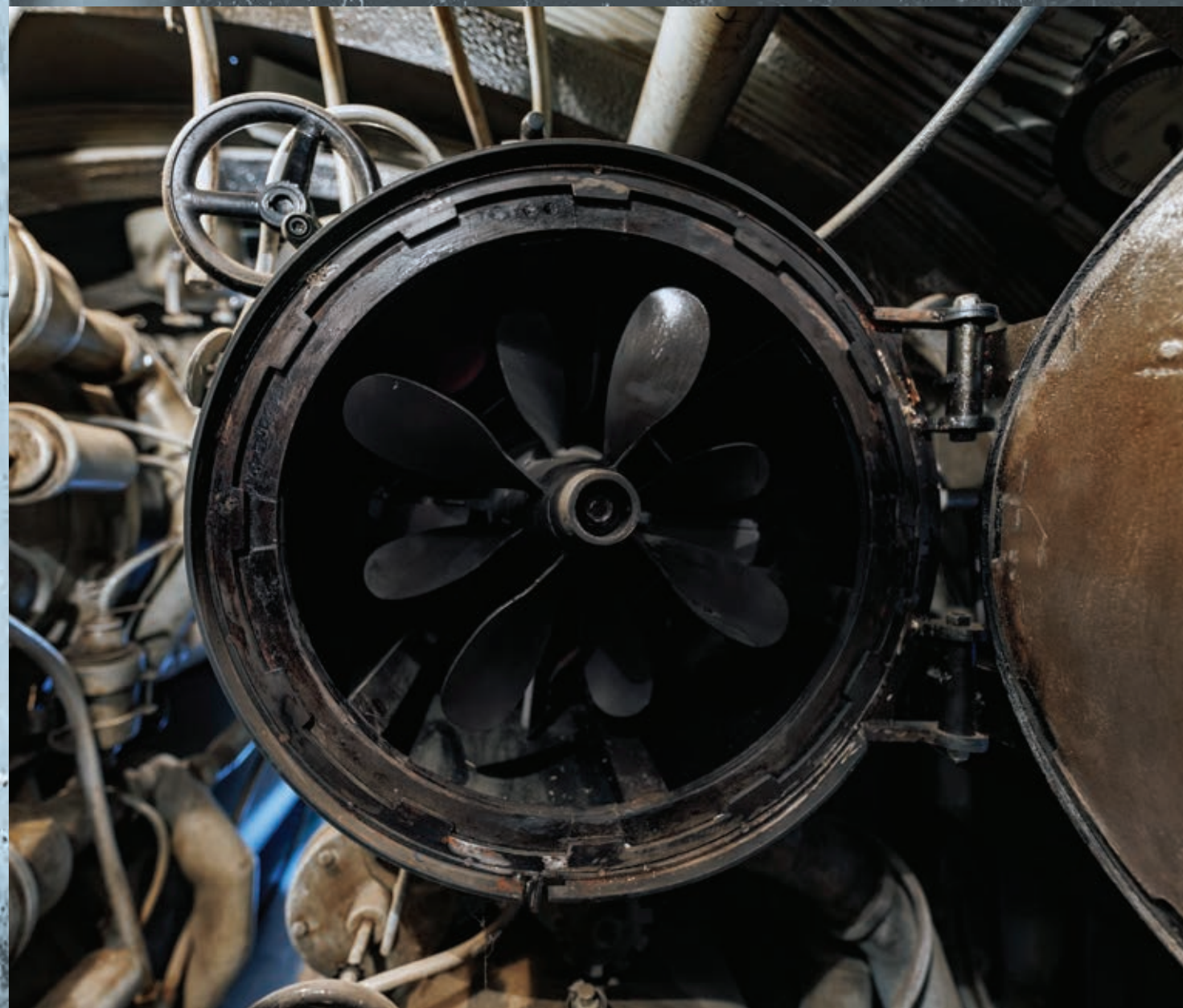


Idąc dalej, docieramy do serca okrętu – maszynowni.





Zwiedzanie części głównej kończy przedział torpedowy.



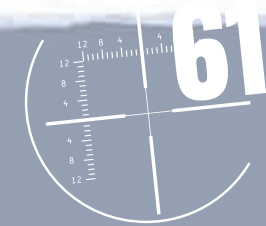
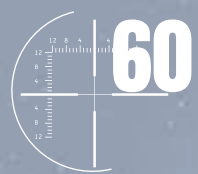
**Luki i pokrywy luków w grodziach wodoszczelnych.
W lukach umieszczono archiwalne fotografie.**



We wnętrzu kiosku zwiedzający mogą zapoznać się z syntetycznie przedstawioną historią Polskiej Marynarki Wojennej w okresie II wojny światowej.

Na obudowie scenografii wnętrza kiosku eksponowane są fotosy z filmu „Orzeł”, który miał premierę w lutym 1959 roku.



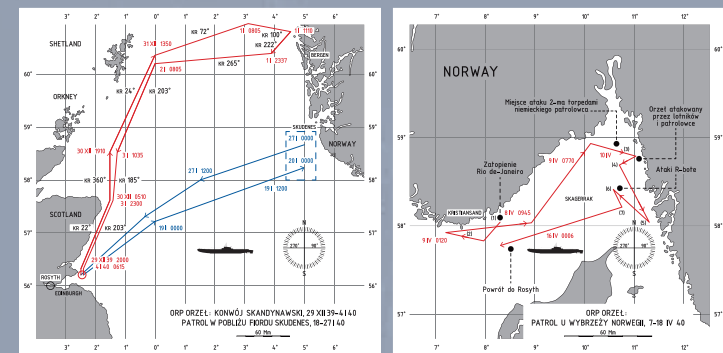
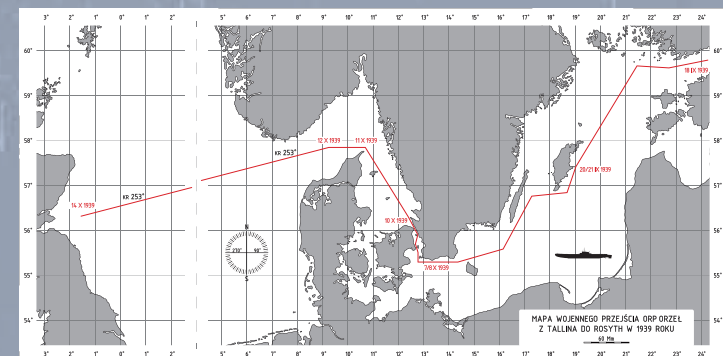


W kolejnym miejscu zapoznamy się ze stopniami obowiązującymi w Polskiej Marynarce Wojennej.



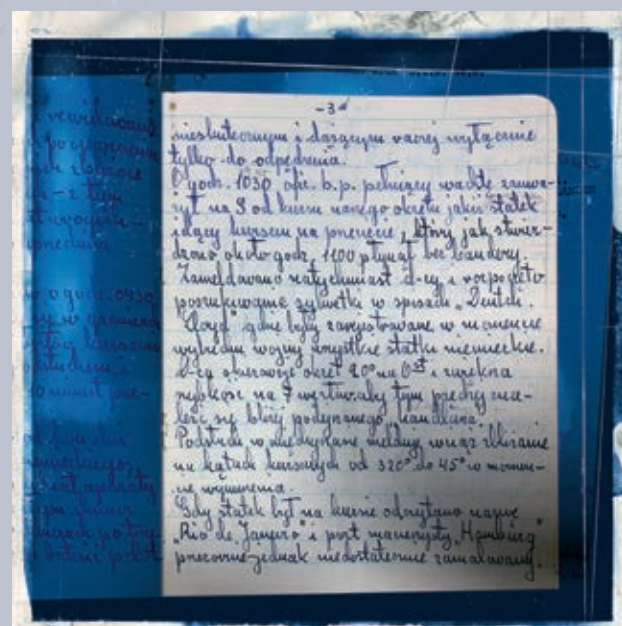
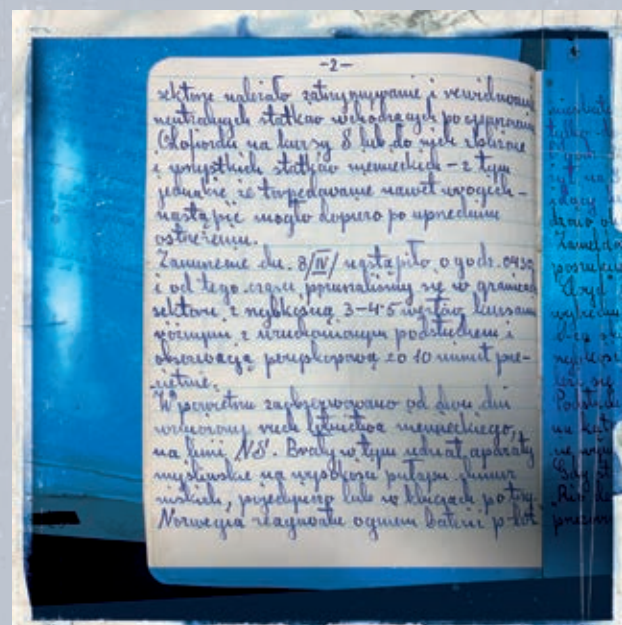
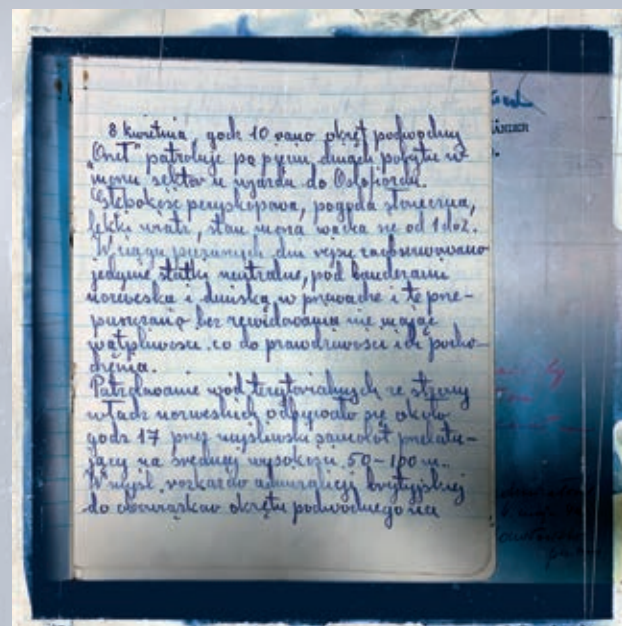
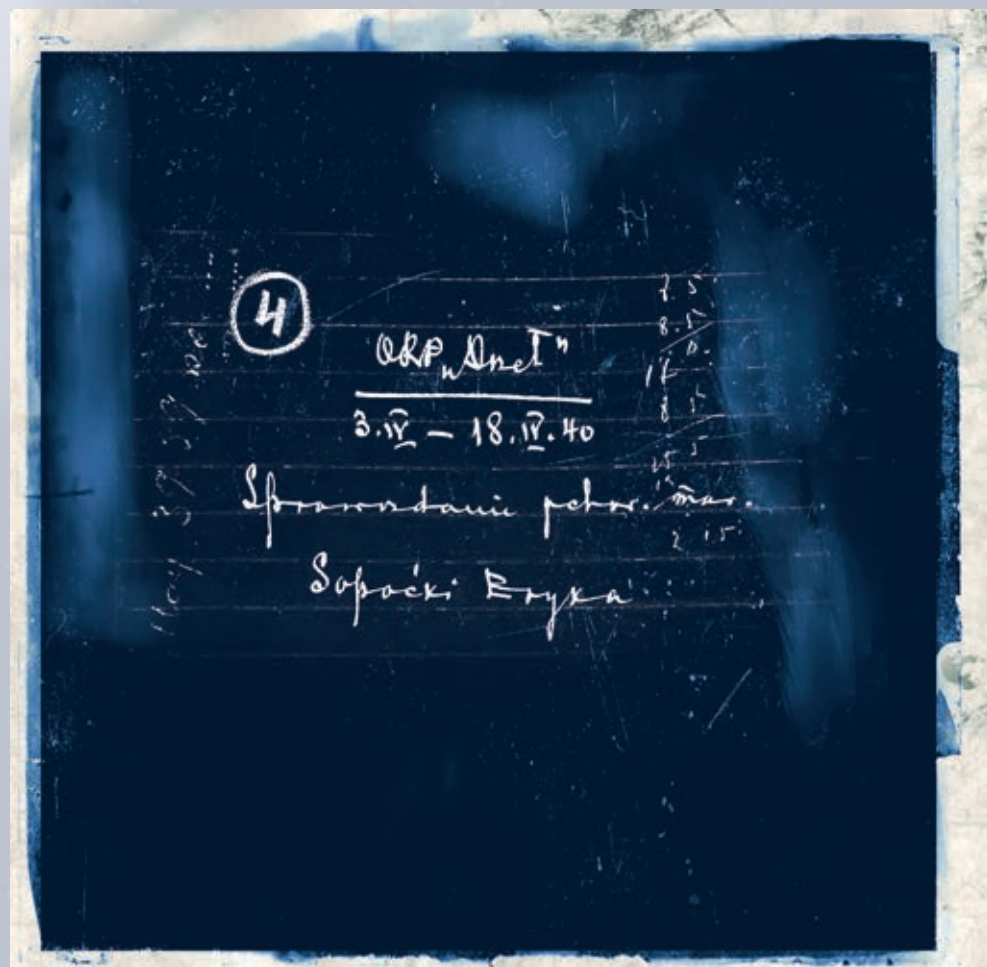
Patrole

Wielkoformatowe wydruki przedstawiające rejs ORP „Orzeł” z Tallina do Rosyth, wykonane na podstawie archiwalnych map nawigacyjnych. Wojenne przejście okrętu z Estonii do Wielkiej Brytanii jest symbolem niezwykłych umiejętności i wielkiej odwagi polskich marynarzy.



ORYGINALNY ZAPIS SPRAWOZDANIA Z PATROLU ORP „ORZEŁ” W DNIACH 3 IV–18 IV 1940

Spisał porucznik Eryk K. Sopoćko



8 kwietnia, godz. 10 rano okręt podwodny „Orzeł” patroluje po pięciu dniach pobytu w morzu sektor u wjazdu do Oslofiordu. Głębokość peryskopowa, pogoda słoneczna, lekki wiatr, stan morza wacha się od 1 do 2. W ciągu pierwszych dni rejsu zaobserwowano jedynie statki neutralne, pod banderami norweską i duńską w przewadze i te przepuszczano bez rewidowania nie mając wątpliwości co do prawdziwości ich pochodzenia.

Patrolowanie wód terytorialnych, ze strony władz norweskich odbywało się około godz. 17 przez myśliwski samolot przelatujący na średniej wysokości 50-100 m. W myśl rozkazów admiralicji brytyjskiej do obowiązków okrętu podwodnego należało zatrzymywanie i rewidowanie neutralnych statków wchodzących po opuszczeniu Oslofiordu na kursy S lub do nich zbliżone i wszystkich statków niemieckich - z tym jednakże, że torpedowanie nawet wrogich - nastąpić mogło dopiero po uprzednim ostrzeżeniu.

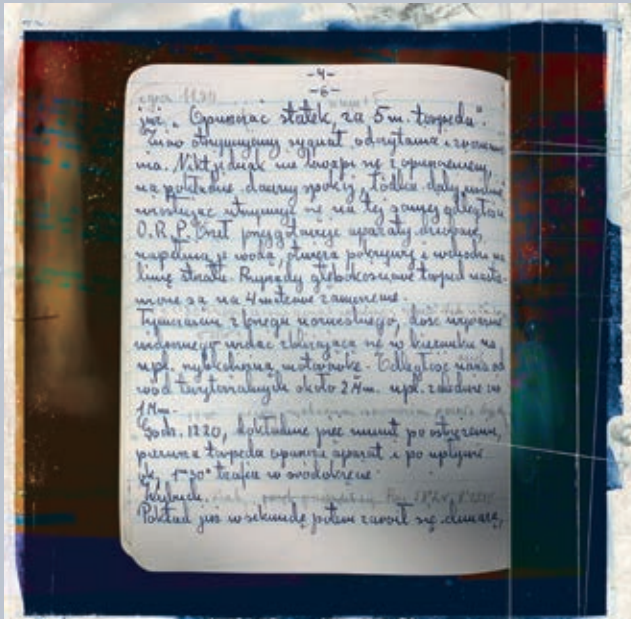
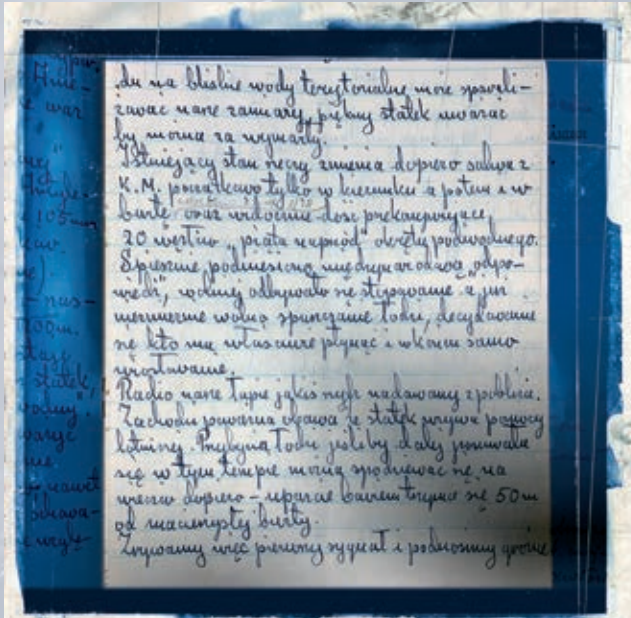
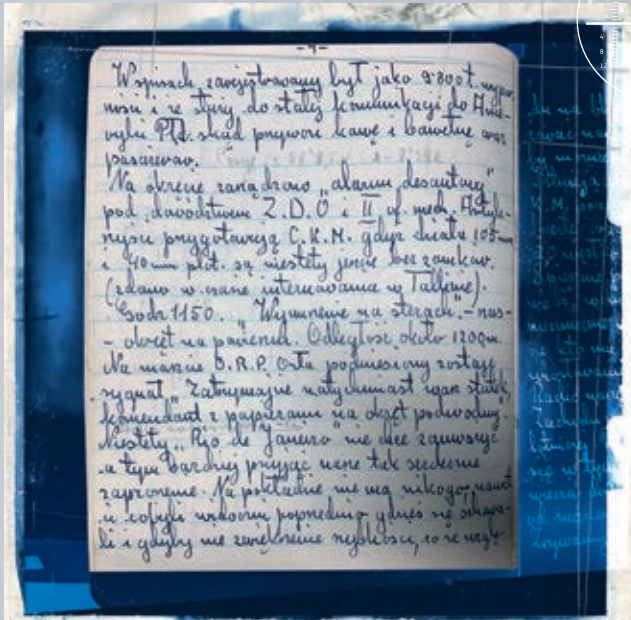
Zanurzenie dn. 8/IV/ nastąpiło o godz. 04.30 i od tego czasu poruszaliśmy się w granicach sektora z szybkością 3-4,5 węzłów, kursami różnymi z uruchomionym podsłuchem i obserwacją peryskopową co 10 minut przeciętnie.

W powietrzu zaobserwowano od dwu dni wzmoczony ruch lotnictwa niemieckiego, na linii SN. Brały w tym udział aparaty myśliwskie na wysokości pułapu chmur niskich, pojedynczo w kluczach po trzy. Norwegia reagowała ogniem baterii p-lot nieskutecznie i dążącym raczej wyłącznie tylko do odpędzenia.

O godz. 10.30 [09.45] ofic. b.p. pełniący wachtę zauważył na S od kursu naszego okrętu jakiś statek idący kursem na przecięcie, który jak stwierdzono około godz. 11.00 płynął bez bandery. Zameldowano natychmiast d-cy i rozpoczęto poszukiwanie sylwetki w spisach „Deutch Lloyd” gdzie były zarejestrowane w momencie wybuchu wojny, wszystkie statki niemieckie. D-ca skierowuje okręt [nieczytelna liczba] na Ost i zwiększa szybkość na 7 węzłów, aby tym prędzej znaleźć się bliżej podejrzanego „handlarza”. Podsłuch w międzyczasie melduje wciąż zbliżanie na kątach kursowych od 320° do 45° w momencie wynurzenia.

Gdy statek był na kursie odczytano nazwę „Rio de Janeiro” i port macierzysty „Hamburg” przezornie - jednak niedostatecznie zamalowany.

W spisach zarejestrowany był jako 9 800 t. wyporności i że służy do stałej komunikacji do Ameryki Płd. skąd przywozi kawę i bawełnę oraz pasażerów. [Pozycja 58° 8,5 N i 8° 28 E].



Na okręcie zarządzono „alarm desantowy” pod dowództwem Z.D.O. i II of. mech. Artylerzyści przygotowujący C.K.M. gdyż działa 105 mm i 40 mm plot są niestety jeszcze bez zamków (zdano w czasie internowania w Tallinie).

Godz. 11.50 [10]. „Wynurzenie na sterach” - nasz - okręt na powierzchni. Odległość około 1200 m. Na maszcie O.R.P. Orła podniesiono zostaje sygnał „Zatrzymajcie natychmiast wasz statek, komendant z papierami na okręt podwodny”. Niestety [statek zatrzymany ale] „Rio de Janeiro” nie chce zauważyć a tym bardziej przyjmując nasze tak serdeczne zaproszenie. Na pokładzie nie ma nikogo, nawet ci co byli widoczni, poprzednio gdzie się schowali i gdyby nie zwiększenie szybkości, co ze względu na bliskie wody terytorialne może sparaliżować nasze zamiary, piękny statek uważać by można za wymarły.

Istniejący stan rzeczy zmienia dopiero salwa z K.M. początkowo tylko w kierunku, a potem i w burtę [oddano o godz. 11.12] oraz widocznie dość przekonujące 20 węzłów, „pięta naprzód” okrętu podwodnego. Spiesznie podniesiono międzynarodową „odpowiedź”, wolniej odbywało się stopowanie a już niezmiernie wolno spuszczenie łodzi, decydowanie się kto ma właściwie płynąć i w końcu samo wiosłowanie.

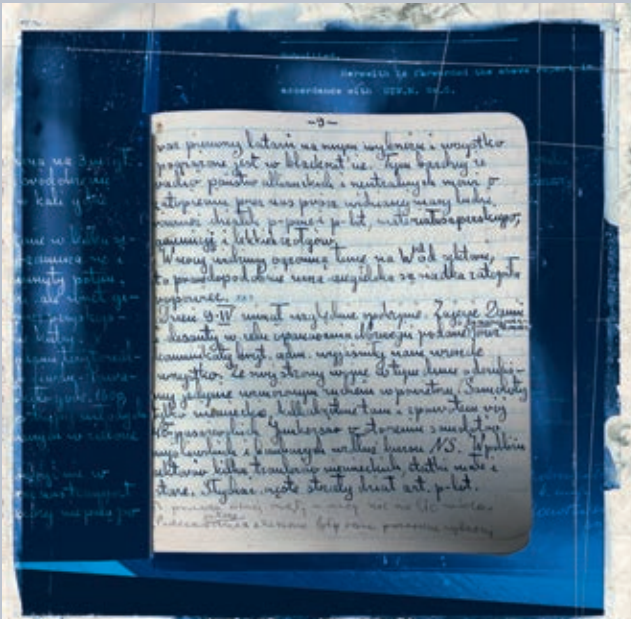
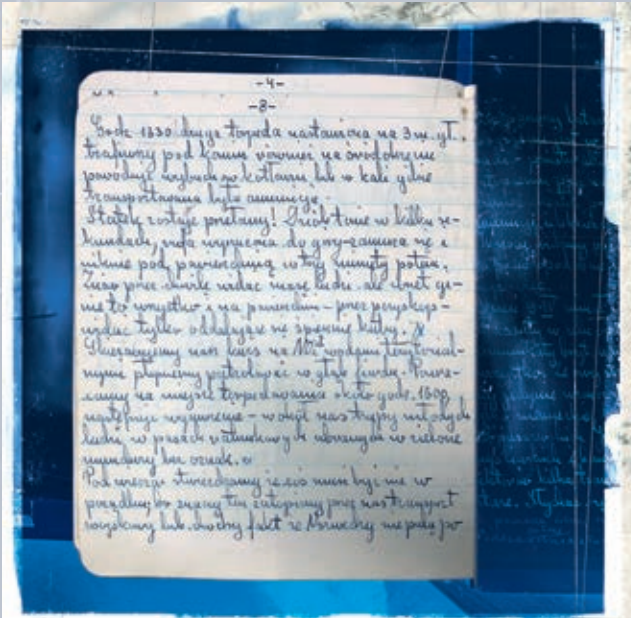
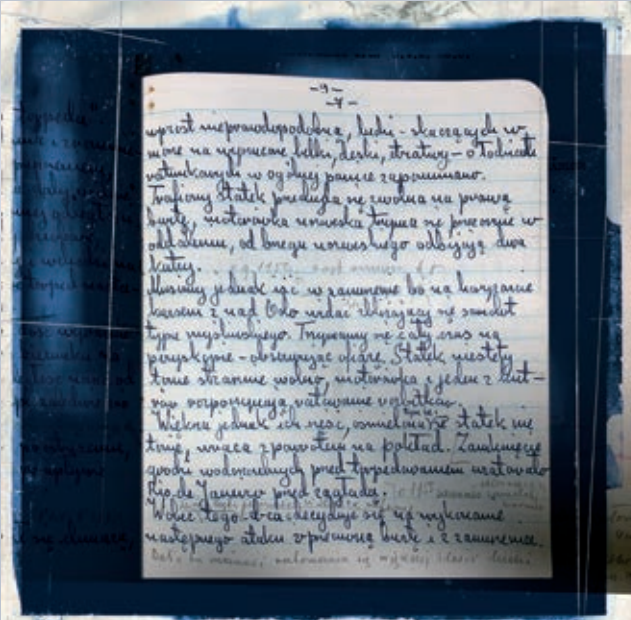
Radio nasze łapie jakiś szyfr nadawczy z pobliza. Zachodzi poważna obawa, że statek wzywa pomocy lotniczej. Przybycia łodzi jeśliby dalej posuwała się w tym tempie można spodziewać się na wieczór dopiero - uparcie bowiem trzyma się 50 m od macierzystej burty.

Zrywamy więc pierwszy sygnał i podnosimy groźne już [godz. 11.20] „Opuszczać statek, za [w ciągu 15 m] 5 m torpeda”. Znow otrzymujemy sygnał odczytania i zrozumienia. Nikt jednak nie kwapi się z opuszczeniem, na pokładzie dawny spokój, łódka dalej „usilnie” wiosłując utrzymuje się na tej samej odległości. O.R.P. Orzeł przygotowuje aparaty dziobowe napełnia je wodą, otwiera pokrywę i wchodzi na linię strzału. Przyrządy głębokościowe torped nastawione są na 4 metrowe zanurzenie.

[O g. 11.30 podniesiono sygnał nakazujący opuścić statek za 5 m. torpeda].

Tymczasem z brzegu norweskiego, dość wyraźnie widocznego [o 11.35] widać zbliżającą się w kierunku na npl. szybkobieżną motorówkę. Odległość nasza [okrętu] od wód terytorialnych około 2 Mm. npl. zaledwie zaś 1 Mm.

Godz. 12.20 [11.45] [wtedy motorówka norweska przeszła linię strzału] dokładnie pięć minut po ostrzeżeniu, pierwsza torpeda opuszcza aparat i po upływie ok. 1³⁰ trafia w śródkręcie.



Wybuch. [Słaby. Pozycja 58°7 N i 8°29.4 E].

Pokład już w sekundę potem zaroił się chmurą wprost nieprawdopodobną, ludzi - skaczących w morze na wyrzucone belki, deski, tratwy - o łodziach ratunkowych w ogólnej panice zapomniano. Trafiony statek przechyla się z wolna na prawą burtę, motorówka norweska trzyma się przezornie w oddaleniu, od brzegu norweskiego odbijają dwa kutry.

Musimy jednak iść w zanurzenie [o g. 11.50 okręt zanurza się] bo na horyzoncie kursem znad Oslo widać [było] zbliżający się samolot typu myśliwego. Trzymamy się cały czas na peryskopie - obserwując ofiarę. Statek niestety tonie słusznie wolno, motorówka i jeden z kutrów rozpoczynają ratowanie rozbitków.

Większa jednak ich część, ośmielona tym, że statek nie tonie, wraca z powrotem na pokład. Zamknięcie grodzi wodoszczelnych przed torpedowaniem uratowało Rio de Janeiro przed zagładą. [O 11.55 zauważono zbliżający się samolot nieprzyjacielski].

Wobec tego [dopisek ołówkiem nieczytelny] d-ca decyduje się na wykonanie następnego ataku w przeciwną burtę i z zanurzenia. [Dało to możliwość uratowania się większej ilości ludzi].

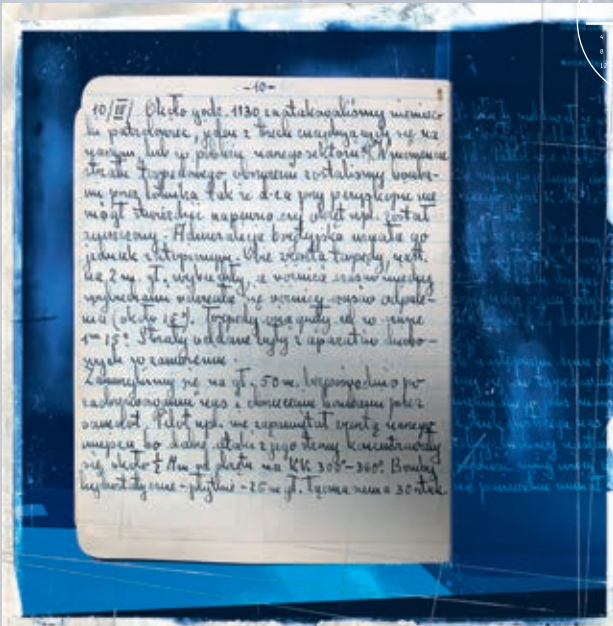
Godz. 13.30 druga torpeda nastawiona na 3 m. gł. trafiwszy pod komin również na śródkręciu powoduje wybuch w kotłowni lub w hali gdzie transportowana była amunicja.

Statek zostaje przelany! Dziób tonie w kilku sekundach, rufa wyrzucona do góry - zanurza się i nikt nie widzi pod powierzchnią w trzy minuty potem. Znow przez chwilę widać masę ludzi - ale wnet ginie to wszystko i na powierzchni - przez peryskop - widać tylko oddalające się śpiesznie kutry.

Przekierowujemy nasz kurs na N0st i wodami terytorialnymi płyniemy patrolować w głąb fiordu. Powracamy na miejsce torpedowania około godz. 18.00, następuje wynurzenie - wokół nas trupy młodych ludzi w pasach ratunkowych ubranych w zielone mundury bez oznak.

Pod wieczór stwierdzamy, że coś musi być nie w porządku, bo znaczy ten zatopiony przez nas transport wojskowy lub choćby fakt, że Norwedzy nie palą po raz pierwszy latarni na swym wybrzeżu i wszystko pograżone jest w blackout'cie. Tym bardziej, że radio państw alianckich i neutralnych mówi o zatopieniu przez nas prócz widzianej masy ludzi, również działek p-panc. i p-plot, materiału saperskiego, amunicji i lekkich czołgów.

W nocy widzimy ogromną żunę na West od sektoru, to prawdopodobnie nasza angielska sąsiadka zatopiła ropowiec.



Dzień 9 IV minął względnie spokojnie. Zajęcie Dania i desanty w celu opanowania Norwegii podane do naszej wiadomości przez komunikaty bryt. adm. wyjaśniły nam wreszcie wszystko. Ze swej strony wojnę w tym dniu odczuliśmy jedynie wzmocnionym ruchem w powietrzu. Samoloty tylko niemieckie, kilkakrotnie tam i z powrotem rój 40-tu pasażerskich Junkersów w otoczeniu samolotów myśliwskich i bombowych wzdłuż kursu NS. W pobliżu sektorów kilka trawlerów niemieckich, statki małe i stare. Słychać częste strzały dział art. p-lot. [Z powodu silnej mgły w nocy nic nie było widać. Podczas całego dnia słyszane były różne podwodne wybuchy].

10 /IV/ Około godz. 11.30 zaatakowaliśmy niemiecki patrolowiec, jeden z trzech znajdujących się na naszym, lub w pobliżu naszego sektora. W momencie strzału torpedowego obrzuceni zostaliśmy bombami przez lotnika tak, że d-ca przy peryskopie nie mógł stwierdzić na pewno czy okręt npl. został zniszczony. Admiralicja brytyjska uznała go jednak zatopionym. Obie zresztą torpedy, nast., na 2 gł. wybuchły, a różnica czasów między wybuchami równała się różnicy czasów odpalenia (około 15°). Torpedy osiągnęły cel w czasie 1^m15^s. Strzały oddane były z aparatów dziobowych w zanurzeniu.

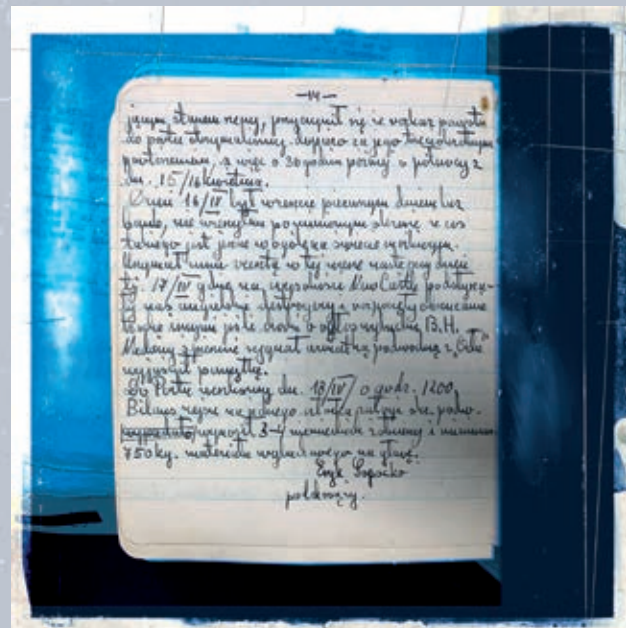
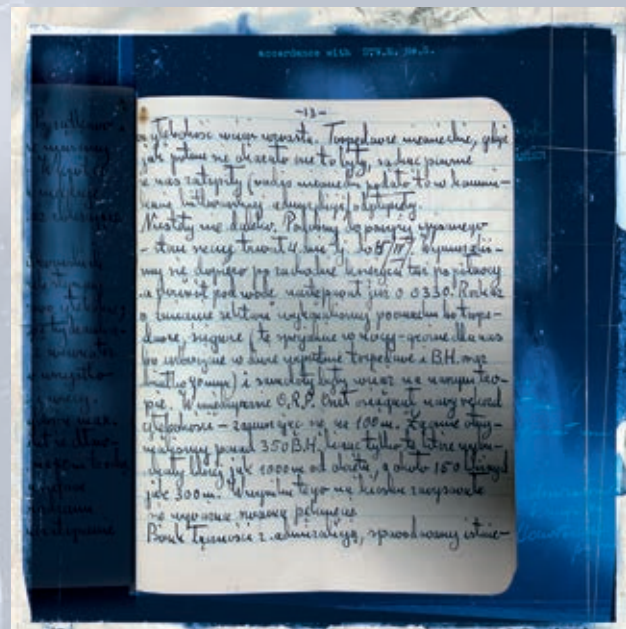
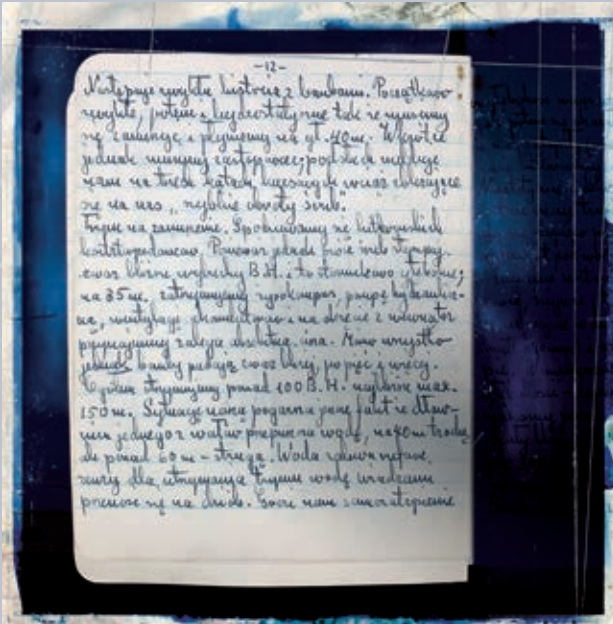
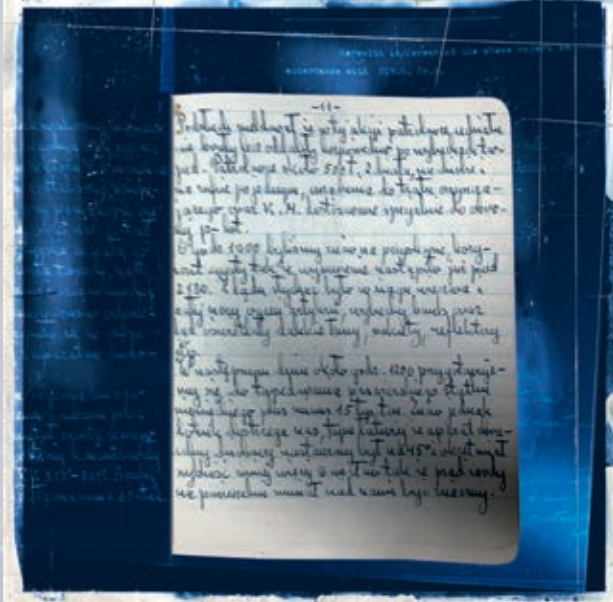
Zanurzyliśmy się na gł. 50 m. bezpośrednio po zaobserwowaniu nas i obrzuceniu bombami przez samolot. Pilot npl. nie zapamiętał zresztą naszego miejsca bo dalsze ataki z jego strony koncentrowały się około 1/2 Mm od okrętu na KK 300°-360°. Bomby hydrostatyczne - płytkie - 25 m gł. łączna suma 30 sztuk.

Podsłuch meldował że w tej akcji patrolowce udziału nie brały lecz oddaliły bezpośrednio po wybuchach torped. Patrolowce ok. 500 t., 2 działa na dziobie i na rufie po jednym, urządzenia do trału oczyszczającego oraz K.M. desantowe specjalnie do obrony p-lot.

O godz. 19.00 byliśmy znowu na peryskopie, horyzont czysty tak że wynurzenie nastąpiło przed 21.30. Z lądu słychać było w ciągu wieczora i całej nocy ogień artylerii, wybuchy bomb oraz ląd oświetlały dalekie łuny, rakie ty, reflektory itp.

W następnym dniu około godz. 12.00 przygotowujemy się do torpedowania pasażerskiego statku niemieckiego plus minus 15 tys. ton. Zanim jednak lotnik dostrzeżę nas, tym łatwiej że aparat ... dziobowy nastawiony był na 45° i okręt miał szybkość mniej więcej 6 węzłów tak że prąd wody na powierzchni musiał nad nami być znaczny.

Następuje zwykła historia z bombami. Początkowa zwykła, potem i hydrostatyczne tak, że musimy się zanurzyć i płyniemy na gł. 40 m. Wkrótce jednak musimy zastopować; podsłuch melduje nam na trzech kątach kursowych wciąż



Źródło: Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.

zbliżające się na nas „szybkie obroty śrub”. Trym na zanurzeniu. Spodziewamy się hitlerowskich kontrtorpedowców. Ponieważ jednak prócz śrub słyszymy coraz bliższe wybuchy B.H. i to stosunkowo głębokie; na 85 m. zatrzymujemy żyroskopas, pompę hydrauliczną, wentylację akumulatorową i na okręcie z wewnątrz przynajmniej zalega absolutna cisza. Mimo wszystko jednak bomby padają coraz bliżej, po pięć i więcej. Ogółem utrzymujemy ponad 100 B.H. najbliższe max 150 m. Sytuację pogarsza jeszcze fakt, że dławnica jednego z wałów przypuszcza wodę, na 40 m trochę ale ponad 60 m - strugą. Woda zalewa rufowe zeny dla utrzymania trymu wodę wiadrami przynoszą się na dziób. Grozi nam samozatopienie bo głębokość wciąż wzrasta. Torpedowce niemieckie, gdyż jak potem się okazało one to były, sądząc pewnie, że nas zatopiły (radio niemieckie podało to w komunikacie hitlerowskiej admiralicji) odpłynęły. Niestety nie daleko. Podobny do powyżej wpisanego - stan rzeczy trwał 4 dni, tj. do 15/IV/. Wynurzyliśmy się dopiero po zachodzie księżyca tuż po północy - a powrót pod wodę następował już o 03.30. Rozkaz o zmianie sektora wykonaliśmy po omacku bo torpedowce, ścigacze (te specjalnie w nocy - groźne dla nas bo uzbrojone w dwie wyrzutnie torpedowe i B.H. oraz działko 40 mm) i samoloty były wciąż na naszym tropie. W międzyczasie O.R.P. Orzeł osiągnął nowy rekord głębokości - zanurzając się na 100 m. łącznie otrzymaliśmy ponad 350 B.H. licząc tylko te które wybuchy bliżej jak 1000 m od okrętu, a około 150 bliższych jak 300 m. W wyniku tego na kiosku zarysowało się wyraźne znaczne pęknięcie.

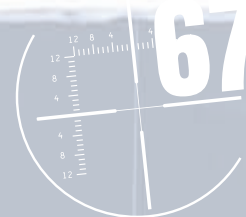
Brak łączności z admiralicją spowodowany istniejącym stanem rzeczy, przyczynił się, że rozkaz powrotu do portu otrzymaliśmy dopiero za jego trzeciokrotnym powtórzeniem, a więc o 36 godzin później z północy z dn. 15/16 kwietnia.

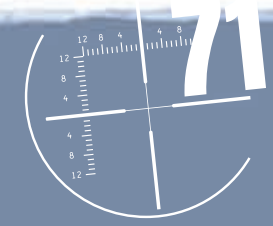
Dzień 16/IV był wreszcie pierwszym dniem bez bomb, nie wierzyłem po minionym okresie, że coś takiego jest jeszcze w ogóle na świecie możliwym. Utrzymał mnie zresztą w tej wierze następny dzień tj. 17/IV gdzie na wysokości New Castle podsłyszeli nas angielskie destroyery i rozpoczęły obrzucanie trochę innymi jeśli chodzi o odgłos wybuchu B.H. Nadany śpiesznie sygnał armatką podwodną z „Orła” wyjaśnił pomyłkę.

Do Portu weszliśmy dn. 18/IV/ o godz. 12.00. Bilans rejsu na jednego członka załogi okr. podw. wynosił 3-4 niemieckich żołnierzy i minimum 750 kg materiału wybuchowego na głowę.

Eryk Sopoćko
podchorąży

Rejs O.R.P. „Orzeł”
od dnia 3/IV - 18/IV/1940r.





ORP „Orzeł” w popkulturze

Okręt był i jest upamiętniany na wiele sposobów. Poświęcono mu dwa filmy fabularne, z których pierwszy, wyreżyserowany przez Leonarda Buczkowskiego i zatytułowany „Orzeł”, pojawił się na ekranach kin w lutym 1959 roku. Podczas jego realizacji wykorzystano bliźniaczego „Sępa”, rolę zastępcy dowódcy zagrał Wienczysław Gliński.

Natomiast w 2019 roku rozpoczęto prace nad filmem „Orzeł. Ostatni patrol” według scenariusza i reżyserii Jacka Bławuta, wielokrotnie nagradzanego dokumentalisty. Z powodu pandemii premierę przesunięto na październik 2022 roku. Film nagrodzony został przez Polską Akademię Filmową m.in. za scenografię, której elementy stanowią część ekspozycji w Parku Leśnym.

Historia „Orla” oraz zagadka jego zatonięcia została przedstawiona także w 10 odcinkach serii dokumentalnej „Sensacje XX wieku” autorstwa Bogusława Wołoszańskiego, wyemitowanej w TVP w 1998 roku.

W 2006 roku wydana została płyta polskiego zespołu muzyki elektronicznej Cold Fusion, zatytułowana „ORP Orzeł”. Utwory z niej wykorzystano w holenderskim filmie dokumentalnym „Legend of the Orzel”.

Pierwszym opracowaniem historycznym poświęconym okrętowi była wydana w 1942 roku w Wielkiej Brytanii książka por. mar. Eryka Sopoćki, byłego członka załogi, który zginął z niszczycielem „Orkan”. W Polsce wydano ją pt. „Patrole Orla”. Po wojnie ukazało się wiele innych, m.in. autorstwa Jerzego Pertka. Publikowano też opracowania wspomnieniowe i liczne artykuły w periodykach. Losy okrętu wykorzystano również w beletrystyce (np. książka dla młodzieży Stanisława Biskupskiego) oraz zadedykowano mu kilka wierszy.



Plakat promujący film „Orzeł. Ostatni patrol”, autor Andrzej Pagowski

Wizerunek ORP „Orzeł” znalazł się na znaczkach pocztowych i na monecie (dwuzłotówka w serii „Polskie Okręty”, 2012 rok). Wielokrotnie pojawiały się w sprzedaży plany modelarskie oraz modele kartonowe i plastikowe okrętu, a w 2020 roku Instytut Pamięci Narodowej wydał poświęconą mu grę planszową.



Kontynuatorzy tradycji

Okręty o nazwie „Orzeł” w Polskiej Marynarce Wojennej po 1945 roku

Drugi okręt podwodny, któremu nadano nazwę „Orzeł”, służył w marynarce wojennej PRL w latach 1962–1983. Był sporo mniejszą od poprzednika, zbudowaną w Związku Radzieckim, jednostką średniego zasięgu projektu 613 (w kodzie NATO „Whiskey”), uzbrojona w 6 wyrzutni torpedowych. ORP „Orzeł” (II) podczas swej służby m.in. odbył 6 długotrwałych patroli bojowych na północnym Atlantyku przeciw marynarkom wojennym państw NATO. Przełynął łącznie około 90 tysięcy mil morskich (1/3 dystansu w zanurzeniu), będąc na morzu przez 625 dni; zanurzył się 1500 razy. W 1986 roku został poddany rozbiórce na złom.

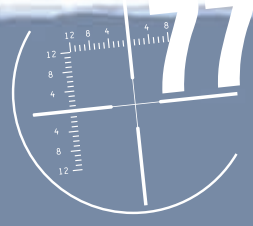
ORP „Orzeł” (III), okręt podwodny projektu 877E (nazwa kodowa NATO „Kilo”), wszedł do służby we flocie PRL pod koniec kwietnia 1986 roku. Jest uzbrojona w 6 wyrzutni torpedowych jednostką o kropłowym kształcie kadłuba, przeznaczoną do zwalczania okrętów podwodnych, z czego wynikają cechy konstrukcji i konwencjonalnego napędu (w swoim czasie typ „Kilo” należał do najcichszych na świecie) oraz wyposażenia. Do 1990 roku ORP „Orzeł” (III) odbył m.in. rejs za koło podbiegunowe, w 1996 po raz pierwszy wziął udział w międzynarodowych manewrach flot NATO. W latach 2014–2021 przechodził szereg napraw (m.in. po pożarze w 2017). Obecnie jest jedynym okrętem podwodnym MW.



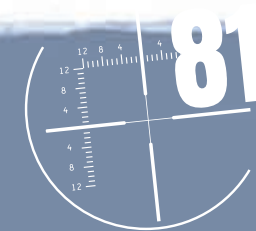
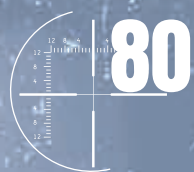
Okręt podwodny ORP „Orzeł”
Źródło: Domena publiczna.

Jak powstawała wystawa









Bibliografia

Borowiak Mariusz, *Mała flota bez mitów*, Oficyna Wydawnicza Alma-Press, Warszawa 2010.

Janicki Paweł, *Wielki leksykon uzbrojenia. Wrzesień 1939*, t. 135, *Umunduowanie Marynarki Wojennej cz. 1*, Edipresse Polska SA, Warszawa 2018.

Janicki Paweł, *Wielki leksykon uzbrojenia. Wrzesień 1939*, t. 145, *Umunduowanie Marynarki Wojennej cz. 2*, Edipresse Polska SA, Warszawa 2018.

Kadry Morskie Rzeczypospolitej, tom II: *Polska Marynarka Wojenna, cz. I. Korpus oficerów 1918–1947*, red. Kazimierz J. Sawicki, Wyższa Szkoła Morska, Gdynia 1996.

Mańkowski Stanisław, *Okręt podwodny ORP „Orzeł”, seria Typy Broni i Uzbrojenia*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1972.

Pertek Jerzy, *Dzieje ORP „Orzeł”*, Gdański Dom Wydawniczy, Gdańsk 1998.

Pertek Jerzy, *Wielkie dni małej floty*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1987.

Rudzki Czesław, *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1985.

Sopoćko Eryk, *Patrole Orła*, Oficyna Wydawnicza „Finna”, Gdańsk 2010.

Artykuły w periodykach „Morze”, „Morze, Statki i Okręty” oraz „Technika Wojskowa Historia”.

Konceptcja wystawy
Marek Zawadka

Kalendarium działań wojennych na morzu
Opracowanie merytoryczne: Wojciech Holicki
Opracowanie graficzne: Joanna Kulik

Fotosy z filmu „Orzeł” z 1958 roku
Projekt i opracowanie graficzne: Jacek Świerad

Adaptacja planów technicznych i patroli okrętu
do wydruków wielkoformatowych
Opracowanie graficzne: Tomasz Pulwer

Stopnie Polskiej Marynarki Wojennej –
symbole i insygnia
Opracowanie graficzne: Joanna Kulik

Akademia Polskiej Marynarki Wojennej
Opracowanie graficzne: Joanna Kulik

Sylwetki Polskich Marynarzy
Opracowanie graficzne: Tomasz Pulwer

Organizacja transportu scenografii
Grzegorz Polewczyk

Przystosowanie scenografii i montaż
Grzegorz Kraska, Andrzej Kobza, Jakub Łobodziński,
Jacek Świerad, Janusz Ogórkiewicz,
Krzysztof Koszewski, Dominik Skowroński

Aranżacja scenografii
Kamila Tworek, Magdalena Chabasińska, Joanna Kulik,
Karolina Smolarek, Anita Bartoszewicz

Przebudowa kiosku
Janusz Ogórkiewicz, Krzysztof Koszewski

Aranżacja kiosku
Joanna Kulik, Janusz Ogórkiewicz

Aranżacja otoczenia kiosku
Maria Jarmużek

Oprawa audiowizualna
Joanna Kulik, Grzegorz Kraska, Karolina Smolarek,
Tomasz Pulwer, Kamila Tworek

Adaptacja fragmentów filmu „Orzeł” z 1958 roku
Karolina Smolarek

Użyczenie głosu – audiodeskrypcja wspomnień
Eryka Sopoćki – „Życie codzienne Marynarzy
na okręcie podwodnym”
Tomasz Folta, Tomasz Pulwer

Modele – pozyskanie i opieka
Wojciech Holicki

Kwerenda i pozyskanie materiałów źródłowych
Kamila Tworek, Joanna Kulik

Fotosy z filmu – Filmoteka Narodowa, Wytwórnia
Filmów Dokumentalnych i Fabularnych w Warszawie

Fragmenty filmu – Wytwórnia Filmów Dokumentalnych
i Fabularnych w Warszawie

Kolekcja Jerzego Pertka – Zbiory Specjalne Biblioteki
Raczyńskich w Poznaniu

Podziękowania dla Hanny Sidoroff – córki oraz
Marianny Sidoroff – wnuczki Jerzego Pertka za
wyrażenie zgody na udostępnienie materiałów
z kolekcji

Specjalne podziękowania dla Tomasza Miegonia –
Dyrektora Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

KATALOG WYSTAWY

Wstęp i redakcja
Marek Zawadka

Kwerenda archiwalna
Wojciech Holicki – Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

Justyna Karlińska, Marek Zawadka – Archiwum Instytutu Polskiego
i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie

Marek Zawadka, Piotr Kopyt – Biblioteka Narodowa w Warszawie

Teksty
Wojciech Holicki, Justyna Karlińska, Jacek Świerad, Marek Zawadka

Projekt graficzny i skład
Jacek Świerad

Fotografie
Tomasz Folta, Grzegorz Kraska, Konrad Dąbkiewicz,
Janusz Ogórkiewicz, Jacek Świerad

Wydawca
Muzeum Historyczne w Lubinie

Dyrektor
dr Marek Zawadka

ISBN 978-83-66574-59-5

© Copyright by Muzeum Historyczne w Lubinie, 2023

Lubin 2023



Ministerstwo Kultury
i Dziedzictwa Narodowego

Dofinansowano ze środków
Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego
pochodzących z Funduszu Promocji Kultury



Muzeum
Historyczne
w Lubinie



Park
Leśny
w Lubinie



**„Największe ofiary i przelana krew
staną się żywym świadectwem
naszego trwania nad polskim morzem”.**

**adm. Józef Unrug
20.09.1939**



 Muzeum Historyczne w Lubinie

Park Leśny w Lubinie

Lubin 2023

