



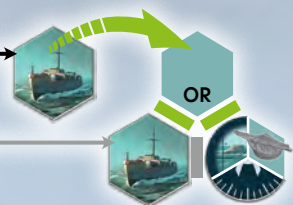
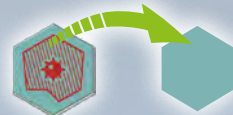
$$= \text{crossed out ship} + \text{clock A}$$

$$= \text{crossed out ship} + \text{clock A}$$



a ≪

b ≫



a ≪

b ≫



ORP ORZEL



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

ORP ORZEŁ



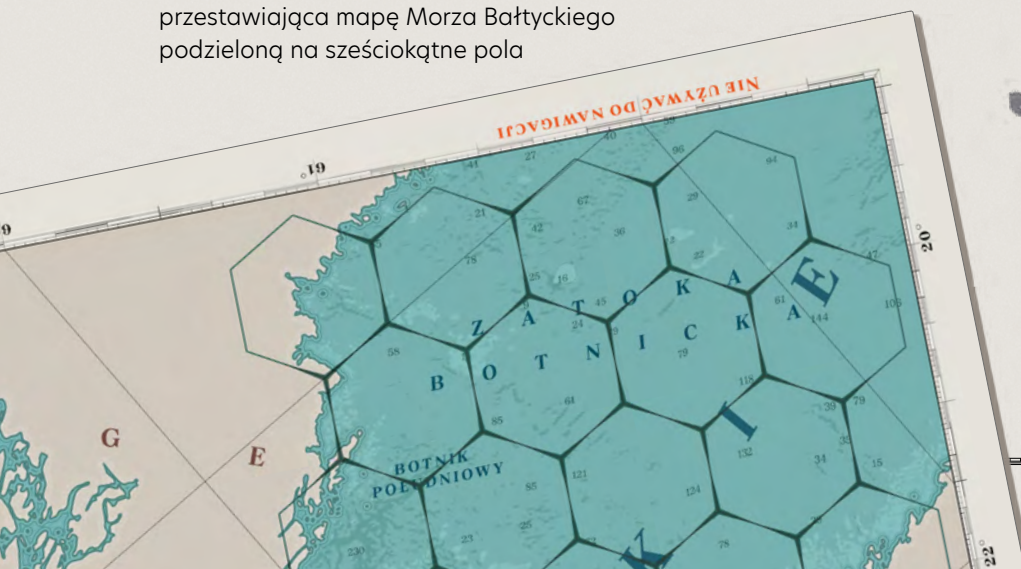
Instrukcja filmowa



ORP „Orzeł” to gra dla dwóch osób. Każdy gracz ma do osiągnięcia inny cel. Grający polską Marynarką Wojenną ma za zadanie uciec okrętem podwodnym ORP „Orzeł” z Bałtyku na Morze Północne. Przeciwnik, kierujący Kriegsmarine (marynarką wojenną niemieckiej III Rzeszy), ma zatopić „Orła”, zanim ten opuści Morze Bałtyckie.

Rok 1939. Po wybuchu II wojny światowej ORP „Orzeł” opuścił wyznaczone mu miejsce w Zatoce Gdańskiej. Dowódca, skarżąc się na problemy zdrowotne, skierował okręt do stolicy Estonii, Tallina. Tam 15 września jednostka została internowana przez Estończyków. Polska załoga postanawia jednak uciec, aby przedostać się do Wielkiej Brytanii i kontynuować walkę z Niemcami. Musi uniknąć wykrycia przez niemieckie lotnictwo oraz uchronić się przed atakami kutrów torpedowych Kriegsmarine...

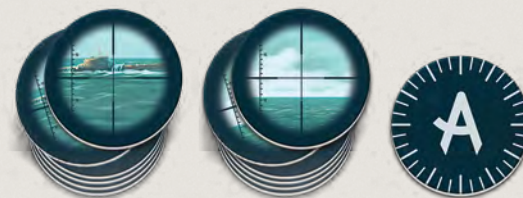
Plansza do gry przedstawiająca mapę Morza Bałtyckiego podzieloną na sześciokątne pola



Figurka ORP „Orzeł”



12 żetonów ruchu „Orła”



odkryty 6 zawierających rysunek okrętu podwodnego
odkryty 6 przedstawiających puste morze
zakryty

4 żetony okrętów Kriegsmarine

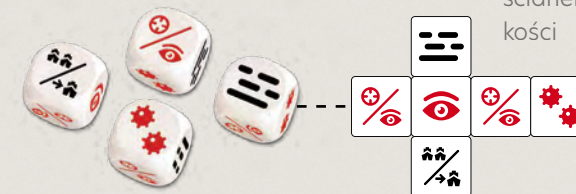


8 żetonów pól minowych Kriegsmarine



odkryty 4 zawierające rysunek min
odkryty 4 puste
zakryty

4 białe kości Kriegsmarine



układ ścianek kości

4 czerwone kości polskiej Marynarki Wojennej



układ ścianek kości

2 kartonowe zasłonki, po jednej dla każdego z graczy



Przygotowanie rozgrywki

- 1 Rozłóżcie planszę na środku stołu. Wybierzcie strony konfliktu, którymi będziecie grać.
- 2 Figurkę okrętu ORP „Orzeł” ustawcie na otoczonym pomarańczową ramką polu Tallin.
- 3 Grający polską Marynarkę Wojenną 🇵🇱 otrzymuje:
 - ♦ czerwone kości
 - ♦ oraz **8 żetonów ruchu** – 4 z rysunkiem okrętu podwodnego i 4 przedstawiające puste morze*.
- 4 Pozostałe 4 żetony ruchu stanowią zapas. **Należy je odłożyć do pudełka, gdyż nie biorą udziału w grze!**
- 5 Grający niemiecką Kriegsmarine 🇩🇪 otrzymuje:
 - ♦ białe kości
 - ♦ 8 żetonów pól minowych – 4 z symbolem pola minowego i 4 puste
 - ♦ oraz 4 żetony niemieckich okrętów.



Przed rozpoczęciem gry gracze ukrywają swoje żetony za zasłonkami, aby przeciwnik nie widział, które z nich są puste.

* W pierwszej rozgrywce polska Marynarka Wojenna 🇵🇱 otrzymuje 10 żetonów ruchu: 5 z rysunkiem okrętu podwodnego i 5 przedstawiających puste morze. Pozostałe należy odłożyć do pudełka.

Cel gry

Cel gry jest inny dla każdego gracza.

Celem grającego Marynarką Wojenną  jest skierowanie okrętu ORP „Orzeł” ku cieśninom duńskim, aby zgodnie z rozkazem Dowództwa Floty z 14 września 1939 r. przedostać się nimi do Wielkiej Brytanii.

Celem grającego Kriegsmarine  jest odnalezienie i zatopienie „Orła”, zanim opuści Bałtyk.

Przebieg rozgrywki

Gra toczy się przez kolejne rundy do chwili, gdy jeden z graczy osiągnie swój cel.

Każda runda jest podzielona na trzy fazy.

1. Rzucanie kośćmi
 - Najpierw rzuty wykonuje grający Marynarką Wojenną ,
 - potem grający Kriegsmarine .
2. Wykonywanie akcji uzyskanych na kościach
 - Najpierw swoje akcje wykonuje grający Marynarką Wojenną ,
 - potem grający Kriegsmarine .
3. Ustalenie nowej pozycji „Orła”.

Gracze zawsze wykonują swoje ruchy w tej samej kolejności.

Rzucanie kośćmi

Za pomocą rzutów kośćmi gracze ustalają, jakie akcje będą mogli wykonać w drugiej fazie rundy.

Na kościach widnieją wiele symboli. Każdy symbol oznacza akcję. Wylosowane akcje gracz będzie mógł wykonać po zakończeniu fazy rzutów. Szczegółowy opis symboli znajduje się w następnej sekcji poświęconej wykonywaniu akcji.

Akcje polskiej Marynarki Wojennej



Wynurzenie



Wytyczanie kursu



Zerwanie kontaktu

Akcje Kriegsmarine



Stawianie min



Wyślij okręt na patrol



Przygotuj okręt



Obserwacja



Atak



Mgła (brak akcji)

Rzuty kośćmi polskiej Marynarki Wojennej

Grający Marynarką Wojenną  rzuca swoimi kośćmi pierwszy.

- Gracz rzuca wszystkimi kośćmi.
- Po każdym rzucie gracz **MUSI odłożyć na bok przynajmniej jedną kość**.
 - ◊ Jeśli na jednej lub więcej kości wypadły czarne symbole, **gracz musi odłożyć jedną z tych kości**.
 - ◊ Można odłożyć więcej niż jedną kość. **Gracz nie może odłożyć dwóch lub więcej kości, które pokazują taki sam wynik**.
- Po odłożeniu kości gracz rzuca ponownie pozostałymi.
- W tej rundzie nie można ponownie rzucać odłożonymi kośćmi.
 - ◊ Można odłożyć kości z takimi wynikami, jakie wypadły w poprzednich rzutach (odkładając kości, nie porównuje się ich z kośćmi, które wcześniej odłożono).
 - ◊ Gracz, który odłożył wszystkie kości, kończy rzuty. (Maksymalnie gracz może wykonać cztery rzuty).

Uwaga! Jeśli na ściankach widnieją dokładnie takie same symbole, to wyniki są takie same. W innym przypadku wyniki są różne.



Przykładowy rzut: W pierwszym rzucie grającego Marynarką Wojenną na kościach wypadły ścianki jak na ilustracji poniżej. Każda z odkładanych kości musi pokazywać inny wynik, więc w tym przypadku gracz ma następujące możliwości: Odłożyć jedną kość pokazującą A albo odłożyć jedną kość pokazującą A, albo po jednej kości każdego rodzaju (jedną kość pokazującą A i jedną kość pokazującą A). Gracz postanawia odłożyć po jednej kości każdego rodzaju.



Przykład: Grający Marynarką Wojenną rzuca po raz drugi kośćmi, których nie odłożył w pierwszym rzucie. Na obu kościach wypadają czarne symbole A. Gracz musi odłożyć jedną z tych kości. Drugą musi rzucić po raz trzeci, bo każda z odkładanych kości musi pokazywać inny wynik.



odłożone kości

W przypadku rzutu ostatnią kością otrzymany wynik **musi** zostać odłożony niezależnie od tego, czy wynik zadowala gracza.

Przykład: Grający Marynarką Wojenną po wykonaniu trzeciego rzutu musi odłożyć ostatnią ze swoich kości. Odłożenie ostatniej kości kończy jego fazę rzutów.



odłożone kości

Rzuty kośćmi Kriegsmarine

Grający Kriegsmarine wykonuje swoje rzuty drugi, gdy wszystkie rzuty Marynarki Wojennej zostaną wykonane. Grający Kriegsmarine widzi wyniki otrzymane na kościach przez grającego Marynarką Wojenną.

Grający Kriegsmarine wykonuje rzuty według tych samych zasad, co grający Marynarką Wojenną.

Gdy obaj gracze skończą rzucanie kośćmi, przechodzą do fazy wykonywania akcji.

Wykonywanie akcji

W wyniku rzutów każdy gracz uzyskał na odkładanych kościach zestaw symboli. Każdy **symbol** oznacza jedną akcję. Niektóre kości pokazują dwa identyczne symbole, co oznacza, że należy daną akcję wykonać dwa razy (ale można pomiędzy tymi dwiema akcjami wykonać inną, odkładając na innej kości).

Uwaga! Poniżej pojawiają się nazwy akcji, które opisano w dalszej części instrukcji. Znamość szczegółowych reguł każdej z akcji nie jest potrzebna do zrozumienia ogólnych zasad ich wykonywania.

Każdą akcję wykonuje się tyle razy, ile kopii jej symbolu widnieje na odkładanej kości. Czarny kolor symboli nie ma znaczenia w fazie wykonywania akcji.



Gracz MUSI wykonać wszystkie akcje widoczne na odkładanych kościach. Wyjątkiem są kości z akcjami do wyboru.

Akcje do wyboru

Niektóre ścianki zawierają dwa różne rodzaje symboli, przedzielone ukośną linią. Wykonując akcje gracz wybiera symbol lub symbole po jednej stronie linii, a drugi zestaw pomija (ignoruje).

Gracz dokonuje wyboru w dowolnej chwili, ale **jedna z dwóch możliwości MUSI zostać wybrana.**



Przykładowe dwie możliwości wyboru:

1 x Zerwanie kontaktu X

albo

2 x Wytyczanie kursu A

Gracz **musi** wybrać, czy wykonuje jeden raz akcję **Zerwanie kontaktu** X, czy dwa razy akcję **Wytyczanie kursu** A.

Kolejność wykonywania akcji

O ile nie zaznaczono inaczej, akcje wykonuje się w dowolnej kolejności. Można przeplatać różne rodzaje akcji.

Po wykonaniu każdej akcji wykorzystaną kość warto odłożyć na bok, aby w ten sposób zaznaczyć, że widniejące na niej akcje zostały zużyte.

Przykład: Grający *Kriegsmarine* ☙ przystępuje do wykonywania akcji.



- 1 Kość z wynikiem **Mgła** ☙ oznaczająca stratę akcji zostaje odłożona na bok.
- 2 Później gracz wybiera jeden zestaw akcji z dwóch dostępnych i wykonuje dwa razy **Wyślij okręt na patrol** ☙, a **Przygotuj okręt** ☙ pomija, po czym odkłada kość na bok.
- 3 Następnie gracz wykonuje akcję **Obserwacja** ☙ i odkłada kość na bok.
- 4 Na koniec wybiera i wykonuje po raz kolejny akcję **Obserwacja** ☙, a **Atak** ☙ pomija. Ostatnia kość zostaje odłożona na bok.

Na tym kończy się faza wykonywania akcji przez gracza *Kriegsmarine* ☙.

Akcje polskiej Marynarki Wojennej

Grający *Marynarką Wojenną* ☙ wykonuje swoje akcje pierwszy.

Kolejność wykonywania akcji przez gracza *Marynarką Wojenną* ☙ jest dowolna z **wyjątkiem akcji Wynurzenie** ☙, które wykonuje się jako ostatnie.



Wynurzenie

Okręt wypływa po zmroku na powierzchnię i wentyluje pomieszczenia. Wynurzony okręt wykorzystuje silniki spalinowe, a przy okazji odbywa się ładowanie akumulatorów. Nocna przerwa pozwala także na odpoczynek zmęczonej załogi.

Po wykonaniu wszystkich innych akcji: Za każdy symbol **Wynurzenie** ☙ gracz *Marynarką Wojenną* ☙ zabiera graczemu *Kriegsmarine* ☙ jeden z żetonów ruchu przedstawiających puste morze (zobacz opis akcji **Obserwacja** ☙) i chowa z powrotem za swoją zasłonką.

Nie można odzyskać tą akcją usuniętego z gry żetonu ruchu z rysunkiem okrętu podwodnego (zobacz opis akcji **Atak** ☙).

Jeśli wykonanie tej akcji jest niemożliwe, bo gracz *Kriegsmarine* ☙ nie przejął żadnego żetonu, gracz *Marynarką Wojenną* ☙ nie może wybrać tej akcji. Dlatego ta akcja zawsze występuje jako jedna z dwóch do wyboru.



Wytyczanie kursu

Kapitan wydaje rozkaz wytyczenia nowego kursu jednostki.

Za każdy symbol **Wytyczanie kursu** **A** (biały lub czarny) grający Marynarką Wojenną  umieszcza na jednym z pól planszy zakryty żeton ruchu (cyrklem do góry) wzięty z zastronki.

Żeton ruchu wolno umieścić tylko na polu sąsiadującym z:

- ORP „Orzeł” albo
- innym żetonem ruchu.

Grający Marynarką Wojenną  wybiera czy kładzie na planszę żeton przedstawiający rysunek okrętu podwodnego, czy puste morze. **Nie wolno** pokazać przeciwnikowi, jaki obrazek znajduje się po drugiej stronie!

Przykład: Uzyskane przez gracza wyniki pozwalają mu wyłożyć 6 żetonów ruchu, jeśli zrezygnuje z **Wynurzenia**  i wybierze akcję **Wytyczanie kursu** **A**, albo 5 żetonów ruchu, jeśli zamierza skorzystać z **Wynurzenia**  po wykonaniu wszystkich innych akcji.



Grający Marynarką Wojenną  rezygnuje z **Wynurzenia**  i wybiera **Wytyczanie kursu** **A**. Wybór ten pozwala mu umieścić na planszy 6 żetonów ruchu. Wszystkie umieszczone przez gracza żetony znajdują się na sąsiadujących ze sobą polach, tworząc jeden łańcuch (zaznaczony czerwoną łamaną linią).



Gracz **nie może** umieścić na planszy żetonu, który nie będzie częścią łańcucha.

Przykład **nieprawidłowo** wytyczonego kursu: Żeton ruchu umieszczony na polu oznaczonym czerwoną ramką **nie sąsiaduje** ani z ORP „Orzeł”, ani z innymi żetonami ruchu, które sąsiadują z „Orłem”.



Wyjątek! Pola, które są przedzielone grubą zygzakowaną linią, nie sąsiadują ze sobą!

Przykład **nieprawidłowo** wytyczonego kursu: Żeton na polu oznaczonym czerwoną ramką **nie sąsiaduje** z ORP „Orzeł” ani z innymi żetonami ruchu, które sąsiadują z „Orłem”, ponieważ łańcuch został przerwany przez zygzakowaną linię na planszy.



Żetonu ruchu **nie można** umieścić na polu zaję-
tym przez inny żeton ruchu, okręt Kriegsmarine 
albo ORP „Orzeł”. **Żeton ruchu można umieścić
na polu zajętym przez żeton pola minowego.**



Jeśli żeton ruchu jest umieszczany na polu zajętym
przez pole minowe - wtedy najpierw odkrywa się
pole minowe, a następnie:

- Jeśli odkryty żeton pola minowego zawiera
rysunek miny, grający Marynarką Wojenną  oddaje przeciwnikowi żeton ruchu, zamiast
umieszczać go na planszy.
- Jeśli żeton ruchu zawiera rysunek okrętu
podwodnego, grający Kriegsmarine  usuwa ten żeton z gry (żeton odkłada
się do pudełka).
- Jeśli żeton ruchu przedstawia puste
morze, grający Kriegsmarine  kładzie
go przed sobą.
- Jeśli żeton pola minowego przedstawia
puste morze, grający Marynarką Wojenną  umieszcza **zakryty** żeton ruchu w miejscu,
gdzie znajdował się żeton pola minowego.
W tym przypadku gracz nie ujawnia obrazka
po drugiej stronie żetonu ruchu.
- Odkryty żeton pola minowego zdejmuje się
z planszy i usuwa z gry niezależnie od tego,
czy zawierał minę czy nie.

Jeśli graczowi zabrakło żetonów ruchu, żeby
wykonać wszystkie akcje **Wytyczanie kursu A**,
wykonuje tę akcję tyle razy, ile może.



Zerwanie kontaktu

*Załodze okrętu podwodnego udaje się do-
strzec niemieckie jednostki, zanim zauważą
okręt podwodny. „Orzeł” zanurza się, aby
uniknąć wykrycia. Niemieckie kutry się od-
dalają...*

Za każdy symbol **Zerwanie kontaktu X** grający
Marynarką Wojenną  zdejmuje (i kładzie przed
sobą) jeden żeton okrętu Kriegsmarine , który
sąsiaduje z żetonem ruchu lub figurką ORP „Orzeł”.

*Przykład: W sytuacji obok grający Marynarką
Wojenną  może zabrać żeton okrętu Kriegs-
marine , znajdujący się na polu sąsiadującym
z jednym z żetonów ruchu. Natomiast żeton okrę-
tu znajdujący się na polu oznaczonym pomarań-
czową ramką nie może być celem akcji grającego
Marynarką Wojenną , ponieważ nie sąsiaduje
ani z „Orłem”, ani z żetonem ruchu.*



Jeśli ani żeton ruchu, ani „Orzeł” nie sąsiadują
z okrętem Kriegsmarine , grający Marynarką
Wojenną  nie może wybrać tej akcji. Dlatego
ta akcja zawsze występuje jako jedna z dwóch
do wyboru.

Akcje Kriegsmarine ☒

Grający Kriegsmarine ☒ wykonuje swoje akcje drugi, gdy wszystkie akcje Marynarki Wojennej 🚢 zostaną wykonane.



Stawianie min

Przed wykonaniem innych akcji (z wyjątkiem Wyślij okręt na patrol 🚢): Za każdy symbol **Stawianie min** ☒ grający Kriegsmarine ☒ umieszcza na jednym z pustych pól planszy **zakryty żeton pola minowego** wzięty z za zasłonki.

Pole minowe można umieścić na dowolnym pustym polu, niezajętym przez inne elementy gry. Pola minowego nie można umieścić na polu zajętym przez inne żetony pola minowego, żeton ruchu, okręt Kriegsmarine ☒ albo „Orła”. Elementy gry można umieszczać na polach oznaczonych pomarańczowym wzorkiem (za pomarańczową linią).

Grający Kriegsmarine ☒ wybiera, czy kładzie na planszę żeton pola minowego przedstawiający rysunek miny (czyli umieszcza prawdziwe pole minowe), czy puste morze (co oznacza błąd). **Nie wolno pokazać przeciwnikowi, jaki obrazek znajduje się po drugiej stronie!**

Kolejność wykonywania akcji przez gracza Kriegsmarine ☒ jest dowolna **z wyjątkiem akcji Stawianie min ☒ i Wyślij okręt na patrol 🚢, które należy wykonać przed wszystkimi innymi.**

Grający Kriegsmarine ☒ ma do dyspozycji tylko 8 żetonów pól minowych. Po wykorzystaniu wszystkich żetonów pól minowych grający Kriegsmarine ☒ nie otrzymuje ich więcej. Jeśli graczowi zabrakło pól minowych, aby umieścić je na planszy ta akcja nie będzie miała żadnego efektu.

Nie można zmieniać pozycji pól minowych już umieszczonych na planszy!

Przykład: Przykładowe pola planszy, na których grający Kriegsmarine ☒ może umieścić pole minowe.



Wyślij okręt na patrol

Dowództwo Kriegsmarine kieruje kutry torpedowe (Schnellbooty) na patrol.

Przed wykonaniem innych akcji (z wyjątkiem Stawianie min ☒): Za każdy symbol **Wyślij okręt na patrol** 🚢 grający Kriegsmarine ☒ umieszcza na pustym polu planszy żeton **okrętu**.

Żeton okrętu wolno umieścić tylko na polu sąsiadującym z:

- ORP „Orzeł”
- żetonem ruchu Marynarki Wojennej 🚢,
- innym żetonem okrętu Kriegsmarine ☒, właśnie dołożonym w poprzedniej akcji.

Okrętu nie można umieścić na polu zajętym przez inne elementy gry (inny okręt Kriegsmarine ☒, pole minowe, żeton ruchu lub ORP „Orzeł”). Elementy gry można umieszczać na polach oznaczonych pomarańczowym wzorkiem (za pomarańczową linią).

Przykład: Grający Kriegsmarine ☒ może umieścić żeton okrętu tylko na jednym z pól zaznaczonych na zielono. To są jedyne wolne pola sąsiadujące z ORP „Orzeł” lub żetonami ruchu Marynarki Wojennej 🚢.



*Przykład: Ponieważ na jednej kości znajdują się dwa symbole **Wyślij okręt na patrol** 🏠, po umieszczeniu na planszy żetonu okrętu, grający Kriegsmarine 🇩🇪 umieszcza drugi okręt. Poza polami zaznaczonymi na zielono okręt można umieścić na polu sąsiadującym z właśnie dołożonym żetonem. Gracz postanawia umieścić drugi okręt obok pierwszego.*



Liczba okrętów jest ograniczona. Po wykorzystaniu wszystkich okrętów grający Kriegsmarine 🇩🇪 nie otrzymuje ich więcej.

Jeśli grający Kriegsmarine 🇩🇪 nie ma już okrętów do umieszczenia na planszy, to **może** przenosić okręty znajdujące się na planszy na inne pola, umieszczając je na innych polach zgodnie z zasadami powyżej. **Może to uczynić także wtedy, gdy jakiegokolwiek okręty Kriegsmarine posiada grający Marynarką Wojenną** 🇵🇱.

Jeśli graczowi zabrakło okrętów, żeby wykonać wszystkie akcje **Wyślij okręt na patrol** 🏠, gracz wykonuje tę akcję tyle razy, ile może.

➡🏠 Przygotuj okręt

Po powrocie z patrolu załoga przygotowuje kuter torpedowy do ponownego wyjścia na morze.

Za każdy symbol Przygotuj okręt ➡🏠 grający Kriegsmarine 🇩🇪 zabiera przeciwnikowi jeden z żetonów okrętu (zobacz **Zerwanie kontaktu** ✕).

Jeśli wykonanie tej akcji jest niemożliwe, bo grający Marynarką Wojenną 🇵🇱 nie zabrał jeszcze żadnego okrętu Kriegsmarine 🇩🇪, gracz nie może wybrać tej akcji. Dlatego ta akcja zawsze występuje jako jedna z dwóch do wyboru.



Obserwacja

Niemieccy marynarze dostrzegli okręt podwodny przeciwnika! Pozycja wroga jest przekazywana drogą radiową do innych jednostek.

Za każdy symbol **Obserwacja** 👁️ grający Kriegsmarine 🇩🇪 odwraca jeden zakryty żeton ruchu Marynarki Wojennej 🇵🇱 na drugą stronę (odkrywa go), po czym:

- jeśli żeton ruchu zawiera rysunek okrętu podwodnego, żeton zostaje na miejscu, ale odkryty;
- jeśli żeton ruchu przedstawia puste morze, grający Kriegsmarine 🇩🇪 zdejmuje go z planszy i kładzie przed sobą.

Jeśli zabrakło na planszy żetonów ruchu, które można by odwrócić tą akcją, gracz wykonuje tę akcję tyle razy, ile może.

*Przykład: Grający Niemcami 🇩🇪 za pomocą dwóch akcji **Obserwacja** 👁️ ujawnia dwa żetony ruchu strony polskiej 🇵🇱. Jeden z nich zawiera rysunek okrętu podwodnego i zostaje on na planszy odkryty. Drugi z nich przedstawia puste morze. Ten żeton gracz 🇵🇱 natychmiast zdejmuje z planszy i kładzie przed sobą.*





Atak

Kutry torpedowe i samoloty obrzucają bombami miejsce, gdzie ostatnio zaobserwowano okręt podwodny. Marynarze Kriegsmarine wypatrują plam oleju na wodzie, które mogłyby świadczyć o pęknięciu kadłuba i zatonięciu wrogiego okrętu.

Za każdy symbol **Atak** ☒ gracze Kriegsmarine ☒ zdejmują z planszy i usuwają z gry jeden odkryty żeton ruchu Marynarki Wojennej 🚢 zawierający rysunek okrętu podwodnego (żeton odkłada się do pudełka).

Nie można zdjąć z planszy zakrytego żetonu ruchu (cyrklem do góry) ani ORP „Orzeł”!

Jeśli zabrakło na planszy odkrytych żetonów ruchu, które można by usunąć tą akcją, gracz wykonuje tę akcję tyle razy, ile może.

Przykład: Jeden z żetonów ruchu gracza Marynarki Wojennej 🚢 ujawnionych przez gracza

Kriegsmarine ☒ za pomocą akcji **Obserwacja** 👁 zawiera rysunek okrętu podwodnego. Za pomocą akcji **Atak** ☒ gracze Kriegsmarine ☒ zdejmują ten żeton z planszy i usuwają go z gry.



Ustalanie nowej pozycji ORP „Orzeł” (tylko 🚢)

Po zakończeniu fazy wykonywania akcji gracz Marynarką Wojenną 🚢 ustala nową pozycję figurki ORP „Orzeł”.

Najpierw należy sprawdzić, czy „Orzeł” i wszystkie żetony ruchu na planszy nadal stanowią jeden łańcuch, w którym nie ma przerw (łańcuch mógł zostać przerwany na skutek akcji Kriegsmarine **Obserwacja** 👁 oraz **Atak** ☒). Żetony ruchu, które już nie należą do łańcucha, należy zdjąć z planszy i ukryć za zasłonką gracza Marynarką Wojenną 🚢.

W tym momencie nie ma znaczenia czy żetony w łańcuchu są zakryte (cyrklem do góry), czy odkryte (obrazkiem z rysunkiem okrętu podwodnego do góry).

Przykład: Żeton w czerwonej ramce nie sąsiaduje ani z ORP „Orzeł”, ani z żetonami będącymi sąsiadami „Orła”. Ten żeton wraca za zasłonkę gracza. Pozostałe na planszy trzy żetony ruchu są nadal połączone łańcuchem z „Orłem”, jak pokazano na przykładzie poniżej czerwoną łamaną linią.



Mgła

Z uwagi na niekorzystne warunki atmosferyczne obserwacja morza jest nieskuteczna.

Brak akcji. Ten wynik po prostu utrudnia działania Kriegsmarine ☒.

Przesuwanie ORP „Orzeł” na nowe miejsce

Następnie grający Marynarką Wojenną  może przesunąć figurkę ORP „Orzeł” na dowolnie wybrane przez siebie wolne pole, które sąsiaduje z jednym z żetonów ruchu na planszy (niezależnie od tego, czy jest on odkryty, czy zakryty).

ORP „Orzeł” **nie można** umieścić na polu zajęтым przez inny element gry (żeton ruchu, okręt Kriegsmarine  albo pole minowe).

Przykład: W sytuacji poniżej grający Marynarką Wojenną  może przesunąć „Orła” na jedno z pól zaznaczonych na zielono.



Jeśli na planszy nie ma żadnego żetonu ruchu, ORP „Orzeł” można przesunąć o jedno pole w dowolnym kierunku. „Orła” **nie można** umieścić na polu zajęтым przez inny element gry (żeton ruchu, okręt Kriegsmarine  albo pole minowe).

Przykład: W tej sytuacji po usunięciu żetonów ruchu Marynarki Wojennej , które nie sąsiadują z ORP „Orzeł”, na planszy nie pozostał ani jeden żeton ruchu. Na zielono zaznaczono pola, na które w takiej sytuacji można przesunąć „Orła”.



Usunięcie z planszy żetonów ruchu

Po ustaleniu pozycji ORP „Orzeł” grający Marynarką Wojenną  zdejmuje **wszystkie pozostałe** żetony ruchu z planszy i chowa je z powrotem za zasłonką. (Pola minowe i okręty Kriegsmarine  zostają na planszy).

Koniec gry

Gra kończy się natychmiast, gdy jedna ze stron spełni swój warunek zwycięstwa:

Grający Kriegsmarine  wygrywa, jeśli usunie z gry wszystkie żetony ruchu z rysunkiem okrętu podwodnego.



Rozpoczyna się nowa runda – od rzutu kośćmi wykonywanego przez grającego Marynarką Wojenną .

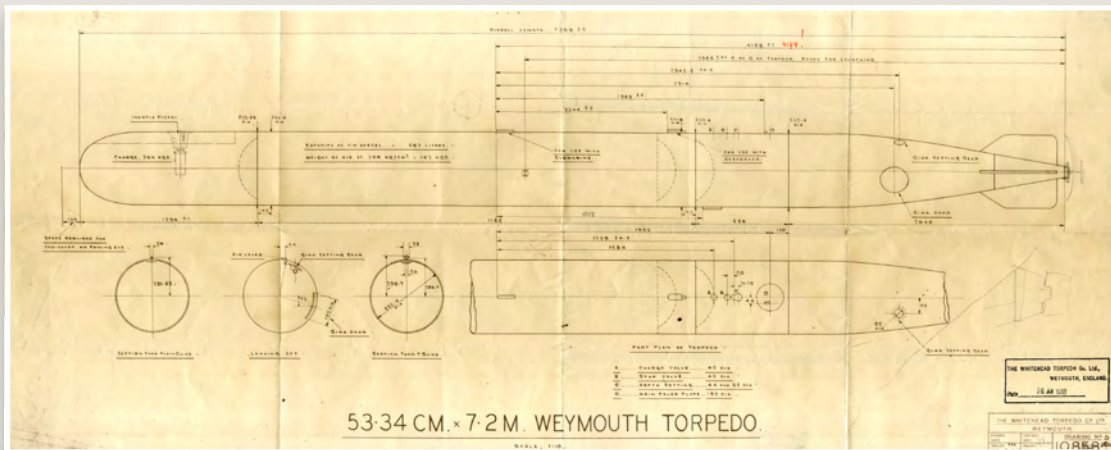
Grający Marynarką Wojenną  wygrywa, jeśli przemieści „Orła” na dowolne pole przy cieśninach duńskich, oznaczone pomarańczowym wzorkiem.



Od autora gry

ORP „Orzeł” miał dużo szczęścia, że udało mu się dopłynąć do Wielkiej Brytanii. Obecny w grze element losowy ma przypominać, jak różne niespodzianki mogły sprawić, że ucieczka „Orła” się nie powiedzie. Kolizje z podwodnymi przeszkodami lub awarie wynikające ze zużycia urządzeń – każde z tych wydarzeń mogło zakończyć ucieczkę katastrofą mimo wytrwałości i hartu ducha polskich marynarzy.

Czas działa na niekorzyść strony polskiej. Grający polską Marynarkę Wojenną dość szybko traci żetony ruchu, prezentujące zarówno stan okrętu, jak i jego zapasów. Niezależnie od uszkodzeń spowodowanych błędami w nawigacji (na skutek braku map) czy wybuchami bomb nieprzyjaciela, prędzej czy później misję okrętu zakończyłyby awarie albo brak paliwa. Na Bałtyku nie było przyjaznego portu, w którym „Orzeł” mógłby zatankować lub naprawić usterki. Nie ma zatem innego sposobu na zwycięstwo niż jak najszybsze podążanie do celu bez zwracania uwagi na straty. ◆



Fot. zbiory Mariusza Borowiaka

Rysunek techniczny brytyjskiej torpedy kal. 533,4 mm. Ten typ broni podwodnej był na wyposażeniu dwóch polskich oceanicznych okrętów podwodnych typu Orzeł – OORP „Orzeł” i „Sęp”.

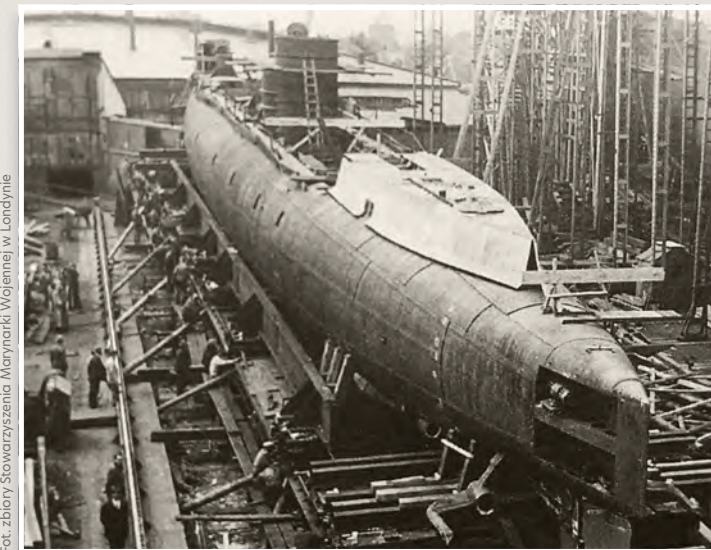
Mariusz Borowiak

ORP „ORZEŁ” – NARODZINY LEGENDY OKRĘTU WIDMO

W latach 1933–1934 Kierownictwo Marynarki Wojennej w Warszawie w ramach programu rozbudowy floty wojennej czyniło starania o uzyskanie zgody na zamówienie nowych okrętów podwodnych. Tym razem miały to być duże jednostki oceaniczne o napędzie klasycznym i uzbrojeniu torpedowym, bez możliwości stawiania min (w przeciwieństwie do wprowadzonych w latach 1931–1932 stawiaczy min typu Wilk: „Ryś”, „Wilk” i „Żbik”, które zbudowano we Francji). Jednak dopiero 29 stycznia 1936 r. w Hadze szef KMW adm. Jerzy Świrski, reprezentujący rząd polski, podpisał umowę na budowę dwóch podwodnych okrętów torpedowych. Według wcześniejszych ustaleń, okręty miały być zbudowane w dwóch stoczniach. „Orzeł” w stoczni N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde” we Vlissingen, drugi – „Sęp” – w Rotterdamsche Droogdok Maatschappij w Rotterdamie. Oprócz silnego uzbrojenia oraz osiągania dużych prędkości stocznie holenderskie przewidywały zastosowanie wielu nowości technologicznych i konstrukcyjnych.

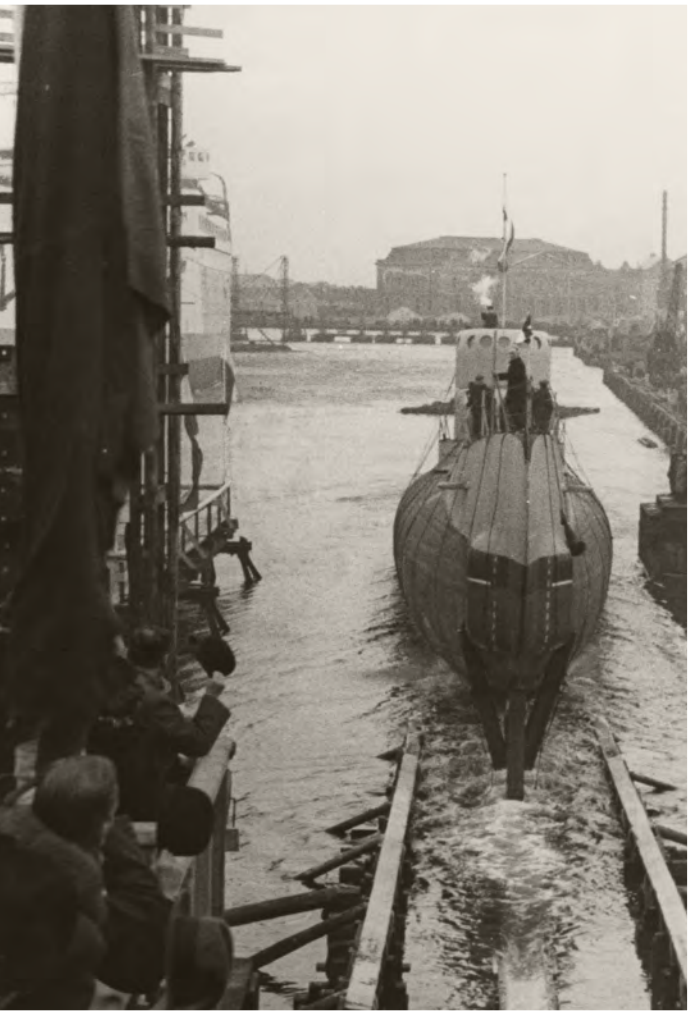
15 stycznia 1938 r. odbyła się uroczystość wodowania „Orła”. Aktu chrztu dokonała Jadwiga Sosn-

kowska, żona gen. dyw. Kazimierza Sosnkowskiego, ministra spraw wojskowych w latach 1923–1924. Ceremoniał zgromadził licznie zaproszonych gości



Fot. zbiory Stowarzyszenia Marynarki Wojennej w Londynie

Polski okręt podwodny „Orzeł” na pochylni w holenderskiej stoczni Vlissingen w lipcu 1937 r. Początek prac nad zabudową pokładu.



Wodowanie okrętu podwodnego
ORP „Orzeł” we Vlissingen

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

i publiczność. Podczas uroczystości wszyscy byli świadkami niecodziennej sytuacji – po zwolnieniu linki hamulcowej kadłub okrętu nie zsunął się z pochylni. Usterkę wywołało zbyt gęste smarowanie szyn spustowych pochylni, spowodowane silnym mrozem. Dopiero po wielu perturbacjach, gdy do pomocy ściągnięto dwie lokomotywy (wezwane holowniki nie zdołały ruszyć okrętu!), kadłub drgnął i spłynął na wodę.

Po zakończeniu oficjalnych uroczystości „Orzeł” stanął przy nabrzeżu wyposażeniowym, gdzie przez z górą pół roku trwały prace montażowe instalacji i urządzeń okrętowych oraz uzbrojenia. Próby zanurzenia okrętu przeprowadzono w dwóch akwenach: na północ od wybrzeży Szkocji i w Oslofiordzie, w bazie norweskiej marynarki wojennej w Horten. Podczas wielotygodniowego sprawdzianu oceniono walory jednostki co do prędkości nawodnej, podwodnej i zanurzenia oraz przeprowadzono strzelania torpedowe. 26 stycznia 1939 r. odbyła się ostatnia próba, decydująca o przejściu okrętu. Sześciuosobowa Komisja Odbiorcza z uznaniem oceniła jednostkę, dostrzegając jej zalety.

2 lutego 1939 r. w basenie stoczniowym oficjalnie przekazano „Orła” i podniesiono uroczystie polską banderę wojenną. Dowództwo okrętu objął kmdr ppor. Henryk Kłoczowski. 10 lutego, podczas uroczystości Święta Marynarki Wojennej, „Orzeł” został wcielony do Dywizjonu Okrętów Podwodnych. Świadcami tej niezwykle podniosłej uroczystości i oficjalnego wejścia okrętu, który już od 7 lutego przebywał na Oksywiu do Gdyni byli

Henryk Wincenty Kłoczowski (1902-1962)

Urodził się 1 października 1902 r. w Petersburgu. 1 kwietnia 1920 r. został przyjęty jako szeregowy do Wojska Polskiego; przydzielono go do Flotylli Pińskiej – uczestniczył w wojnie polsko-bolszewickiej na Dnieprze, następnie w I Batalionie Morskim. W latach 1921-1923 słuchacz Wielkopolskiej Szkoły Podchorążych. 1 marca 1922 r. promowany na podporucznika. Od maja 1923 r. słuchacz III Tymczasowego Kursu dla Oficerów. W maju 1924 r. mianowany na porucznika marynarki; służył we Flotylli Wiślanej jako I oficer monitora „Horodyszcz”. W 1925 r. słuchacz École des Officiers Torpilleurs w Tulonie, następnie w 1926 r. – École de Navigation Sous-Marine w Tulonie. Od 1927 r. wykładowca w Szkole Specjalistów Morskich w Świeciu. Od 1 marca 1930 do grudnia 1931 r. był na budowie okrętu podwodnego „Wilk”, służył jako oficer broni podwodnej w pierwszej załodze. 1 stycznia 1932 r. otrzymał awans na kapitana marynarki. Od grudnia 1931 do kwietnia 1932 r. zastępca dowódcy, a od grudnia 1932 do lipca 1938 r. dowódca okrętu podwodnego ORP „Żbik”. 1 stycznia 1936 r. awansowany na komandora podporucznika. Od sierpnia 1938 r. był na budowie okrętu „Orzeł”, od 2 lutego 1939 do 14 września 1939 r. jego pierwszy dowódca. Od 15 września 1939 do sierpnia 1941 r. internowany, a po zajęciu Estonii przez Związek Sowiecki więziony w obozie jenieckim w Kozielsku, skąd trafił do Polskich Sił Zbrojnych organizowanych w ZSRS przez gen. Władysława

Andersa. W stopniu majora pełnił funkcję dowódcy stacji zbornej lotników i marynarzy w Kotłubance. Wiosną 1942 r. przybył do Anglii, bez przydziału. 3 sierpnia 1942 r. Polski Sąd Morski w Londynie – z powodu tchórzostwa we wrześniu 1939 r. – skazał go na degradację do stopnia marynarza, 4 lata więzienia i wydalenie z Marynarki Wojennej. Wszystkie postawione mu zarzuty były oparte na pisemnych zeznaniach oficerów i innych członków „Orła” z 1939 r. Wyrok ten nie został nigdy wykonany. Następnie zaciągnął się do Polskiej Marynarki Handlowej, w której służył na masowcu „Narocz” jako drugi oficer. Odbył kilkanaście rejsów u wschodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii. Od sierpnia 1943 r. pływał na statkach pod banderą Stanów Zjednoczonych – jako drugi oficer na frachtowcu „Eliphalet Nott”, na którym odbył 13 tur w konwojach atlantyckich. Po wojnie pozostał na obczyźnie, krótko mieszkał w Kanadzie, gdzie prowadził fermę kurzą w Keswick, a potem w Stanach Zjednoczonych. Pracował w stoczni okrętów podwodnych w Portsmouth w stanie New Hampshire. Zmarł na serce 1 października 1962 r. Pochowany na Saint Johns Cemetery Lancaster w Worcester County w stanie Massachusetts.



Fot. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni



Fot. zbioru Stowarzyszenia Marynarki Wojennej w Londynie

Goście na trybunie honorowej w czasie uroczystości wodowania „Orła” 15 stycznia 1938 r. Na pierwszym planie kmdr ppor. Seweryn Bukowski stoi przy matce chrzestnej okrętu Jadwidze Sosnkowskiej. Pierwszy z prawej strony stoi kontradmirał (po cywilnemu) Jerzy Świrski, szef Kierownictwa Marynarki Wojennej w latach 1925–1947.

gen. Kazimierz Sosnkowski, kontradmirałowie Jerzy Świrski oraz Józef Unrug (dowódca Floty) ze swymi sztabami, prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. Stanisław Kwaśniewski, przedstawiciele władz cywilnych i blisko trzydziestotysięczna publiczność!

Generał Sosnkowski, witając okręt w Gdyni w imieniu władz państwowych, poinformował, że „Orła” zbudowano za 8,2 mln zł wpłaconych przez Polaków na Fundusz Obrony Morskiej, co miało świadczyć o ich patriotyzmie. W rzeczywistości zebrano na ten cel do połowy sierpnia 1939 r. zaledwie 615 tys. zł.

Okręt miał bardzo nowoczesną konstrukcję, m.in. wręgi przeniesiono na zewnętrzną stronę kadłuba, uzyskując więcej przestrzeni wewnątrz bez powiększania jego średnicy. Zastosowanie spawania kiosku i elementów wyposażenia ze stali wpłynęło na zmniejszenie masy konstrukcji i jej wzmocnienie. Wszystkie klapy, włazy, stery i peryskopy były poruszane za pomocą siłowników hydraulicznych (a nie ręcznie lub za pomocą mniej wydajnego napędu elektrycznego).

23 marca 1939 r. na okrętach podwodnych i nawodnych Polskiej Marynarki Wojennej ogłoszono częściową mobilizację. Od tego momentu we flocie rozpoczął się jeszcze bardziej pracowity, wielomiesięczny okres ćwiczeń. Podczas patroli stawiano miny, strzelano z torped, odbywało się ostre strzelanie z armaty i karabinów maszynowych oraz przeprowadzano wszystkie alarmy w zanurzeniu i na powierzchni morza. Ćwiczone uzbrajanie i rozbrajanie torped. Życie na morzu zdecydowanie różniło się od obowiązków na lądzie. Służba na okręcie podwodnym „Orzeł” trwała cztery godziny, a kolejne osiem było czasem wolnym. Potem następował powrót do obowiązków. W rzeczywistości nikt wolny od służby nie leżał na koi, bo stale było coś do zrobienia.

Jan Grudziński (1907–1940)

Urodził się 3 grudnia 1907 r. w Kijowie. W 1925 r. ukończył I Korpus Kadetów we Lwowie. Był słuchaczem Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu. 15 sierpnia 1928 r. promowany na podporucznika marynarki; służył w Kadrze MW w Świeciu jako dowódca plutonu podchorążych rezerwy ze Szkoły Morskiej w Tczewie. W 1929 r. otrzymał przydział do Floty Pińskiej. 1 stycznia 1931 r. dostał awans na porucznika marynarki; w tym samym roku był dowódcą kompanii artylerii nadbrzeżnej na Helu. Od 12 marca do października 1934 r. słuchacz I Kursu Oficerów Broni Podwodnej. Od 1 grudnia 1934 do 22 stycznia 1935 r. dowódca grupy minowej na ORP „Smok”. 1 stycznia 1936 r. otrzymał awans na kapitana marynarki. Od stycznia do maja 1937 r. słuchacz II Kursu Oficerów Podwodnego Pływania. W lipcu 1938 r. wysłany na budowę ORP „Sęp” w Holandii. W listopadzie 1938 r. dowódca torpedowca ORP „Kujawiak”. Od kwietnia do maja 1939 r. zastępca dowódcy „Sępa”. Z kolei od 1 czerwca do 15 września 1939 r. zastępca dowódcy ORP „Orzeł”. 15 września tego roku objął dowództwo okrętu w Tallinie po wykretowaniu kmdr. Kłoczowskiego. Od 15 września 1939 do 8 czerwca 1940 r. dowódca okrętu „Orzeł”, m.in. wyprowadził internowaną jednostkę z Tallina. Dekorowany krzyżem Virtuti Militari V kl. przez gen. Władysława Sikorskiego w Dundee i brytyjskim Distinguished Service Order oraz kawaler Krzyża Walecznych



Fot. ze zbiorów Biblioteki Raczyńskich

i Medalu Morskiego. Od grudnia 1939 do maja 1940 r. wziął udział we wszystkich patrolach frontowych „Orła” na Morzu Północnym. Pośmiertnie otrzymał awans na komandora podporucznika i Virtuti Militari IV klasy.

Porównanie danych taktyczno-technicznych okrętu „Orzeł” oraz jednostek podwodnych państw bałtyckich

Nazwa	„Orzeł” – Polska	IXB – Niemcy	„Staliniec” – ZSRS	„Sjölejonet” – Szwecja
Rok wodowania	1938	1939	1936-1938	1936
Długość [m]	84	76,5	77,8	62,2
Szerokość [m]	6,7	6,8	6,4	6,2
Zanurzenie [m]	4,17	4,7	4,04	3,4
Wyporność nawodna [t]	1110	1051	840	580
Wyporność podwodna [t]	1473	1178	1070	760
Moc silników spalinowych [KM]	2×2370	2×2200	2×2000	2×1500
Moc silników elektrycznych [KM]	2×550	2×500	2×550	2×500
Prędkość nawodna [w.]	19,4	18,2	19,5	15-16,2
Prędkość podwodna [w.]	9	7,3	9,6	10
Zasięg pływania w położeniu nawodnym [Mm/w.]	7000/10	12000/10	8200/10	-
Głębokość zanurzenia maks. [m]	80-100	230	80-100	-
Uzbrojenie - artyleryjskie i przeciwlotnicze [kal. mm] oraz wyrzutnie torpedowe	1×105, 2×40, 2×13,2 (w Wielkiej Brytanii 2×7,7); 12 wyrzutni torpedowych kal. 550 mm, 20 torped	1×105, 2×40; 6 wt, 22 torpedy	1×100, 1×45, 6 wt, 12 torped	2×40; 6 wt, 10 torped
Załoga	60	48-56	47	32-38

Źródło: M. Borowiak, T. Kasperski, U-Booty typu IX. Oceaniczna broń podwodna Hitlera, Oświęcim 2018; Les Flottes de Combat 1940, Paris 1940; Les Flottes de Combat 1940-1942, Paris 1942; Les Flottes de Combat 1947, Paris 1947; D. Miller, Submarines of the World, London 2002; A. Preston, Jane's Fighting Ships of World War II, New York 1989; Weyers, Taschenbuch der Kriegsflootten 1940, München-Berlin 1940.

Podwodniacy zostali poddani forsownemu szkoleniu, z czego niewątpliwie zadowolony był dowódca Dywizjonu Okrętów Podwodnych kmdr por. Aleksander Mohuczy. Uważał on bowiem, że nieustanne przebywanie załóg jednostek podwodnych w morzu pozwoli jego podwładnym dobrze zapoznać się ze sprzętem oraz podnieść sprawność i umiejętności. 17 lipca dowódca DOP przeniósł swój proporczyk z „Wilka” na „Orła”.

Na wypadek wojny z Niemcami dowództwo polskiego dywizjonu okrętów podwodnych opracowało 24 sierpnia 1939 r. plan działania dla jednostek podwodnych. Plan (o kryptonimie „Worek”) miał charakter typowo obronny i zakładał obronę podejścia do Gdyni i Helu. Zamierzano rozmieścić okręty gwiazdźście wokół Półwyspu Helskiego i w zachodniej części Zatoki Gdańskiej, stwarzając im szansę podjęcia ataków torpedowych na niemieckie jednostki bojowe, gdyby doszło do ostrzelania przez nie Helu albo wysadzenia desantów.

Okręty „Orzeł” i „Sęp” miały wyznaczony sektor „otwarty”. Słabym punktem tego planu była świadomość, że jednostki te nie włączą się do akcji. Ich rozmiary zwiększały ryzyko wykrycia ich na płytkim i zamkniętym akwenie przez nawodne jednostki bojowe współdziałające z lotnictwem Luftwaffe.

W chwili rozpoczęcia II wojny światowej 1 września 1939 r. ORP „Orzeł” stał przycumowany w basenie nr 1 Portu Wojennego na Oksywiu. Wyznaczona strefa dozoru ponad osiemdziesięciometrowego „podwodnego krążownika” – jak nazywano „Orła” z powodu świetnego wyposażenia i uzbrojenia – była z dwóch



Pierwsze podniesienie bandery wojennej na ORP „Orzeł” 2 lutego 1939 r. Na zdjęciu maci Olejnik (z lewej) i Koprowicz. W głębi duży holenderski statek handlowy „Bantam”.

Obsada oficerska ORP „Orzeł” 1 września 1939 r.	
Dowódca okrętu	kmdr ppor. Henryk Kłoczowski
Zastępca dowódcy okrętu	kpt. mar. Jan Grudziński
Oficera nawigacyjny	ppor. mar. Marian Mokroski
Oficer broni podwodnej	por. mar. Andrzej Piasecki
I oficer mechanik	por. mar. Florian Roszak
II oficer mechanik	ppor. mar. Stanisław Pierzchlewski



Dyslokacja polskich okrętów podwodnych w pierwszych dniach wojny w ramach operacji „Worek”.

○ — ORP „Orzeł”, R — ORP „Ryś”, S — ORP „Sęp”,
W — ORP „Wilk”, Z — ORP „Żbik”.

stron ograniczona wybrzeżem, a z trzeciej płytką Zatoką Pucką. Mógł on przez trzy miesiące przebywać z dala od bazy.

Po osiągnięciu swojej strefy patrolowania przez większą część pierwszego dnia wojny „Orzeł” znajdował się na dość znacznej głębokości, tylko sporadycznie wychodząc na głębokość peryskopową. 2 września kontynuował patrolowanie swojego sektora w zanurzeniu. Tylko raz w jego sąsiedztwie wybuchły bomby lotnicze, które eksplodowały w bezpiecznej odległości od celu i nie wyrządziły okrętowi żadnej szkody. Dopiero z nastaniem ciemności „Orzeł” wynurzył się nieopodal Jastarni, aby naładować baterie akumulatorów. W trzecim dniu wojny, przed nastaniem świtu, kmdr Kłoczkowski, nie uzgadniając swojej decyzji z kadm. Unrugiem, postanowił opuścić sektor wyznaczony mu w planie „Worek”. Kłoczkowski uważał, że na otwartym morzu „Orzeł” ma większe szanse na spotkanie jednostek Kriegsmarine – nie wiedział jednak, że Wielki Admirał Erich Raeder, naczelny dowódca Niemieckiej Marynarki Wojennej, zarządził wycofanie wszystkich znaczniejszych okrętów z Bałtyku. Były już im tam niepotrzebne, a zagrożenie stanowiła Wielka Brytania. Tymczasem w tym samym dniu dowódca „Orła” „położył” pod Jastarnią okręt na dnie na wiele godzin, zamiast patrolować na głębokości peryskopowej. W ciągu dnia w sąsiedztwie zanurzonego okrętu odnotowano cztery wybuchy; prawdopodobnie był to atak samolotów Luftwaffe.

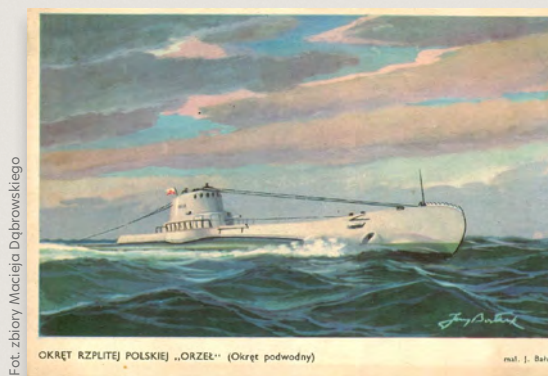
W godzinach nocnych dowódca „Orła” zdecydował się wyjść z zajmowanego sektora. Lek-

ceważąc rozkazy Unruga, postanowił podążać w kierunku północnym. 4 września do godzin rannych okręt pozostawał na wysokości cypla Hel. Następnie znajdował się w głębi Zatoki Gdańskiej, a później na północny wschód od Helu, gdzie został obrzucony kilkoma bombami. Na szczęście wybuchy nie wyrządziły poważniejszych szkód. W południe, gdy „Orzeł” był na głębokości 40 m, został kolejny raz obrzucony bombami głębino-owymi przez tropiące go ścigacze Kriegsmarine. Kłoczkowski wydał rozkaz oderwania się od przeciwnika i zanurzenia jednostki na głębokość ok. 70 m. Po trzech kwadransach podczas próby wyjścia na głębokość peryskopową „Orzeł” raz jeszcze został zaatakowany. Doliczono się dziesięciu wybuchów, wskutek których doszło do lekkich awarii urządzeń elektrycznych.

Komandor Kłoczkowski obrał kurs na północ z zadaniem szukania statków nieprzyjaciela płynących z ładunkami ze Związku Sowieckiego przez obszary mniej strzeżone i umożliwiające działania okrętów podwodnych. Stwierdzono, że zbiornik szybkiego zanurzenia „Orła” został uszkodzony, co miało wpływ na zdolność do zanurzenia i manewrowania pod wodą. O uszkodzeniach poinformowano Dowództwo Floty. Unrug zabronił jednak Kłoczkowskiemu wejścia do Helu z powodu bombardowania portu wojennego. W tych okolicznościach komandor samodzielnie podjął decyzję o bezwarunkowym opuszczeniu sektora i wyłączeniu się spod rozkazów dowódcy Dywizjonu Okrętów Podwodnych. Wkrótce potem wysłano depeszę na Hel, w której dowódca „Orła”

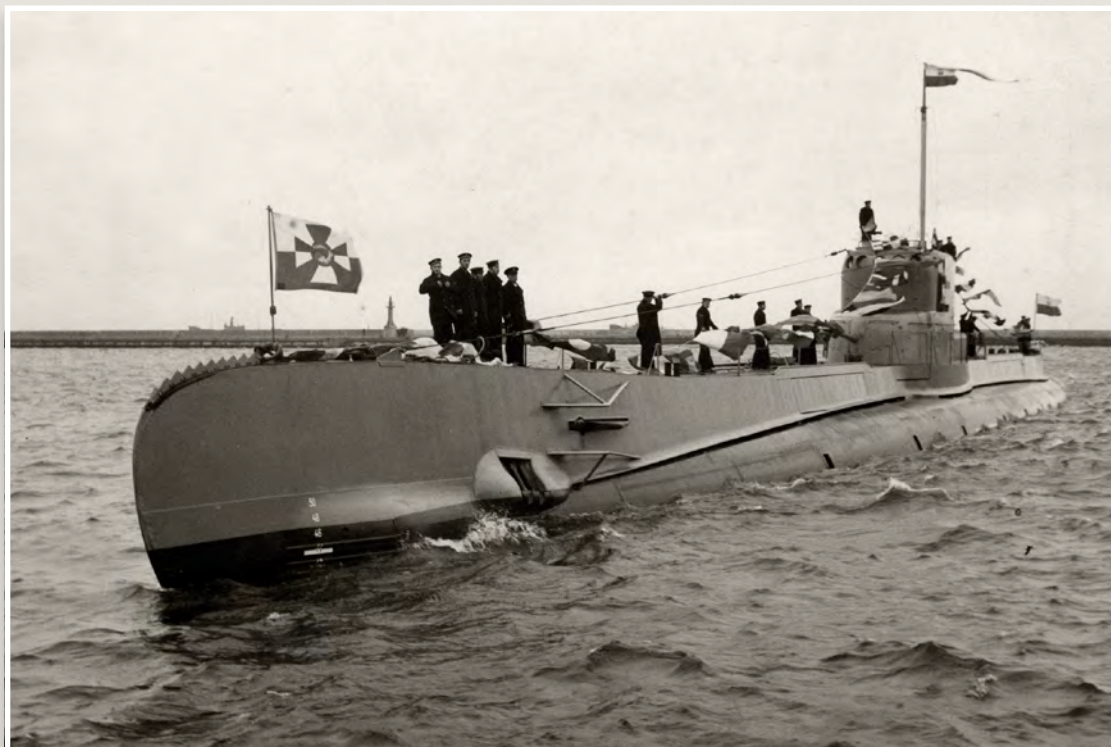
informował o opuszczeniu zagrożonego rejonu i rozpoczęciu operacji przeciwko transportom nieprzyjaciela.

5 września rano „Orzeł”, w zanurzeniu, skierował się na północ ku Gotlandii. W pobliżu okrętu padło kilka bomb lotniczych. Minęło 11 godzin, zanim wynurzył się i przystąpił do ładowania baterii. W rejon Gotlandii dotarł w nocy z 5 na 6 września. 6 i 7 września nie nawiązano kontaktu z nieprzyjacielem. Okręt szedł w zanurzeniu wzdłuż szwedzkiego wybrzeża Gotlandii. Tymczasem obowiązywały nowe rozkazy wydane przez dowódcę floty. Zgodnie z nimi „Orzeł” miał zająć pozycję pod Piławą (obecnie Bałtyjsk). Ale „Kłocz” – jak powszechnie nazywano dowódcę „dumy floty” – nie poinformował Unruga, że nie zamierza działać w wyznaczonym sektorze, lecz w kolejnych dniach ma zamiar odejść jeszcze dalej na północ.



Fot. zbiory Macieja Dobrowskiego

Pocztówka propagandowa Funduszu Obrony Morskiej przedstawiająca „Orła”. Malował Jerzy Bałuk.



Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Okręt podwodny ORP „Orzeł” podczas oficjalnego wejścia do portu w Gdyni 10 lutego 1939 r.

Ósmego dnia wojny dowódca „Orła” zaczął zdradzać objawy choroby – podejrzewano dur brzuszny lub zapalenie wyrostka robaczkowego (na niedyspozycję uskarżało się także kilku marynarzy, u których stwierdzono nieustaloną chorobę skóry). 10 września kmdr Mohuczy po konsultacji z adm. Unrugiem zdecydował, że Kłockowskiego

należy wysadzić w porcie neutralnym i działać dalej pod rozkazami kpt. mar. Grudzińskiego albo – ostatecznie – przy zachowaniu ostrożności przejść w nocy na Hel w celu zmiany dowódcy. Dodatkowo pogarszał się stan jednostki – stwierdzono kolejną awarię, tym razem cylindra sprężarki elektrycznej.

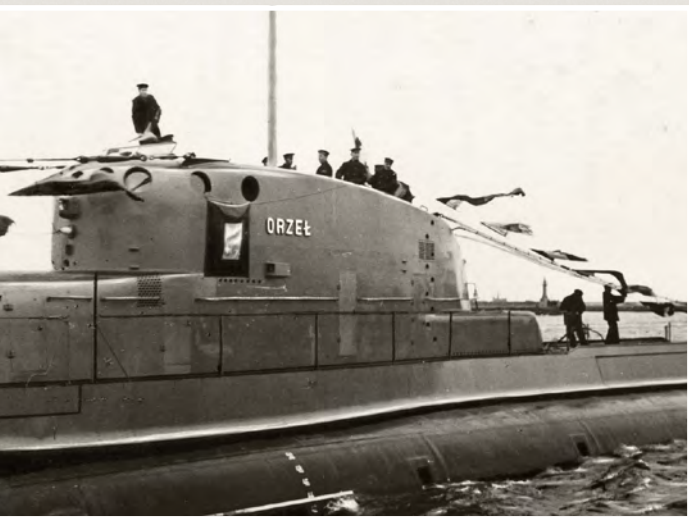
Florian „Florek”, „Trzonek” Roszak (1912-1940)

Urodził się 17 kwietnia 1912 r. w Westenfeld w Niemczech. Decyzją głowy domu rodzina Roszaków wróciła do Polski i osiedliła się w Jarocinie. W początkowym okresie chodził do szkoły powszechnej w Kotlinie, a następnie do Gimnazjum im. Tadeusza Kościuszki w Jarocinie. W 1931 r. zdał egzaminy i rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu na Wydziale Mechanicznym. 15 sierpnia 1934 r. awansowany do stopnia podporucznika marynarki w korpusie technicznym. Od kwietnia 1935 do 1 lipca 1936 r. słuchacz I Kursu Aplikacyjnego dla podporuczników Wydziału Technicznego SPMW. Po odbyciu kursu służył w Dywizjonie Okrętów Podwodnych. Od lipca 1936 do 1937 r. II oficer mechanik na ORP „Ryś”. Od 1938 r. oficer mechanik na „Żbiku”. 19 marca 1938 r. awansowany na stopień porucznika marynarki. Od 1 lipca oficer mechanik na okręcie podwodnym „Sęp” w budowie. 1 stycznia 1939 r. objął obowiązki I oficera mechanika na ORP „Orzeł”. Od 1 września nadal pełnił obowiązki oficera mechanika na tejże jednostce, uczestniczył w brawurowej ucieczce załogi z internowanego Tallina do Wielkiej Brytanii. 23 maja 1940 r. wyszedł na „Orle” na swój ostatni patrol bojowy na Morze Północne, wysłany w rejon na zachód od wylotu Skagerraku ku południowym wybrzeżom Norwegii. Pośmiertnie awansowany do stopnia kapitana mary-

Fot. Muzeum Marynarki Wojennej



narki. Spadek po Roszaku przekazano w marcu 1945 r. do Konsulatu Generalnego RP w Londynie. Odznaczony brytyjskim Distinguished Service Cross (D.S.C.) i polskimi Krzyżem Walecznych oraz Medalem Morskim. Symboliczny grób Roszaka znajduje się na cmentarzu w Jarocinie; jego nazwisko widnieje na tablicy ku czci poległych absolwentów w Liceum Ogólnokształcącym im. Tadeusza Kościuszki w Jarocinie.



Fot. zbioru Mariusza Borowickiego

Powitanie „Orła” w Gdyni w lutym 1939 r. Widok na śródokręcie i kiosk – podnoszenie wielkiej gali branderowej.

Po północy 11 września „Orzeł” nie odpowiedział na trzykrotnie powtarzane wezwanie Dowództwa Floty. 13 września Kłockowski odrzucił propozycję wyokrętowania go na brzeg szwedzki i sprzeciwił się, by Grudziński przejął jego obowiązki. Postanowił jednak przejść do Tallina w Estonii. Dowódca zignorował przy tym sugestie swych oficerów, aby dać się wysadzić na szwedzki brzeg bez zachodzenia do portu, jedynie przy użyciu łodzi okrętowej. 14 września wieczorem „Orzeł” przybył na redę Tallina.

Wkrótce potwierdziły się najgorsze obawy naszych oficerów, gdyż po zejściu na ląd kmdr. Kłockowski i mata Mariana Barwińskiego

(wysłano ich do szpitala) 15 września w godzinach południowych władze estońskie zawiadomiły kpt. Grudzińskiego, że „Orzeł” jest internowany. Jako pretekst posłużyła obecność w porcie niemieckiego statku handlowego „Thallata”, który miał wyjść w morze 15 września, co w myśl prawa morskiego automatycznie zmuszało wrogi okręt do pozostania w porcie na dalsze 24 godziny.

16 września polski okręt podwodny odholowano w głąb portu i pod osłoną silnej warty estońskiej zaczęto go rozbrajać. Kapitan Grudziński rozkazał zniszczyć – w tajemnicy przed Estończykami – wszystkie tajne dokumenty, dziennik działań bojowych, książkę szyfrowych depech oraz mapę z oznaczonymi polami minowymi. Akta okrętowe spalono. Estończycy zdołali natomiast zabrać dziennik nawigacyjny i mapy morskie (dokumenty te zaginęły bezpowrotnie) oraz zdjęli z drzewca polską banderę. Po skonfiskowaniu broni ręcznej zaczęli rozbrajać działa i wyładowywać torpedy. 16 i 17 września wyładowano uzbrojenie artyleryjskie i 14 torped (pozostały 4 torpedy w wyrzutniach torpedowych i 2 zapasowe). Mimo to naszym podwodnikom udawało się skutecznie sabotować poczynania Estończyków, np. por. mar. Andrzej Piasecki (który został nowym zastępcą dowódcy okrętu) w tajemnicy przeciął linkę windy do podnoszenia torped, co przerwało ich dalszy wyładunek.

Polacy, nie godząc się z internowaniem, opracowali plan ucieczki „Orła” z Tallina. Dwa dni zajęły przygotowania do wyrwania się z portu. W nocy z 17 na 18 września kpt. Grudziński dał sygnał do ucieczki. Około godz. 3.00, po obez-

władnieniu dwóch wartowników (których zabrano ze sobą) i przecięciu dopływu prądu do oświetlenia nabrzeży, uruchomiono silniki. Mimo ostrzału prowadzonego przez baterię nadbrzeżną oraz poszukiwań czynionych przez estońskie okręty i lotnictwo „Orzeł” uszedł przed pościgiem.

Do akcji pościgowej wyznaczono cztery estońskie jednostki wojenne. Polowanie na polski okręt niebawem rozpoczęły także okręty bojowe floty Związku Sowieckiego. Agencja TASS poinformowała, oszukując opinię publiczną, że „Orzeł” 26 września storpedował i zatopił statek transportowy „Metallist” w Zatoce Narewskiej. Ponadto przekazywano informację, jakoby w nocy z 27 na 28 września motorowy frachtowiec „Pionier”

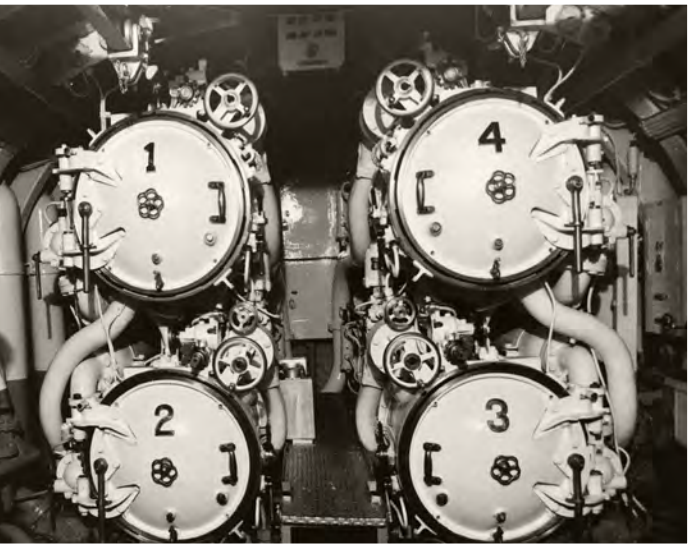
(665 BRT) został zaatakowany torpedami wystrzelonymi przez okręt podwodny, które szczęśliwie chybiły. Między wierszami można było wyczytać, że sprawcą miał być „Orzeł”.

Ucieczka zapoczątkowała prawie miesięczną odyseję bałtycką okrętu. Kapitan Grudziński postanowił pozostać na południowym Bałtyku i szukać celu dla sześciu torped, które udało się uratować od konfiskaty. Drogą radiową powiadomiono adm. Unru na Helu o uprowadzeniu okrętu oraz o planie przedostania się przez Cieśniny Duńskie do Wielkiej Brytanii (wiadomości zwrotnej nie odebrano). Zgłoszono brak szyfrów i map nawigacyjnych. Podporucznik Marian Mokroski, na podstawie przeoczonego przez Estończyków



Fot. zbioru Stowarzyszenia Marynarki Wojennej w Londynie

Odśloniuta pamiątkowa tablica z inskrypcją na kiosku „Orła”, upamiętniającą udział społeczeństwa polskiego w budowie największego okrętu II RP w latach 1936–1939 w Holandii. Dobrze widoczna zdwojona armata przeciwlotnicza Boforsa kal. 40 mm (schowana w wodoszczelnej „studni” znajdującej się w kiosku).



Fot. zbioru Mariusza Borowickiego

Dziobowy przedział torpedowy – pokrywę czterech wyrzutni torpedowych.

niemieckiego spisu latarni morskich, popartego znajomością akwenu, własnymi siłami wykonał prowizoryczne mapy nawigacyjne Bałtyku i Cieśnin Duńskich (współpracował z nim ppor. mar. Stanisław Pierzchlewski). Mokrski użył odwrotnej strony niezabranej przez Estończyków mapy nr 3 (Jastarnia), wydanej przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej. Na arkuszu o formacie 90 × 50 cm wykreślił siatkę mapy od długości 25°E do długości 6°E i od szerokości 60°N do szerokości 54°N. W ten sposób mapa objęła cały akwen Bałtyku, na którym „Orzeł” miał działać

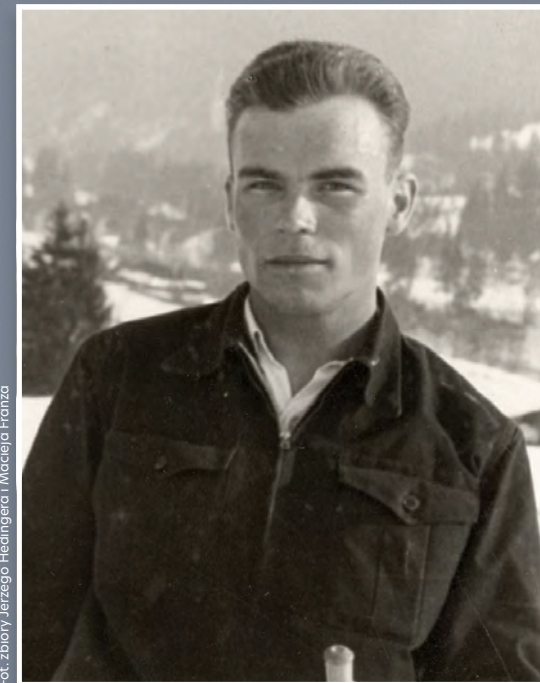
i który miał przejść w drodze do Wielkiej Brytanii. Następnie ze wspomnianego spisu latarni Mokrski naniósł na mapę te latarnie i pławy, które znajdowały się na trasie zamierzonego rejsu.

19 września Niemcy ogłosili przez radio i w prasie, że załoga „Orła” uprowadziła i zamordowała dwóch estońskich strażników, a następnie wrzuciła ich ciała do morza. Dlatego Grudziński podjął decyzję o ich wysadzeniu na ląd. Nie posiadając map z wejściami do portów postanowił ich wypuścić w pobliżu wybrzeży Gotlandii. W nocy z 20 na 21 września uwolnieni Roland Kirikmaa i Boris Mahlstein popłynęli do brzegu jedyną łodzią okrętową, wyposażeni w żywność, alkohol i pieniądze. Otrzymali też list do dowódcy estońskiej marynarki. Po udanym lądowaniu wrócili do Estonii 24 września.

„Orzeł” przez kilka następnych dni krążył po Bałtyku. 1 października między południową Gotlandią a Olandią dostrzeżono uzbrojony statek pod niemiecką banderą, płynący przypuszczalnie w kierunku Lipawy. Rozpoczęto przygotowania do zajęcia pozycji dogodnej do przeprowadzenia ataku torpedowego, kiedy nagle „Orzeł” osiadł na mieliźnie. Po pewnym czasie od południa nadleciał niemiecki wodnosamolot Heinkel He 115. Wtedy „Orzeł”, który od dłuższego czasu próbował zejść z mielizny, jakimś cudem zsunął się na wodę. Bomby spadły, ale atak powietrzny się nie udał (miejsce to oznaczono na mapie Mokrskiego jako „Ławica Strachu”). Tymczasem statek handlowy zdążył uciec i znalazł się poza zasięgiem polskich torped.

Marian Tadeusz Mokrski (1915-1940)

Urodził się 16 stycznia 1915 r. w Lublinie. Absolwent Gimnazjum im. Hetmana Zamoyskiego w Lublinie, następnie słuchacz Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, którą ukończył jesienią 1936 r. z drugą lokatą na roku, i w stopniu podporucznika marynarki rozpoczął służbę w Marynarce Wojennej. Od listopada 1936 do lutego 1937 r. słuchacz kursu aplikacyjnego, służył następnie w Kadrze Floty w Gdyni jako dowódca plutonu. Od marca 1937 r. oficer wachtowy w Dywizjonie Okrętów Podwodnych. Na przełomie 1937 i 1938 r. skierowany na dziewięciomiesięczny rejs szkolny na pokładzie francuskiego krążownika „Jeanne d'Arc” w ramach Ecole d'application des Enseignes de Vaisseau. Po powrocie z Francji przydzielony do Dywizjonu Kontrtorpedowców jako II oficer broni podwodnej na ORP „Burza”, następnie służył na siostrzanej jednostce „Wicher”. W październiku 1938 r. przydzielony do Dywizjonu Okrętów Podwodnych na ORP „Wilk”. Od 15 listopada 1938 do 15 kwietnia 1939 r. słuchacz IV Kursu Oficerskiego Podwodnego Pływania. Od 1 maja 1939 r. oficer nawigacyjny na ORP „Orzeł”. Po internowaniu okrętu w porcie w Tallinie brał czynny udział w ucieczce okrętu do Wielkiej Brytanii. Opracował słynną mapę przejścia okrętu przez Sund. Od 1940 r. oficer broni podwodnej na „Orle”; uczestniczył we wszystkich konwojach i patrolach na Morzu Północnym. 8 kwietnia 1940 r. storpedował niemiecki transportowiec „Rio de Janeiro”.



Fot. zbioru Jerzego Hedingera i Macieja Franza

8 czerwca 1940 r. został uznany za zaginionego wraz z całą załogą, gdy okręt nie wrócił z siódmego patrolu po Morzu Północnym. Odznaczony Krzyżem Walecznych i Medalem Morskim. 21 sierpnia 1946 r. Admiralicja brytyjska odznaczyła go pośmiertnie Atlantic Star Ribbon i 1939-45 Star Ribbon. Oryginalne mapy Morskiego znajdują się w Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.



Fot. zbiory Stowarzyszenia Marynarki Wojennej w Londynie

Fragment mapy nawigacyjnej – przejścia ORP „Orzeł” przez Sund – odtworzonej z pamięci przez ppor. mar. Mariana Mokrskiego po ucieczce okrętu z Tallina we wrześniu 1939 r.

Przez kolejne sześć dni „Orzeł” znajdował się między szwedzkimi wyspami Gotlandia i Olandia. Rejon ten był intensywnie patrolowany przez lotnictwo i nawodne okręty niemieckie. Grudziński nie zdecydował się na atak torpedowy na niszczyciele i ścigacze, gdyż uznał go za zbyt ryzykowny ze względu na ich prędkość i częste zmiany kursów. Stan techniczny „Orła” był niezbyt dobry – stwierdzono usterkę steru kierunkowego. Odczuwalny był brak słodkiej wody do picia, a zapasy paliwa szybko się kurczyły. Stwierdzono przypadki chorób wśród marynarzy na skutek odżywiania się głównie konserwami. Ludzie byli zmęczeni fizycznie i psychicznie. Pozostawanie przez pięć tygodni w niemal ciągłym pogotowiu bojowym musiało w poważnym stopniu wpłynąć na ich psychikę.

7 października kpt. Grudziński podjął ryzykowną decyzję o próbie przebicia się przez Cieśninę Duńskie do Wielkiej Brytanii. Dokuczał brak map, tak niezbędnych przy przechodzeniu przez płytkie, bogate w mielizny i trudne do nawigacji cieśniny. „Orła” czekała ciężka przeprawa przez Sund. Posuwając się bardzo ostrożnie wzdłuż wybrzeży szwedzkich, w nocy z 7 na 8 października okręt zbliżył się do latarni Smyge Huk. Wody te były patrolowane przez jednostki szwedzkie i niemieckie. Dopiero nazajutrz o godz. 9.35, będąc na wysokości Trelleborga, wynurzył się z zamiarem naładowania baterii i przewentylowania pomieszczeń. Przez kolejnych kilkanaście godzin Polacy mieli zostać pod wodą. O godz. 19.45 „Orzeł” osiągnął wejście do Sundu przy latar-

niowcu „Falsterborev”. Na głównej mapie Bałtyku sporządzonej przez Mokrskiego szlak ten upamiętniono trzema nowymi nazwami: „Szlak Mariana”, „Przesmyk Niedźwiedzi” i „Przylądek Dobrej Nadziei”. Na powierzchni okręt niósł szwedzką banderę, którą wykonano z prześcieradła pomalowanego farbami olejnymi. Dla zmylenia przeciwnika zdjęto również metalowe litery z nazwą okrętu.

11 października rano „Orzeł” doszedł do Skagen. Przez następną dobę kontynuowano rozpoznanie tych wód w poszukiwaniu upragnionego celu. Jednak na szlaku żeglugowym wśród jednostek, które przemierzały Skagerrak, nie było statków i okrętów niemieckich. Chwila grozy nadeszła, kiedy będąc w zanurzeniu, 15 mil morskich od latarniowca „Skaw”, okręt wszedł na pole minowe. Odgłos szurania o stalowe minliny musiał każdego z członków załogi przyprawić o przyspieszone bicie serca, ale do „Orła” jeszcze raz uśmiechnęło się szczęście.

12 października dowódca dzięki obliczeniom oficera nawigacyjnego wykreślił na mapie pozycję zatoki Firth of Forth w Szkocji. Przed Polakami pozostał ostatni etap wielotygodniowej odysei – marsz przez Morze Północne do Wielkiej Brytanii. Z powodu awarii radiostacji nie można było nawiązać łączności ze sprzymierzeńcami i zameldować o przybyciu.

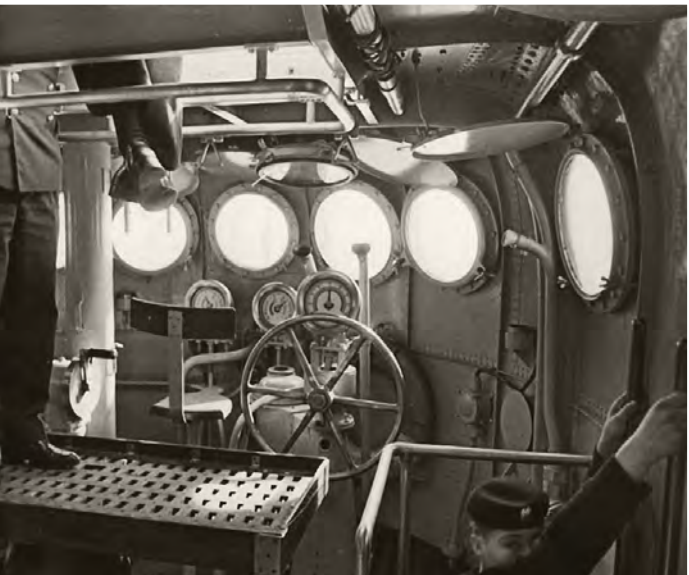
Wreszcie 14 października o świcie, po usilnych zabiegach radiotelegrafisty, udało się uruchomić radiostację. Okręt był na wysokości Firth of Forth, gdy z powodu braku szyfrów nadał otwartym tekstem depezę po angielsku:

„Supposed position 0630 on appointed place for Polish Navy. Beg permission entrance and pilot, but have no chart. »Orzeł«” [Przypuszczalna pozycja 0630 na wyznaczonym miejscu dla Polskiej Marynarki Wojennej. Proszę o pozwolenie wejścia i o pilota, ale nie mam map. „Orzeł” – tłum. M.B.]

ORP „Orzeł” – na maszcie antenowym banderą wraz ze znakiem dowódcy okrętu, zdjęcie z 1939 r.



Fot. zbiory Macieja Dąbrowskiego



Fot. zbiory Mariusza Borowiaka

Wnętrze kiosku okrętu podwodnego typu Orzeł.

Anglicy po odebraniu sygnału byli początkowo przekonani, że jest on sfabrykowany przez Niemców. Dla uzyskania pewności na wschód od małej wysepki Isle of May na spotkanie z „Orłem” wyszedł niszczyciel HMS „Valorous”. Gdy w końcu udało się odnaleźć polski okręt, poprowadzono go do bazy Royal Navy – Rosyth. Tak zakończyła się legendarna wrześniowo-październikowa epopeja morska „Orła”, która trwała 44 dni.

„Duch ich jest wspaniały, a to, czego dokonali, może być postawione w równym rzędzie ze sławnymi wyczynami wojny światowej” – poinformował kmdr por. Stephen Wentworth Roskill, zastępca

szeffa wywiadu Admiralicji brytyjskiej, w raporcie o bałtyckiej epopei „Orła” w październiku 1939 r.

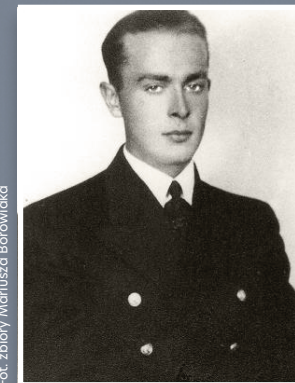
O brawurowej ucieczce polskiej załogi pisały angielskie gazety. Tymczasem „Orła” skierowano na remont do stoczni Caledon w Dundee. Podczas półtoramiesięcznego postoju robotnicy uporali się z nieszczelnością w balastach i zbiornikach, naprawili poharatany kiosk i dziób oraz wyremontowali wyszczerbione pióra śrub. 16 listopada marynarzy wizytował w stoczni gen. Władysław Sikorski, premier rządu RP i Naczelný Wódz, który udekorował kpt. mar. Grudzińskiego Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego *Virtuti Militari* V klasy, a pozostałych 4 oficerów i 16 członków załogi Krzyżami Walecznych. Brytyjczycy również byli pod wrażeniem heroicznej postawy oficerów i starszych podoficerów – kpt. Grudzińskiego w dowód uznania uhonorowano wysokim odznaczeniem *Distinguished Service Order*, por. Roszaka – *Distinguished Service Cross*, a starszych bosmanów Józefa Stelmaszyka i Wacława Foterka – *Distinguished Service Medal*.

1 grudnia 1939 r. „Orzeł” opuścił Dundee i powrócił do Rosyth. Dołączył do jednostek bojowych 2 Flotyli Okrętów Podwodnych. Otrzymał brytyjski numer taktyczny „85A”. Na okręt przydzielono brytyjskiego oficera łącznikowego, który wszedł w skład głównej załogi i miał uczestniczyć w operacjach bojowych. Jako pierwszy funkcję tę objął kpt. mar. David Alexander Fraser. Nieco później dołączyło dwóch innych Anglików: radiotelegrafista mat Leslie William Jones i podoficer sygnalista mat Walter Fordyce Green.

Stanisław Pierchlewski (1916–1943)

Urodził się 11 stycznia 1916 w Kole. Po ukończeniu szkoły powszechnej kształcił się w Gimnazjum im. Tadeusza Kościuszki w Kaliszu. 2 lipca 1934 r. zdał egzaminy i został słuchaczem Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Bydgoszczy. 15 października 1937 r. promowany na podporucznik marynarki w korpusie technicznym. Od 15 października do 15 grudnia 1937 r. oficer wachtowy na okręcie szkolno-transportowym ORP „Wilja”. Po odbyciu kursu aplikacyjnego dla podporuczników 20 marca 1939 r. otrzymał przydział na okręt podwodny ORP „Orzeł” jako oficer mechanik nadetatowy. We wrześniu 1939 r. uczestnik działań bojowych okrętu na Bałtyku. 6 marca 1940 r. objął obowiązki II oficera mechanika na niszczycielu ORP „Burza”, pozostając na nim do maja 1941.

3 maja 1940 r. awansowany do stopnia porucznika marynarki. Od 22 maja 1941 r. oficer mechanik na niszczycielu eskortowym ORP „Krakowiak”. Od 20 września 1942 r. I oficer mechanik na niszczycielu ORP „Orkan”. 3 maja 1943 r. mianowany na stopień kapitana marynarki. Zginął na północnym Atlantyku, 8 października 1943 r., gdy okręt został zatopiony akustyczną torpedą wystrzeloną przez niemiecki okręt podwodny „U 378”. Odznaczony dwa razy Krzyżem Walecznych i trzy razy Medalem Morskim.

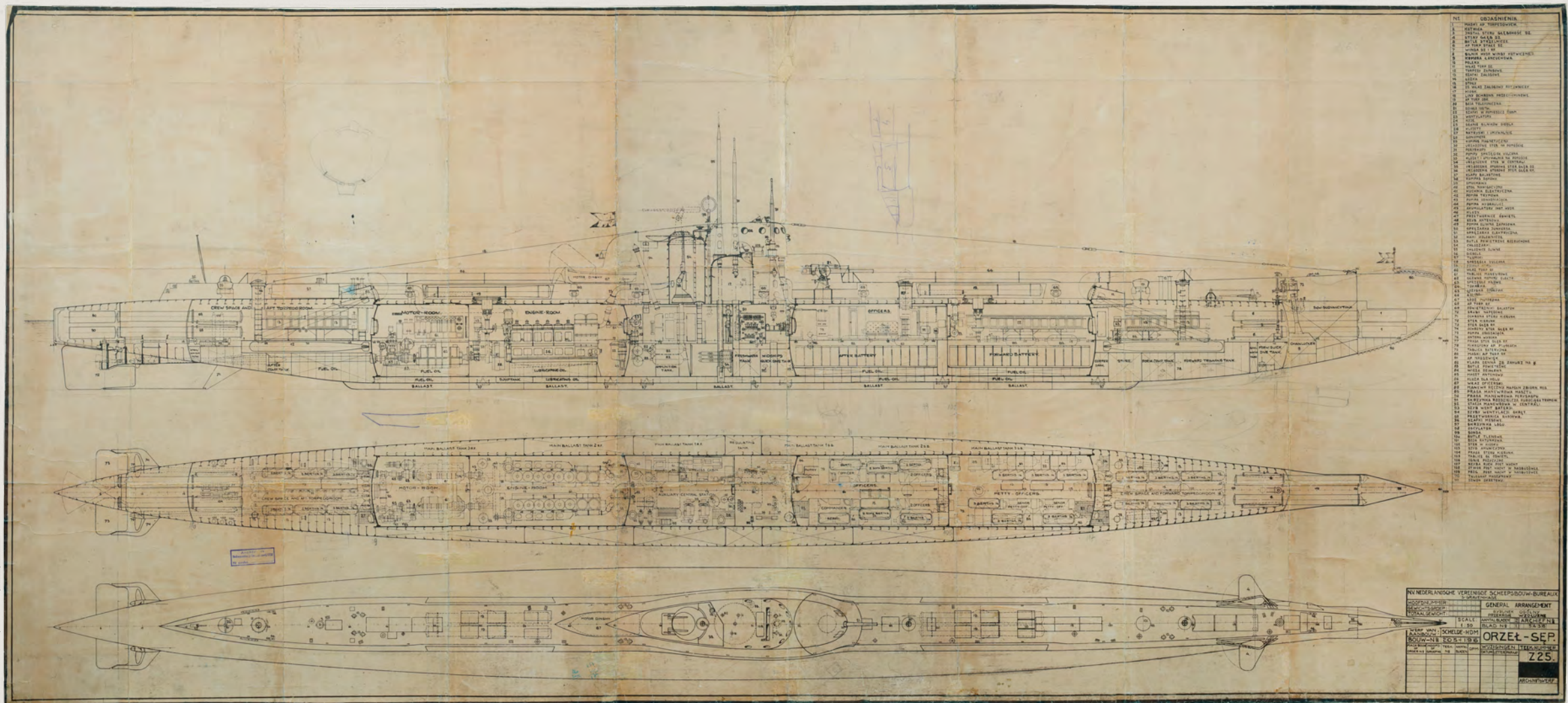


Fot. zbiory Mariusza Borowiaka



Fot. zbiory Mariusza Borowiaka

Marynarze z okrętów podwodnych OORP „Wilk” i „Orzeł” w Gdyni-Oksywiu, zdjęcie z 1939 r.



Oryginalna światłokopia planu technicznego okrętów podwodnych ORP „Orzeł” i bliźniaczego ORP „Sęp”, wykonana w Holandii zaraz po zbudowaniu okrętów pod koniec lat 30.

Ze względu na brak pełnego uzbrojenia „Orzeł” rozpoczął działalność patrolową na przybrzeżnych wodach brytyjskich od wykonywania zadań dość nietypowych dla okrętów podwodnych. Jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia jako okręt eskortowy dwukrotnie przeprowadził statki handlowe na krótkich trasach między portami północnej Szkocji – z położonego na wschodnim wybrzeżu portu Methil do ujścia rzeki Clyde na brzegu zachodnim.

Dalszą działalność bojową ORP „Orzeł” rozpoczął 29 grudnia. Ochroniał konwój o kryptonimie ON.6 (Nor.), który zdążał z portu Methil na północ od Edynburga do Bergen w Norwegii. Obok „Orła” wsparcie stanowiło jeszcze 11 brytyjskich okrętów. Po minięciu Orkadów i Szetlandów 30–31 grudnia konwój 1 stycznia 1940 r. – bez strat – dotarł do portu przeznaczenia.

Kilka godzin później utworzono nowy konwój – HN.6 z przeznaczeniem do Szkocji. 4 stycznia konwój z cennym ładunkiem osiągnął cel. Następnie „Orzeł” powrócił do Rosyth.

Za moment przełomowy w działalności polskiego okrętu w Wielkiej Brytanii uznaje się 18 stycznia 1940 r. – wtedy „Orzeł” po raz pierwszy wyruszył samodzielnie na patrol bojowy. Przed wyjściem w morze jego wyrzutnie przystosowano do brytyjskich torped kal. 533,4 mm. Zadaniem okrętu było zajęcie wyznaczonego punktu patrolowania oraz prowadzenie obserwacji norweskiego fiordu Skudesnes (ob. Skudenes). Podczas patrolu zaobserwowano łącznie 21 statków handlowych, płynących w okolicach fiordu, ale

żaden niemiecki statek nie pokazał się na pełnym morzu, a okrętów Kriegsmarine nie napotkano ani razu. 27 stycznia „Orzeł” zakończył patrol i wrócił do bazy w Rosyth.

Drugi samodzielny patrol na Morzu Północnym rozpoczął się 10 lutego. Nowym członkiem załogi został por. mar. Keith D’Ombrian Nott, który zastąpił kpt. Frasera na stanowisku oficera łącznikowego. W pobliżu jego miejsca dozoru wytyczne operacyjne miały realizować także cztery okręty podwodne Royal Navy; znajdowała się tam również brytyjska zagroda minowa. Spodziewano się wzmożonej obecności większej liczby niemieckich i neutralnych statków handlowych opuszczających norweskie wody terytorialne, szczególnie w okolicy portów Lindesnes, Kristiansand i Helsingør. W drodze na miejsce rozpoczęcia wykonywania zadania podstuchowcy „Orła”, czyli marynarze, którzy obsługiwali hydrofony* zanotowali dziesięć dalekich wybuchów podwodnych. Po osiągnięciu wskazanego miejsca odebrano depeszę o udaniu się do kolejnej strefy dozoru oznaczonej symbolem E1 (w pobliżu wybrzeży Danii). W ten rejon okręt dotarł 15 lutego, a jedynym godnym odnotowania wydarzeniem było zauważenie niezidentyfikowanego statku handlowego kierującego się na południe. 16 lutego „Orzeł” otrzymał rozkaz przejścia do fiordu Fosing

* Współcześnie używa się określenia sonar pasywny; urządzenie to służy do ustalania położenia innych jednostek pływających na podstawie wydawanych przez nie dźwięków.

i zajęcia nowej pozycji. Dostrzeżono sześć statków handlowych, z których trzy zidentyfikowano jako jednostki duńskie. „Orzeł” przerwał obserwację w fiordzie, ponieważ zgodnie z nowym rozkazem musiał powrócić do rejonu E1. 21 lutego opuścił ten rejon i skierował się do bazy w Rosyth.

Tuż przed zakończeniem rejsu, w nocy z 22 na 23 lutego, „Orzeł” znalazł się blisko Isle of May, u wejścia do zatoki Firth of Forth. Była ciemna noc. Nagle, nie wiadomo skąd wyłoniła się łódź latająca rozpoznawczo-bombardująca Short S.25 Sunderland. Oficer wachtowy wydał rozkaz natychmiastowego wystrzelenia rakiety rozpoznawczej.

Wśród lotników powszechne było przekonanie, że wszystko, co porusza się na wodzie, a nie ma kominów, to niemieckie U-Booty! Na okręcie zapanowała nerwowa atmosfera. Ułamki sekund dzieliły od rozpoczęcia bratobójczego ataku lotniczego. Wszystko na szczęście skończyło się dobrze i „Orzeł” wrócił z patrolu 23 lutego.

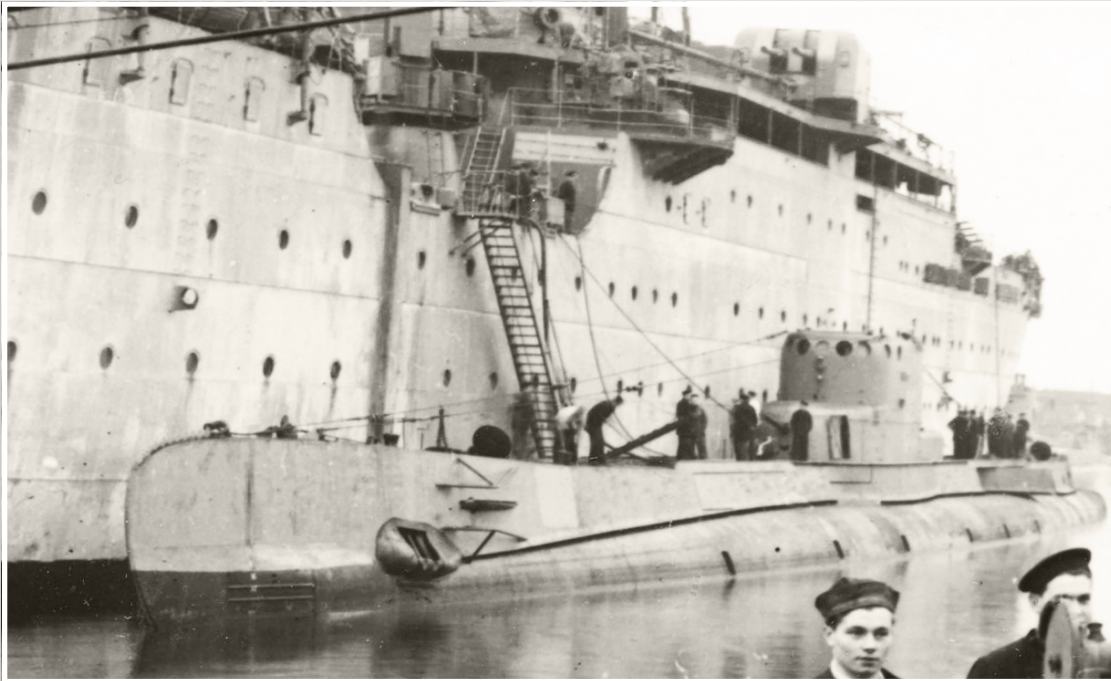
26 lutego bazę 2 Flotyli Okrętów Podwodnych wizytował król Jerzy VI z małżonką Elżbietą. Kapitan Grudziński miał okazję z nimi się spotkać.

5 marca „Orzeł” opuścił Rosyth. Patrol miał być kolejny raz prowadzony w rejonie fiordu Josing. Od 7 marca do godzin rannych 10 marca na linii



Fot. Muzeum Marynarki Wojennej

Dekoracja oficerów i podoficerów polskich okrętów podwodnych OORP „Orzeł” i „Wilk” przez gen. dyw. Władysława Sikorskiego na pokładzie „Orła” stojącego w suchym doku, zdjęcie z 16 listopada 1939 r.



Fot. zbiory Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie

W bazie w Rosyth. ORP „Orzeł” przycumowany do okrętu-bazy HMS „Forth”.

patrowania zaobserwowano dużo jednostek rybackich. Ponadto załoga słyszała na wspomnianej linii patrolowania aż 42 dalekie, niezidentyfikowane wybuchy podwodne.

10 marca wieczorem „Orzeł” otrzymał rozkaz podejścia do wybrzeża duńskiego w celu odnalezienia i przechwycenia niemieckiego parowca „Helene Russ” (993 BRT). Następnego dnia napotkał we wskazanym rejonie dwie jednostki płynące idące kursem północnym, w odległości

około 6 mil morskich od siebie. Dowódca wydał rozkaz zmiany kursu i zaczął się do nich zbliżać. Niestety, z powodu bardzo słabej widoczności szybko utracono z nimi kontakt. Prawdopodobnie był to poszukiwany statek wraz z eskortującym go niszczycielem lub torpedowcem.

Minęło kilka następnych kwadransów, gdy zauważono kolejny, oświetlony statek na pozycji 56°49'N i 08°10'E po lewej burcie w odległości około 370 m. Ponieważ jednostka niebezpiecznie

zbliżała się do „Orła”, co groziło kolizją, kpt. Grudziński wydał rozkaz wykonania zwrotu, by odejść od niezidentyfikowanego frachtowca i dopiero wtedy ją zaatakować, ale i z nim utracono kontakt z powodu słabej widoczności spowodowanej gęstą mgłą.

Przez następne godziny nic się nie wydarzyło. Dopiero kwadrans przed godz. 9.00 usłyszano syreny dwóch jednostek. Była godz. 9.06, gdy zlokalizowano jeden z dwóch płynących statków, bez bandery, co automatycznie rodziło podejrzenie, że to jednostka niemiecka. „Orzeł” wynurzył się na powierzchnię i dowódca wezwał do siebie na pokład oficera zatrzymanego statku handlowego z książkami okrętowymi. Okazał się nim duński parowiec „Tomsk” (1229 BRT), płynący z ładunkiem żywności do Wielkiej Brytanii. Natomiast drugą jednostką handlową, której nie udało się zatrzymać, był również duński frachtowiec „Vidar” o pojemności 1353 BRT.

Złe warunki pogodowe uniemożliwiły dalsze poszukiwania „Helene Russ” i polski okręt podwodny powrócił do rejonu patrolowania w sektorze E1. Następnego dnia wyruszył w drogę powrotną do Szkocji. 17 marca „Orzeł” zawinął do bazy w Rosyth.

Czwarte samodzielne wyjście w morze zaplanowano na 3 kwietnia 1940 r. Tym razem okręt wyruszył ku południowym wybrzeżom Norwegii. W tym dniu i przez następne dwa okręt płynął na powierzchni w rejonie niezagrożonym przez nieprzyjaciela. Rejs przebiegał bez zakłóceń. 6 kwietnia pod wieczór Grudziński wydał rozkaz

zanurzenia i obranie kursu do wyznaczonego mu sektora. Zgodnie z rozkazami Admiralicji „Orzeł” miał zatrzymywać i rewidować statki neutralne, które wychodziły z norweskich portów, oraz wszystkie statki niemieckie na tym obszarze. Przez większą część kolejnego dnia nic się nie wydarzyło.

8 kwietnia o świcie „Orzeł” przebywał w rejonie Lillesand. O godz. 9.45 niedaleko wejścia do Oslofjordu dostrzeżono podejrzany jednokominowy frachtowiec bez bandery, który szedł prostopadle do kursu „Orła”. W pierwszym odruchu uznano go za statek neutralny, gdyż przez te wody prowadził szlak żeglugowy do jednego z ważniejszych portów południowej Norwegii – Kristiansand, a także w głąb Oslofjordu, do Oslo. Okręt wykonał manewr okrążenia po to, aby odczytać nazwę i miejsce rejestracji statku. Wykrytym celem okazał się statek niemiecki „Rio de Janeiro” z niedokładnie zamalowaną nazwą portu macierzystego: Hamburg. Odległość od jednostki niemieckiej wynosiła 1200 m.

W tej sytuacji tuż przed godz. 11.00 dowódca wydał rozkaz alarmu bojowego. Okręt wynurzył się na powierzchnię i rozpoczął przewidzianą prawem morskim procedurę: zażądał od załogi statku zastopowania silników i przybycia na pokład „Orła” kapitana wraz z dokumentami. Statek „Rio de Janeiro” zatrzymał maszyny i na rejcę rufowego masztu podniesiono chorągiewkę oznaczającą, że zrozumiano sygnał z okrętu podwodnego. W międzyczasie w centrali okrętu zebrała się grupa abordażowa, której przewodził por. Piasecki. Ludzie

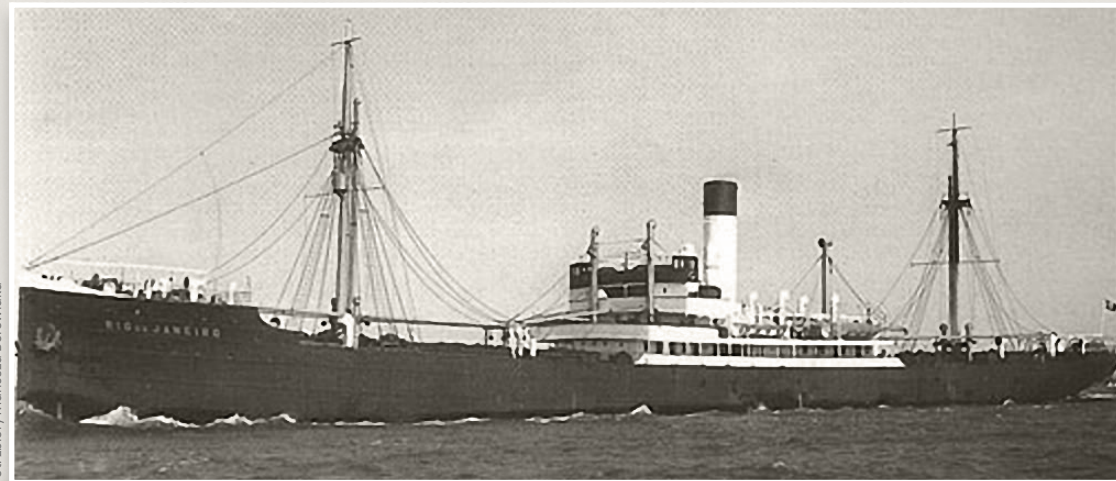


Fot. zbiory Mariusza Barowiaka

Widok na kiosk „Orla”. Cenzor zamalował numer taktyczny 85A na kiosku, zdjęcie z 11 stycznia 1940 r.

byli gotowi do opuszczenia jednostki i dokonania abordażu. Na pokładzie handlowca zapanowało pewne ożywienie, po chwili spuszczone na wodę łódź, w której znalazły się dwie osoby. Mijały kolejne minuty. Naraz sygnalista „Orla” zaczął odbierać wiadomości; meldował o dwóch ścigaczach torpedowych zmierzających do ich sektora od brzegów Norwegii, o nadawanym z bardzo małej odległości sygnale radiowym w niezrozumiałym kodzie i o szybkobieżnej motorówce. Później jeszcze słyszał, jak niemiecki radiotelegrafista wzywał pomocy Luftwaffe. Obserwatorzy zauważyli, że statek zaczął zwiększać prędkość i oddalać się od „Orla”, próbując teraz ujść na terytorialne wody Norwegii. Niemcy nie mieli zamiaru usłuchać rozkazu. Po zwiększeniu prędkości okrętu o godz. 11.12 oddano dwie salwy strzałów ostrzegawczych z karabinów maszynowych. Grudziński wydał rozkaz opuszczenia statku w ciągu 15 minut. Ponieważ załoga frachtowca grała na zwłokę, dowódca „Orla” postanowił przesłać trzeci sygnał: „Opuścić natychmiast statek. Za pięć minut strzelam torpedę”. Po tym komunikacie w dalszym ciągu nie było widać na frachtowcu żadnego ruchu. Niemcy zlekceważyli wezwanie Grudzińskiego.

O godz. 11.45 odpalono pierwszą torpedę, która niestety nie trafiła do celu. Minęły kolejne minuty oczekiwania i dowódca kazał odpalić drugą torpedę, z dobrym skutkiem. Statek przechylił się, ale nie tonął. Na pokładzie niemieckiej jednostki niespodziewanie zaroilo się od żołnierzy, którzy zaczęli skakać do wody na wyrzucone tratwy.



Fot. zbiory Mariusza Barowiaka

Niemiecki statek transportowy „Rio de Janeiro”.

Dalsze działania przerwał meldunek o zbliżającym się od strony lądu samolocie (był to jednosilnikowy wodnosamolot norweski Höver MF-11 z 21 Dywizjonu Rozpoznawczego), szybkobieżnej motorówce i trzech niewielkich kutrach rybackich „Lindebö, Adger 2” i „Stjernen”, które podjęły akcję ratowniczą. Z pomocą dołączył wkrótce torpedowiec „Odin” z Królewskiej Marynarki Wojennej Norwegii.

Kapitan Grudziński dał sygnał do zanurzenia na głębokość peryskopową. Storpedowany statek wprowadził nieco się przechylił na burtę, ale nadal utrzymywał się na powierzchni. Dowódca wydał więc rozkaz przejścia w zanurzenie po obwodzie koła, w którego środku znajdował się statek, na drugą jego stronę. O godz.

12.45 (według innych źródeł o godz. 13.15) wystrzelono trzecią torpedę. Statek trafiono dokładnie w to samo miejsce co poprzednio – w okolicy śródkręca na wysokości komina, z drugiej strony burty, po czym nastąpił albo wybuch kotłowni, albo eksplozja ładowni z amunicją, gdyż trzy minuty później frachtowiec przełamał się i zaczął tonąć. „Rio de Janeiro” zatonął na pozycji 58°08'N i 08°29'E. Jak się niebawem okazało, zatopiony statek był zwiastunem inwazji niemieckiej na Norwegię. Na statku przewożono 313 żołnierzy z I batalionu 159 Pułku Piechoty i 169 Batalionu Pionierów (oba pododdziały stanowiły część 169 Dywizji Piechoty pod dowództwem gen. mjr. Hermanna Tittela) oraz z 13 i 33 Pułku Artylerii Przeciwlotniczej, jak również uzbrojenie,



Fot. zbiory Redakcji „Nasze Sygnały” w Londynie

Powrót „Orła” z patrolu bojowego do Rosythy.

amunicję i zaopatrzenie. Mimo że dowódca „Orła” natychmiast przekazał wiadomość do brytyjskiej Admiralicji, ta nie potrafiła wyciągnąć należytych wniosków i zbagatelizowała zapowiedź rychłej operacji o nazwie „Weserübung”, do której doszło 9 kwietnia 1940 r.

Po zatopieniu statku Grudziński otrzymał rozkaz udania się do nowego rejonu działań w stronę Laurvik (ob. Larvik). Około południa w sektorze polskiego okrętu spostrzeżono trzy patrolowce pomocnicze. Były to jednostki przystosowane do poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych, uzbrojone w działa i bomby głębinowe. Dowódca „Orła” rozważał przeprowadzenie podwodnego ataku torpedowego, ale po namyśle porzucił ten plan i oddalił się z niebezpiecznego sektora. Do godzin wieczornych latały tam samoloty i wynurzenie okrętu było możliwe dopiero przed północą.

Przed południem 10 kwietnia „Orzeł” kontynuował patrol wzdłuż wybrzeży norweskich. W jego sektorze nadal krążyły uzbrojone jednostki zauważone poprzedniego dnia. Tym razem dowódca był zdecydowany zaatakować jedną lub nawet dwie równocześnie. Rozpoczęło się kilkugodzinne wyczekiwanie na dogodny moment do ataku. O godz. 18.22 z odległości około 230 m odpalono dwie torpedy do patrolowca „Fritz Reiser - V 706”. Atak był jednak nieskuteczny. W tym samym czasie, gdy „Orzeł” przeprowadzał nieudany atak torpedowy, nie dostrzeżono samolotu wroga, który go zbombardował. Na szczęście okręt zszedł na głębokość 50 m i wybuchy bomb nie wyrządziły mu żadnej szkody.

12 kwietnia „Orzeł” miał przejść na pozycję o współrzędnych 58°40'N i 11°00'E i kontrolować sytuację w tym rejonie. Tuż przed godz. 4.45 zauważono eksplozję niezidentyfikowanego statku. W godzinach przedpołudniowych „Orzeł” wykonywał w dalszym ciągu standardowe czynności w swoim sektorze. Około godz. 10.00 znalazł się na kursie wrogiego konwoju składającego się z dwóch jednostek transportowych – frachtowca „Itauri” (6838 BRT) i okrętu-pułapki przeciwko okrętom podwodnym, którym był albo „Oldenburg-Schiff 35”, albo „Schürbeck-Schiff 40”. Towarzyszyły im dwa patrolowce z 7. Flotylli Patrolowców (7. Vorpostenflottille). Zanim dowódca „Orła” zdecydował się storpedować „Itauri” (po dwóch godzinach przygotowań; podczas wykonywania czynności zacięły się zawory dziobowych wyrzutni), cel niespodziewanie zmienił kurs o 100°, uniemożliwiając tym samym wykonanie ataku. Chwilę później okręt podwodny został zaatakowany z powietrza i wody.

Niemiecki samolot prawdopodobnie spostrzegł z powietrza pozostawiony na powierzchni wody ślad peryskopu płynącego w zanurzeniu okrętu podwodnego. Niebawem na okręcie doliczono się 20 eksplozji. Grudziński ratował się ucieczką na głębokość 50 m, a po chwili był na 70 m. Między godz. 12.45 a 13.45 patrolowce zrzuciły 21 bomb głębinowych, ustawionych na różne głębokości wybuchu. Dopiero krótko przed godz. 20.00 dowódca zdecydował się wyjść na głębokość peryskopową i możliwie jak najciszej się oddalić.

13 kwietnia uzbrojony trałowiec i ścigacz ponownie wytropiły „Orła” i obrzuciły go bombami

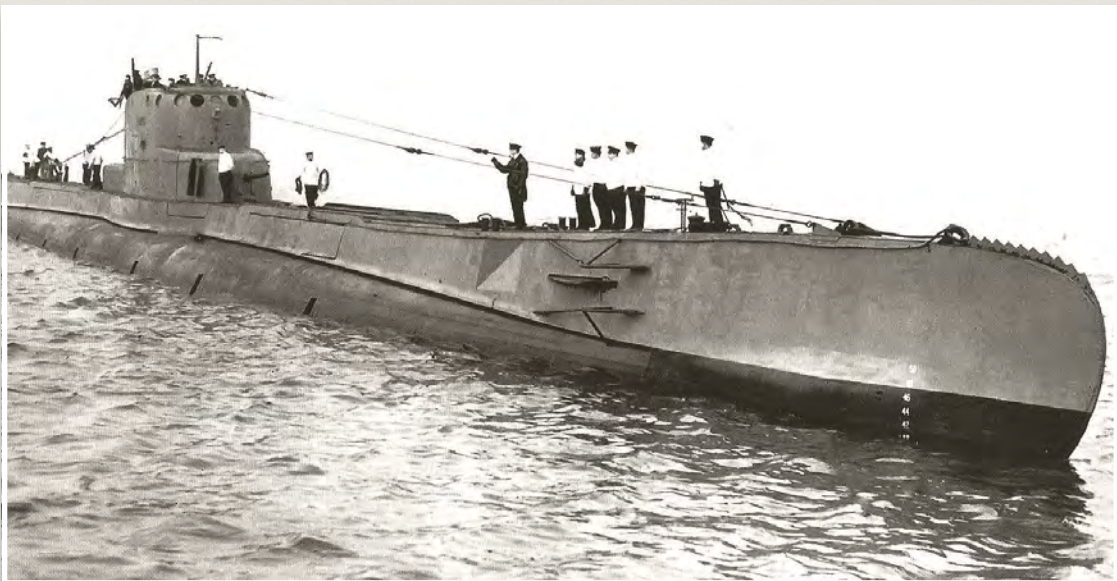


Fot. Mariusz Borowiak

28 kwietnia 1940 r. ORP „Orzeł” wyszedł na swój piąty samodzielny patrol liniowy na Morze Północne, w kierunku wybrzeży norweskich do rejonu Stavanger. Oryginalna mapa wykonana przez Lieutenant D'Ombra, oficera łącznikowego Royal Navy, w zbiorach The National Archives w Kew pod Londynem.

głębinowymi. Podczas prawie ośmiu godzin polowania dokonały czterech nieudanych ataków, zrzucając na okręt podwodny łącznie 20 bomb głębinowych. Kapitan Grudziński musiał ratować się zejściem na głębokość 85 m. Wybuchy bomb uszkodziły klapy tłumika silnika wysokoprężnego. 19 godzin spędzonych pod wodą wyczerpało załogę.

14 kwietnia o godz. 2.00 po północy „Orzeł” odebrał wiadomość z Admiralicji, żeby zmienić



Fot. zbiory Mariusza Borowiaka

Powracający z patrolu frontowego „Orzeł”.

Zwraca uwagę dwukolorowy znak identyfikacyjny za dziobowymi sterami zanurzenia.

miejsce patrolowania – miał teraz znajdować się między Skagerrakiem a Kattegatem. Podczas przejścia do nowego rejonu patrolowania okręt został wykryty przez ścigacz torpedowy Kriegsmarine. Do akcji ruszyły trzy Schnellbooty. Zrzuciły one ponad 20 bomb głębinowych, z których część wybuchła w pobliżu celu. Trwające prawie przez całą noc polowanie zakończyło się, kiedy „Orzeł” zdołał bez strat opuścić niebezpieczny rejon.

15 kwietnia „Orzeł” otrzymał rozkaz udania się do sektora C9, znajdującego się na północy,

w pobliżu Skagerraku. Niespodziewanie tuż przed godziną 10.00 okręt wyszedł na głębokość peryskopową i przez dłuższą chwilę nie mógł się zanurzyć. Natomiast po pewnym czasie gwałtownie zanurkował dziobem, aż wskazówka manometru wskazała 105 m zanurzenia! Niewiele brakowało, by doszło do zmiżdżenia kadłuba pod wpływem rosnącego ciśnienia zewnętrznego. Wreszcie udało się opanować sytuację, choć w zbiorniku szybkiego zanurzenia zaciął się odwietrznik. Zanim załoga ochłonęła, znów zaczęły padać bomby głębinowe.

Nazajutrz po północy Grudziński otrzymał rozkaz powrotu do bazy. Od 9 do 15 kwietnia na „Orła” zrzucono aż 111 bomb głębinowych, w tym 20 lotniczych. Ponadto nieprzyjacielskie patrole obrzuciły na chybił trafił cały rejon bombami głębinowymi. 18 kwietnia okręt zawinął do Rosyth. Komandor Stephens nie krył zadowolenia z postawy polskich marynarzy; przywitał ich donośnym okrzykiem: „Very good, »Orzeł«! Very good”.

28 kwietnia „Orzeł” wyszedł na swój następny patrol na Morze Północne, w kierunku wybrzeży norweskich do rejonu Stavanger. Dwa dni później przybył na wskazaną pozycję patrolowania, po czym otrzymał kolejne zadanie – udania się pod Jaederens i na południowy zachód od południowych wybrzeży norweskich. Patrol przebiegał spokojnie – nie doszło do spotkania „Orła” z jednostkami nawodnymi Kriegsmarine, gdyż flota niemiecka w tym okresie nie przejawiała większej aktywności, szykując się do działań w ramach zbliżającej się ofensywy wojsk niemieckich na froncie zachodnim. Tylko podczas przejścia do nowego rejonu trzykrotnie napotkano dużą liczbę dryfujących i zakotwiczonych min morskich; ponadto na wysokości Stavanger zaobserwowano ogień artylerii przeciwlotniczej i wzbijające się w niebo rakiety oświetlające.

3 maja „Orzeł” przeprowadził rozpoznanie w rejonie położonym na północ od równoleżnika 59°. Zwiad okrętu na tym obszarze trwał do godz. 3.00 dnia następnego. Dopiero w godzinach południowych wykryto grupę niemieckich

trałowców płynących kursem północnym, która pewnie była odpowiedzialna za wytrafowanie zaobserwowanych wcześniej pływakających min. Przez kolejne dni okręt podwodny pozostawał w zanurzeniu lub na głębokości peryskopowej.

6 maja wachtowi, prowadząc obserwację, dostrzegli na brzegu opuszczony wrak niezidentyfikowanego statku handlowego. Przez następne godziny żeglugi nic się nie wydarzyło. 8 maja „Orzeł” zmienił miejsce dotychczasowego dozoru – zajął pozycję o współrzędnych 57°50'N i 06°10'E. I nadal nie było kontaktu w nieprzyjacielem. Jedyną odmianą „leniwego” patrolu były zauważone pływakające miny i odgłosy niezidentyfikowanych wybuchów podwodnych. Stwierdzono obecność niemieckiego Schnellboota. Wieczorem przyszedł rozkaz powrotu do Szkocji.

W przeddzień zakończenia piątego samodzielnego patrolu 10 maja okręt niespodziewanie został zaatakowany przez samolot Dornier Do 17, który wyłonił się z gęstej mgły. Zawiniła zła obserwacja wachtowych. Dowódca „Orła” rozkazał ostrzelać niemiecki bombowiec rozpoznawczy z karabinów maszynowych, a następnie, wykorzystując oddalenie powietrznego intruza, zanurzył się alarmowo. Po chwili maszyna Luftwaffe powróciła i wykonała atak, zrzucając dwie bomby głębinowe na znikający pod wodą okręt, ale nie wyrządziły one większej szkody. Przez ponad godzinę Dornier krążył wokół pozycji zanurzonego „Orła”. 11 maja okręt wrócił do Rosyth.

Przed rozpoczęciem kolejnego patrolu „Orzeł” miał wreszcie sprawne działo kaliber 105 mm



Fot. zbioru Mariusza Borowiaka

Porucznik marynarki (pośmiertnie awansowany na stopień kapitana marynarki) Andrzej Piasecki, od 15 września 1939 do 8 czerwca 1940 r. zastępca dowódcy ORP „Orzeł”.

(dostarczono ze Szwecji nowy zamek do dział na miejsce zabranego przez Estończyków w Tallinie). 23 maja o godz. 23.00 miał przepłynąć zgodnie z otrzymanym rozkazem przez rejon o współrzędnych 56°11'N i 00°00'E (pozycja zakodowana jako DKZS 1100), a następnie miał się udać do sektora oznaczonego symbolem A3.

Do dziś żadnemu z historyków nie udało się odtworzyć ponad wszelką wątpliwość przebiegu wydarzeń tego patrolu „Orła”. Kierując się do zatoki Firth of Forth, miał wysłać ostatni krótki komunikat pożegnalny przez radio, przypuszczalnie do załogi ORP „Wilk” – drugiego z polskich okrętów podwodnych w Wielkiej Brytanii.

Dzień po opuszczeniu Rosyth okręt podwodny miał dotrzeć do rejonu patrolowania, który znajdował się w północnej części obszaru oznaczonego symbolem A3, wyznaczonego równoleżnikami od 55°10' do 54°30'N oraz południkami od 03°30' do 04°25'E. We wskazanym miejscu miał pozostawać do 1 czerwca. Siedem dni od rozpoczęcia rejsu (1 czerwca o godz. 15.06) z Rosyth nadano rozkaz, zgodnie z którym okręt po zachodzie słońca miał przejść do sąsiedniego sektora, oznaczonego jako A1 (od 56°30' do 55°45'N i 03°30' do 04°25'E). Wejście do rejonu zaplanowano na następny dzień.

Radiostacja dowództwa w Rosyth 2 czerwca o godz. 10.02 wysłała kolejny rozkaz, wyznaczając nowy sektor dozoru – następnego dnia „Orzeł” miał opuścić rejon A1 i rozpocząć przejście z punktu o współrzędnych 57°00'N i 06°00'E (pozycja zakodowana jako MBRU). 3 czerwca

o godz. 9.00 powinien dotrzeć do punktu o współrzędnych 57°00'N i 04°10'E, czyli pozostawać na patrolu tuż u wyjścia ze Skagerraku na Morze Północne. Następnie miał przejść przez pozycję o współrzędnych 57°00'N i 05°00'E. Nie wiemy, czy te dwie wiadomości dotarły na „Orła”. Jedno jest pewne – powyższe rozkazy nie zostały potwierdzone drogą radiową.

4 czerwca „Orzeł” miał zająć pozycję 120 mil morskich na południe od portu norweskiego Egersund i 70 mil morskich na zachód od wybrzeża duńskiego, na wysokości Aalborga. Przechodząc do nowego sektora, „Orzeł” miał zwolnić brytyjski okręt podwodny „Trident”, który powinien zakończyć służbę patrolową 2 czerwca po zapadnięciu zmroku, i skierować się do Rosyth.

Kapitanowi Grudzińskiemu polecono, aby w dzień, gdy jednostka będzie znajdowała się na wschód od południka 05°E, okręt był w zanurzeniu. Była to bowiem granica pasa ochronnego. Brytyjczycy zakładali, że polski okręt dotarł na nową pozycję patrolowania 3 czerwca wieczorem. Niestety „Orzeł” nie odpowiadał od dnia rozpoczęcia patrolu na żadne sygnały radiostacji z Rosyth. Pocztkowo nie wywołało to zaniepokojenia; uważano, że okręt przestrzega ciszy radiowej obowiązującej podczas rejsu operacyjnego.

5 czerwca o godz. 16.05 z dowództwa brytyjskiego wysłano kolejny rozkaz, według którego 6 czerwca o godz. 22.00 „Orzeł” miał opuścić dotychczasową zajmowaną pozycję patrolowania i w położeniu nawodnym powrócić do bazy, przechodząc po drodze przez pozycję, którą

wyznaczały współrzędne 57°00'N i 03°00'E (zakodowaną jako MBTS). Termin przyścia do Rosyth wyznaczono na 8 czerwca w godzinach przedpołudniowych. Gdy o planowanym czasie jednostka nie powróciła do bazy, nie informując o przyczynach powstałego opóźnienia, jeszcze tego samego dnia o godz. 12.12 wysłano do „Orła” żądanie określenia aktualnej pozycji. Wszystkie rozkazy wysłane z dowództwa w Rosyth pozostały bez odpowiedzi. 11 czerwca Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) w Londynie ogłosiło komunikat: „Z powodu braku jakichkolwiek wiadomości i niepowrócenia z patrolu w określonym terminie – okręt podwodny Rzeczypospolitej Polskiej »Orzeł« uważać należy za stracony”.

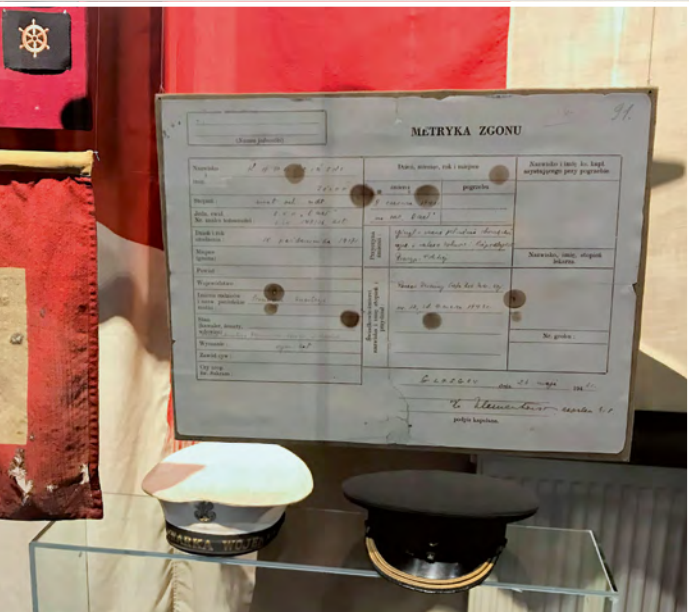
Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kadm. Jerzy Świrski w Rozkazie Dziennym Nr 32 z 13 czerwca 1940 r. zawiadomił o stracie okrętu podwodnego „Orzeł”:

ORP „Orzeł” zaginął!

Marynarze, ponieśliśmy stratę – w walce z nieprzyjacielem zaginął ORP „Orzeł” z całą załogą.

Dowódca i załoga zapisali jedną z najchlubniejszych kart w historii Polski i legendy o ich czynach przetrwają wieki. Pokolenia przyszłej Polski na tej legendzie wychowywać się będą. Ona scementuje więzy nierozzerwalne Narodu z morzem.

Dziś ORP „Orzeł” jest symbolem wielkości Narodu Polskiego, który mając takich Synów jak Jego Załoga, zginąć nie może. Cześć pamięci bohaterów.



Fot. Mariusz Borowiak

Oryginalna metryka zgonu maty Józefa Kapuścińskiego (ur. 10 października 1917 r. w Górze Leszczyńskiej) członka załogi ORP „Orzeł”. Śmierć w głębinach Morza Północnego dosięgła tużin Wielkopolan.

Był to rzadki przypadek, by na jednym okręcie (60 marynarzy PMW) służyło tylu żołnierzy z jednego regionu. Dokument znajduje się w zbiorach Wielkopolskiego Muzeum Wojskowego w Poznaniu.

Komunikat o tragicznej stracie polskiego okrętu ogłosiła Admiralicja, a za nią powtórzyła go prasa. Ogromnego żalu po stracie „Orła” nie krył wiceadm. Max Horton, dowódca brytyjskiej floty podwodnej, który w specjalnej nocie podkreślił duże zasługi i wielką wartość bojową polskiej załogi. Podobnego zdania był adm. Charles Forbes, akcentując zasługi „Orła” podczas jego służby pod skrzydłami Royal Navy.

Admiralicja przyjęła, że „Orzeł” zatonął na minie 25 maja na pozycji 57°00'N i 03°40'E (pozycja ta jest dotychczas ogólnie przyjęta i podawana jako prawdopodobna). W dokumentach Kierownictwa Marynarki Wojennej za datę przypuszczalnego zatonięcia uznano 8 czerwca 1940 r., tj. dzień wyznaczony na powrót okrętu z patrolu. Na okręcie zginęło 63 oficerów, podoficerów i marynarzy. Zarówno dowódcę okrętu, jak i resztę oficerów oraz pozostałych członków załogi pośmiertnie awansowano na wyższy stopień wojskowy. Po zakończeniu wojny Jana Grudzińskiego odznaczono pośmiertnie Złotym Krzyżem Virtuti Militari. Zaszczytu dwukrotnego odznaczenia tym samym orderem doszedł jako jedyny w PMW. Niektórym z poległych przyznano również Krzyże Walecznych i Medale Morskie z trzema okuciami za udział w operacjach bojowych. Ponadto władze polskie w Wielkiej Brytanii odznały pośmiertnie Krzyżami Walecznych trzech Brytyjczyków wchodzących w skład ekipy „Orła”. 🇵🇱

Wykaz członków załogi okrętu „Orzeł” zaginionych podczas patrolu w maju 1940 r.

(stopnie wojskowe sprzed pośmiertnych awansów)

Kapitan marynarki Jan Grudziński;
porucznicy marynarki Andrzej Piasecki, Florian Roszak;
podporucznicy marynarki Marian Mokrski, Jerzy Sosnowski, Henryk Kamiński;
bosmanmat podchorąży Edmund Brocki;
starsi bosmani Wacław Foterek, Józef Stelmaszczyk;
bosmani Henryk Kotecki, Władysław Narkiewicz;
bosmanmacy Julian Kozowy, Stanisław Mucha, Jerzy Piegza, Stanisław Samotus,
Wiktor Dąbrowski, Jan Brzęczka, Aleksander Kamecki, Józef Adamowicz;
macy Paweł Giełdoń, Wojciech Hetman, Jak Kasprzak, Edmund Leśniak, Jan Olejnik,
Teofil Piechota, Teodor Pokrywka, Bronisław Produkowicz, Tomasz Prządka,
Julian Skarbek, Zygmunt Sosnowski, Ignacy Świebicki, Jan Torbus, Wacław Szubert;
starsi marynarze Paweł Czopp, Paweł Górny, Wacław Hałaczek, Stefan Janaszek,
Józef Kapuściński, Emil Krystek, Henryk Rebizant;
marynarze Zdzisław Wilwer, Franciszek Chojecki, Alojzy Gettka, Henryk Grabowski,
Roman Hagno, Wiesław Jakubowski, Stefan Jarmuż, Roman Jasiński,
Zbigniew Kawa, Józef Kłosowicz, Maksymilian Kühn, Kazimierz Mazurkiewicz,
Mariusz Mączarski, Zdzisław Mońko, Zygmunt Nowak, Leonard Palowicz,
Józef Prociuk, Jan Szal, Stanisław Uliczny, Piotr Zydroń.

Brytyjska ekipa łącznikowa:
por. mar. Keith D'Ombraim Nott;
macy Leslie William Jones i Walter Fordyce Green.



Post Scriptum

Wiosną 2006 r. na okręcie hydrograficznym ORP „Heweliusz” po raz pierwszy podjęto poszukiwania okrętu „Orzeł” z zastosowaniem nowoczesnego sprzętu. Poszukiwania były mocno ograniczone, bo w tym czasie wykonywano inne zadania. Ponad dwa lata później, pod koniec lipca 2008 r. z Gdyni wypłynęła Ekspedycja „»Orzeł« Balaxmetal” na statku badawczym Instytutu Morskiego w Gdańsku „Imor” z grupą pasjonatów z Morskiej Grupy Poszukiwawczej. W ciągu 10 dni badań dna morskiego zespół przeszukał bardzo dokładnie przy pomocy sonarów, sondy i zdalnie sterowanego podwodnego robota obszar o powierzchni 866 km² (obejmujący rejon dawnych niemieckich zagród minowych w sektorze „16a” i „16b” wraz z przyległościami) położony sto kilkadziesiąt mil morskich na południe od wybrzeży Norwegii. Przebyli łącznie prawie 2500 Mm (4630 km). Ekspedycja zakończyła się niepowodzeniem. W sierpniu 2010 r. „Heweliusz” przez siedem dni ponownie poszukiwał okrętu podwodnego na Morzu Północnym. Przeczesano obszar o powierzchni 270 km² – bez sukcesu. Z kolei w czerwcu 2013 r. ekspedycja okrętu ratow-

niczego ORP „Lech” podjęła próbę zweryfikowania jeszcze jednego tropu. Na głębokości około 70 m w Wyłącznej Strefie Ekonomicznej Wielkiej Brytanii na dnie Morza Północnego natrafiono dzięki pracy sonaru na jednostkę przypominającą ORP „Orzeł”. Niestety, po dokładnej analizie uzyskanego materiału, okazało się, że jest to wrak brytyjskiego okrętu podwodnego HMS „Jó”, zatopionego w ostatnich tygodniach I wojny światowej.

W latach 2014–2018 grupa nurków, historyków i poszukiwaczy wraków – w ramach projektu o nazwie „Santi Odnaleźć Orła” – na podstawie analizy dokumentów i wytypowanego obszaru dna Morza Północnego przeprowadziła pięć wypraw poszukiwawczych, ale żadna nie przyniosła rozstrzygnięcia. Mimo że od zakończenia wojny upłynęło kilkadziesiąt lat, nadal nie wiadomo, gdzie spoczywa wrak „Orła”.

Legenda „Orła” jest wciąż żywa i nie dziwi to, że wzbudza ogromne zainteresowanie i emocje, zwłaszcza w środowisku historyków i poszukiwaczy wraków. Jest to bez wątpienia jedna z największych nierozwiązanych tajemnic historii Polski XX w.

Cielimowo, 29 stycznia 2020 r.



Fot. zbiory Macieja Dąbrowskiego

Prawdopodobnie jedno z ostatnich zdjęć ORP „Orzeł” w Rosyth wykonane w drugiej połowie maja 1940 r. W głębi stoi brytyjski niszczyciel HMS „Highlander”.

Bibliografia

- Bagnasco E., *Uboote im 2. Weltkrieg*, Stuttgart 1997.
- Borowiak M., *Okręt podwodny ORP „Orzeł”*, Oświęcim 2017.
- Borowiak M., *Stalowe drapieżniki. Polskie okręty podwodne 1926–1947*, Warszawa 2019.
- Gross P., *The Naval War in The Baltic 1939–1945*, Barnsley 2017.
- Haarr Geirr H., *No Room for Mistakes. British and Allied Submarine Warfare 1939–1940*, Barnsley 2015.
- Haarr Geirr H., *The Gathering Storm. The Naval War in Northern Europe, September 1939–April 1940*, Barnsley 2013.
- Haarr Geirr H., *The Battle for Norway. April–June 1940*, Barnsley 2012.
- Jando H., *ORP „Orzeł”. Historia i hipotezy jego zatonięcia*, Gdynia 2015.
- Jones G., *Submarines versus Uboats*, London 1986.
- Kondracki T., *Okręty podwodne „Orzeł” i „Sęp”*, Warszawa 2013.
- Kosiarz E., *Flota Białego Orła*, Gdańsk 1984.
- Longstaff r., *Submarine Command*, London 1984.
- Miller D., *Submarines of the World*, London 2002.
- Padfield P., *War Beneath the Sea. Submarine Conflict 1939–1945*, London 1995.
- Pertek J., *Dzieje ORP „Orzeł”*, Gdańsk 1988.
- Pertek J., *Wielkie dni małej floty*, Poznań 2015.
- Peszkę M.A., *Poland’s Navy 1918–1945*, New York 1999.
- Pietrow P.W., *Krasnoznamenijj baltijskich flot nakanunie wielikoj oczestwienno wojny 1939–wiesna 1941*, Moskwa 2016.
- Roskill S.W., *The War at Sea*, vol. 1: *The Defensive*, London 1954.
- Rudzki Cz., *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Warszawa 1985.
- Scott P., *The Battle of the Narrow Seas. The History of Light Coastal Forces in the Channel and North Sea 1939–1945*, Barnsley 2009.
- Sopoćko E., *Patrole „Orła”*, Gdańsk 2010.
- Śledziński K., *Odwaga straceńców. Polscy bohaterowie wojny podwodnej*, Kraków 2013.



Oktładka wydanej w 1942 r. w Londynie książki por. mar. Eryka Sopoćki, który w kwietniu 1940 r. jako stażysta (podchorząży marynarki) brał udział w patrolu na ORP „Orzeł”. Podporucznik mar. Eryk Sopoćko zginął 8 października 1943 r. na ORP „Orkan”.

Grę zaprojektował i instrukcję napisał **Łukasz M. Pogoda**
Opracowanie historyczne: **Mariusz Borowiak**
Recenzja: **dr Władysław Bułhak, Maciej Rędziniak**
Redakcja: **Dorota Białas-Kosińska**
Korekta: **Magdalena Baj**
Tłumaczenie na j. angielski: **Anna Skudlarska, Russ Williams**
Kartografia: **Tomasz Ginter**
Konsultacja kartograficzna: **dr inż. kpt. ż. w. Andrzej Bąk, prof. nadzw. Akademii Morskiej w Szczecinie**
Projekt graficzny i ilustracje: **Bartłomiej Kordowski**
Piktogramy akcji: **Łukasz M. Pogoda**
Piktogram przedstawiający zbrojne ramię z proporca Marynarki Wojennej: **Paulina Żak**
Oryginalny projekt pomocy dla graczy: **Lutz Pietschker**
Skład: **Paulina Żak, Łukasz M. Pogoda** oraz **agencja MOTOKO**
Koordynacja projektu: **Łukasz M. Pogoda**

Wykorzystano fragmenty mapy generalnej Morza Bałtyckiego Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej RP.

Wizerunek dna morskiego (batymetria) pochodzi z bazy Baltic Sea Bathymetry Database udostępnianej na licencji Creative Commons Attribution 3.0 Unported License. Pobrano z <http://data.bshc.pro/>, dostęp 7 lutego 2020 r.
© Komisja Hydrograficzna Morza Bałtyckiego (BSHC), 2013, Batymetryczna Baza Danych Morza Bałtyckiego wersja 0.9.3.

Grę testowali członkowie nieocenionej grupy Monsoon: **Michał Gołębiowski, Antoni Kowalski, Karol Madaj, Jan Madejski, Dominik Sidorek, Krzysztof Wierzbicki** i **Jerzy Zambrowski** oraz gościnnie **Tomasz Napierała**.

W testach wzięli też udział **Wojciech „WRS” Sieroń, Krzysztof Dytczak** i pracownicy Instytutu Pamięci Narodowej, jak również goście odwiedzający salę z prototypami w trakcie Planszówek na PGE Narodowym – edycja 2019, którym autor serdecznie dziękuje za różne cenne uwagi.

Autor pragnie szczególnie podziękować **Michałowi Gołębiowskiemu** i **Krzysztofowi Wierzbickiemu** za pomoc w udoskonaleniu gry.

Autor również dziękuje **Wojciechowi „WRS” Sieronowi** i **Maciejowi Sorokinowi** za pomoc w zredagowaniu instrukcji.

Autor pragnie również podziękować **Michaelowi Rieneckowi** za grę *Władca Pierścieni: Wyprawa do Mordoru*. Zaproponowany w tej grze algorytm odkładania kości w trakcie rzutów stał się cennym elementem mechaniki gry *ORP „Orzeł”*.

Druk: **Media Gold**

Figurkę ORP „Orzeł” zaprojektowała firma **Barbarians Forge s.c.**

BARBARIANS FORGE

Produkcja figurek: **Hexy Studio**



Pytania? Uwagi? Pomysły? Brakujące elementy?
Napisz do nas: lukasz.pogoda@ipn.gov.pl

Wyd. IV

© Instytut Pamięci Narodowej – Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, 2025

Biuro Edukacji Narodowej
ul. Janusza Kurtyki 1, 02-676 Warszawa

ISBN 978-83-8229-008-0 (wersja drukowana)
ISBN 978-83-8229-009-7 (wersja PDF)