



ŁÓDKA

BIULETYN INFORMACYJNY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ ZARZĄDU OKRĘGU ŁÓDZKIEGO

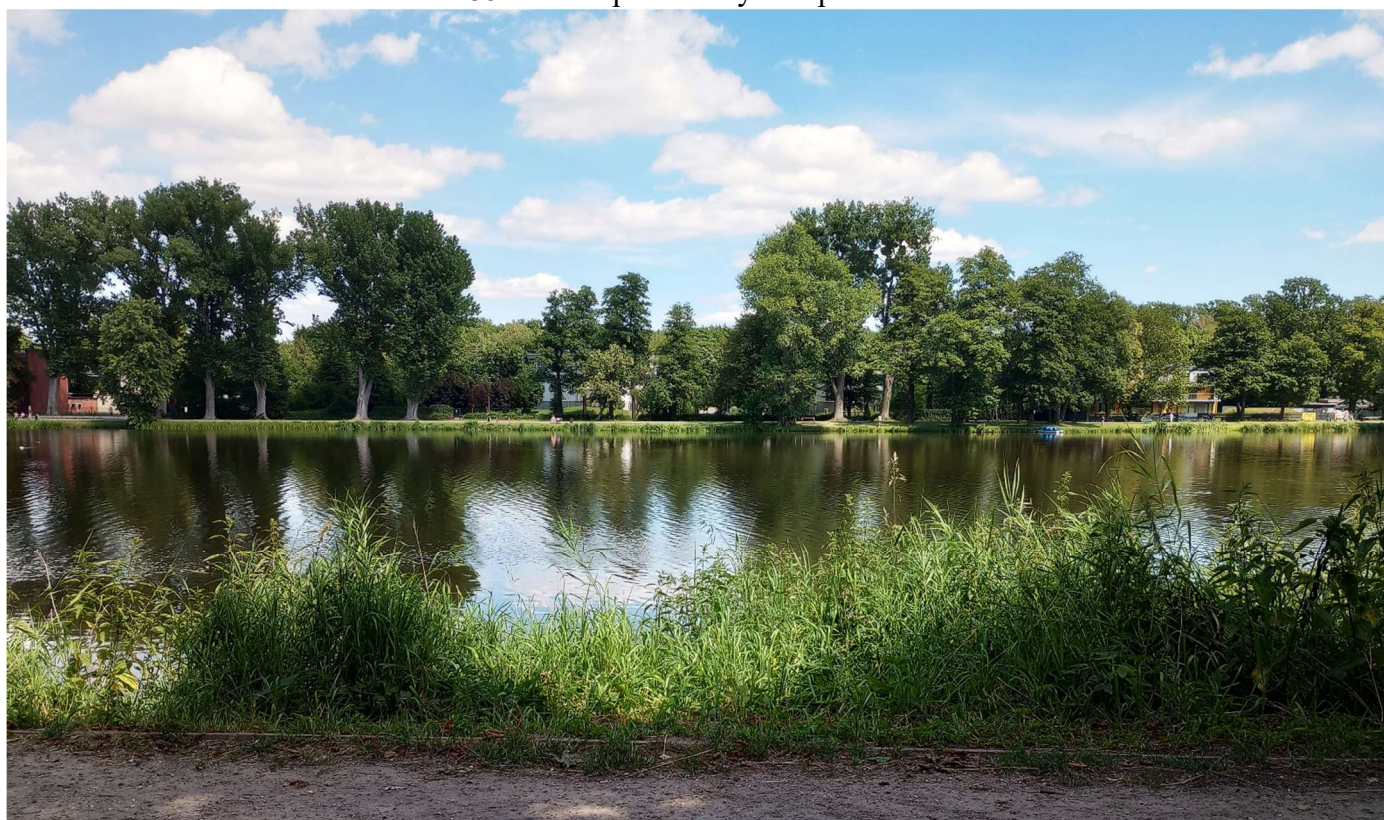


B.I., „ŁÓDKA” wyróżniona
w 2000 r. w XX lecie KOMANDORIĄ ŁÓDZKĄ
w 2005 r. w XXV lecie BŁĘKITNĄ KOMANDORIĄ
w 2008 r. Odznaką 90 lecia LMiR
w 2018 r. Odznaką Komandorium

Nr 2-3/260-261

Łódź, styczeń - czerwiec 2025
86 numer opracowany komputerowo

Rok XLV



Kto nie może nad morze, może nad Stawki Stefańskiego

Foto Stefan Wasiljew

W numerze

Życzenia Wielkanocne

Zaproszenie na Kolejny Zlot Jungów w Kołobrzegu

Wspomnienie po 15 latach o admirale floty ANDRZEJU KARWECIE

Udział Ligi Morskiej i Rzecznej w pogrzebie Admirała

Wspomnienie ze spotkania z Admirałem Karwetą

Lech Zygmunt Zubielewicz (26.08.1942 – 06.03.2025) Wspomnienie

Nie żyje Nestor łódzkiego żeglarstwa STANISŁAW LESZCZAK

ORP ORZEŁ

Anegdota z meczy i naszej floty - Henryk Mąka

Morskie opowieści „W MORZU I NA CUMACH” cykl prowadzi Zdzisław SZCZEPANIAK

Informacje adresowe, podaruj 1%, skład redakcji

str. 2

str. 2

str. 3-4

str. 4-5

str. 5-6

str. 7-8

str. 9-10

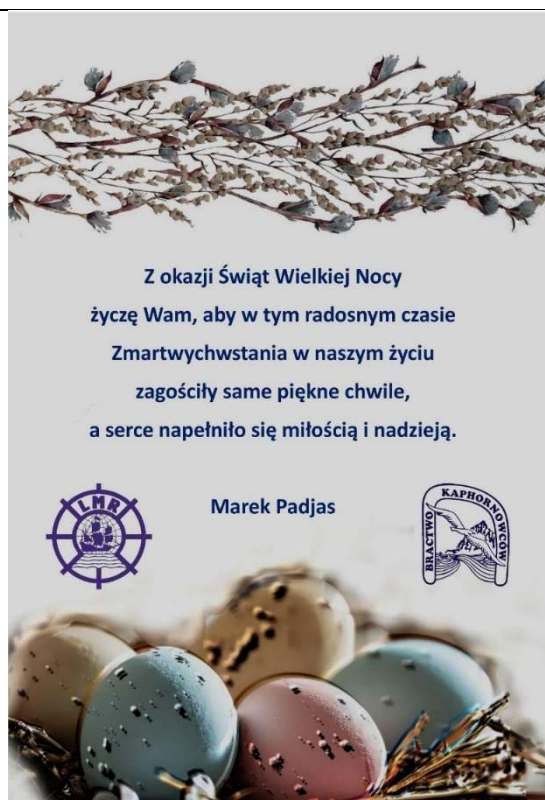
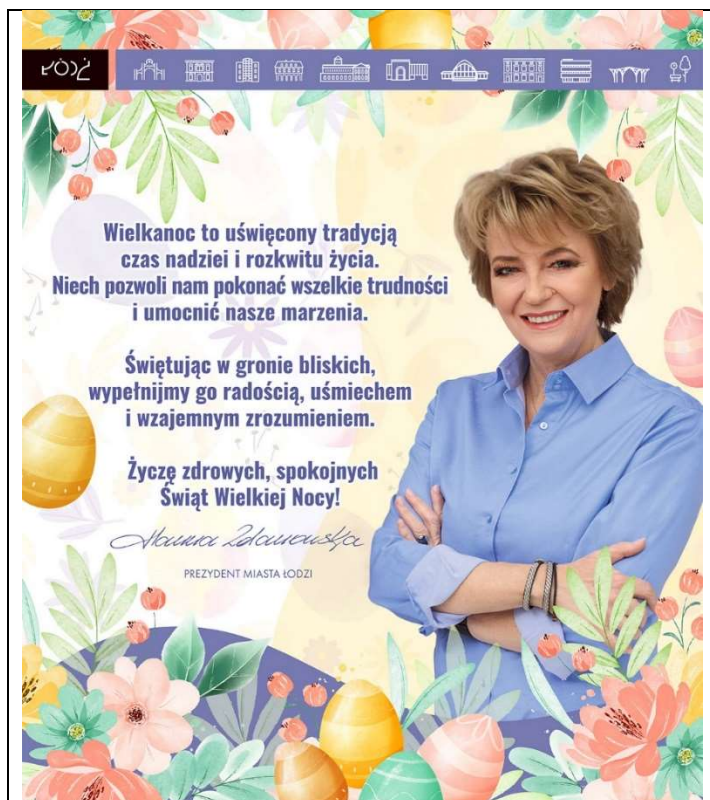
str. 11-21

str. 21-23

str. 23-25

str. 26

Życzenia Wielkanocne



Zaproszenie na Kolejny Złot Jungów w Kołobrzegu

Drodzy Ligowcy, serdecznie zapraszamy do Kołobrzegu, gdzie tradycyjnie już po raz 24. organizujemy Złot Jungów. Mamy do dyspozycji doskonale położony internat Zespołu Szkół Morskich. Pokoje z łazienkami, doskonała kuchnia. Zaplanowaliśmy wiele atrakcji. Nikt nie będzie narzekał na nudę. Rejs statkiem, spotkania z wielkimi żeglarzami, artystyczne występy, konkursy i zawody sportowe, ekspozycje muzealne to tylko niektóre z planowanych wydarzeń. Wszyscy otrzymają złotowe pamiątki, a najaktywniejsi cenne nagrody.

MAREK PADJAS 7.04.2025

WSPOMNIENIE PO 15 LATACH O ADMIRALE FLOTY ANDRZEJU KARWECIE DOWÓDCY MARYNARKI WOJENNEJ RP (2007-2010)



Wspomnienie o admirale floty Andrzeju Karwecie poprzedzę kilkoma słowami rozważania o czasie i przemijaniu. Joseph Conrad powiedział – „Z naprawdę wielkich, posiadamy tylko jednego wroga – czas”. Czas, który jest ulotny i szybko przemija. Najczęściej w przemijaniu pozostają i utrwalają się w pamięci te najmiłsze chwile przeżyć, przyjaźń, szacunek i uznanie. Czas też uczy nas ludzi pokory.

To już 15 lat mija od tragedii smoleńskiej, w której Marynarka Wojenna RP utraciła swojego dowódcę admirała floty Andrzeja Karwetę. Wtedy też napisałem, że „życie człowieka znajduje porównanie z morzem, które ma swoje przypływy i odpływy, a dzień 10 kwietnia 2010 roku zostanie zapamiętany przez nas - nauczycieli akademickich, oficerów, podoficerów, studentów i przyszłych oficerów Marynarki Wojennej RP, jako ten morski odpływ, który zabrał tak wielu znamienitych i wspaniałych ludzi. Ten rejs był również ostatnim dla admirała Andrzeja Karwetę”.

Wspominam admirała Andrzeja Karwetę poprzez jego zaangażowanie i wielkie oddanie Akademii Marynarki Wojennej i naszym podchorążym.

Dowódca był częstym gościem na Oksywiu, jako mój bezpośredni przełożony oraz w ostatnim czasie, gdy podległość Akademii uległa zmianie, spotykał się z kierownictwem uczelni, doglądał bazy szkoleniowej oraz myślał o przyszłości naszych podchorążych, przyszłych oficerów Marynarki Wojennej RP.

Niezapomniane pozostaną w mojej pamięci nasze rozmowy, które prowadziłem z Dowódcą w jego gabinecie i przy wszystkich nadarzających się okazjach, zawsze skupiające się wokół spraw akademickich oraz często przyszłości Marynarki Wojennej. O tym nigdy nie zapominam, że admirał Karweta zawsze miał dla mnie czas i z wielkim szacunkiem i zrozumieniem odnosił się do spraw akademickich. Naszą ostatnią rozmowę pozostawiam we wspomnieniach na zawsze, a miała ona miejsce zaledwie kilka dni przed katastrofą.

Admirał był otwartym człowiekiem, uważnie słuchającym swoich rozmówców, wymagającym i szanującym swoich podwładnych oraz niezmiernie oddanym służbie na morzu. Rodzina miała dla niego wyjątkowa wartość i znaczenia. W jego służbie było również wiele miejsca dla naszej Uczelni.

Wspominam z wielkim szacunkiem Andrzeja Karwetę jako dowódcę i przełożonego mającego w swoim działaniu dobro i rozwój Marynarki Wojennej RP, odważnego i uczciwego człowieka, przyjaciela i kolegę Admirała.

Kontradmirał w st. spocz. dr inż. Czesław Dyrz

Rektor-komendant Akademii Marynarki Wojennej w latach 2007–2015

Źródło zdjęć: Marynarka Wojenna RP, Muzeum Marynarki Wojennej i Krzysztof Miłoś.





W kabinie nawigacyjnej trałowca proj.206F



Na ORP Czapla nr burtowy 617

Udział Ligi Morskiej i Rzecznej w pogrzebie Admirała

W dniu pogrzebu rano zebraliśmy się w Urzędzie Morskim w Gdyni. Mając informację, że trumna ze zwłokami Admirała jest wystawiona w Kościele garnizonowym Marynarki Wojennej RP pw. Matki Boskiej Częstochowskiej na Oksywiu delegacja w osobach: Prezes LMiR Andrzej Królikowski, członek ZG Andrzej Wojnarowski, prezes Zarządu Okręgu Łódzkiego Stefan Wasiljew, członkowie Ligi z Urzędu Morskiego Ryszard Siekanowicz i Andrzej Matulewicz pojechaliśmy do Kościoła. Stała tam trumna z wartą honorową Marynarki Wojennej. W modlitwie i zadumie staliśmy przed trumną. Na wieńcu u podnóża trumny Prezes Andrzej Królikowski złożył proporzcyk Ligi. Chwilę po tym stanęliśmy obok trumny w warcie honorowej. Wspomnienia napływały do głowy. Nie tak dawno w Pucku Admirał

otrzymał najwyższe odznaczenie Ligi – Pierścień Halera. Bardzo go sobie cenił i wielokrotnie o nim wspominał.

Po oddaniu osobistego hołdu Admirałowi udaliśmy się z powrotem do budynku Urzędu Morskiego gdzie dołączyli do nas przedstawiciele Oddziału z Kołobrzegu Prezes Antoni Szarmach i opiekunka SK LMiR przy Zespole Szkół Morskich w Kołobrzegu Gabriela Antos z uczniami.

Z budynku Urzędu, pieszo, ze sztandarem Ligi Morskiej i Rzecznej udaliśmy się w kierunku ORP „Błyskawica”, przed którą odbywały się główne, gdyńskie uroczystości pogrzebowe. Poczet sztandarowy zajął miejsce przy burcie „Błyskawicy” obok innych pocztów. Pozostali uczestnicy zajęli miejsca na trawniku skweru przed okrętem.

Uczestniczyliśmy w całym przebiegu uroczystości żałobnych. Bardzo podniosłym momentem był salut 17 wystrzałów z Błyskawicy i przelot pożegnalny formacji czterech helikopterów Marynarki Wojennej.

Po zakończeniu ceremonii przy „Błyskawicy” trumna Admirala została przeniesiona do karawanu a rodzina i przedstawiciele Gdyni, Marynarki Wojennej, goście zagraniczni udali się na cmentarz do Banina gdzie zwłoki Admirala złożone zostały do grobu.



A. Królikowski, S. Wasiljew, A. Matulewicz, R. Siekanowicz

Tekst S Wasiljew zdjęcia A Wojnarowski

Wspomnienie ze spotkania z Admiralem Karwetą

W dniach 23 - 26 lutego 2010r przebywałem z grupą studentów z Politechniki Łódzkiej, Wydział Inżynierii Procesowej i Ochrony Środowiska na szkoleniu w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa „SAR”. Szkolenie odbywało się dwuetapowo, pierwszego dnia zajęcia teoretyczne w sali wykładowej oraz na stanowisku koordynacji działań ratowniczych, drugiego dnia - praktyczny udział w ćwiczeniach podnoszenia rozbitka z wody w Brzegowej Stacji Ratownictwa we Władysławowie.

Trzeciego dnia pobytu w Gdyni, 26 lutego 2010 r. mieliśmy zaplanowane zwiedzanie portu Marynarki Wojennej. Punktualnie o godzinie 10-tej zameldowaliśmy się na bramie. Osoba wyznaczona do oprowadzania nas po porcie zaproponowała, abyśmy zostawili swoje rzeczy w dyżurce Dowództwa 3 Floty Okrętów.

Zgodnie z tą sugestią przeszliśmy na dyżurkę

Podczas składania naszych bagaży podszedł do nas, pełniący w tym dniu służbę oficera inspekcyjnego kmdr ppor. Artur Zahajkiewicz, prosząc, abyśmy się pospieszyli, bo za chwile będzie wchodził Dowódca Marynarki Wojennej.

Rzeczywiście, po chwili w drzwiach stanął wówczas wiceadmiral Andrzej Karweta, oficer inspekcyjny złożył mi meldunek, a ja w tym czasie skierowałem do młodzieży następujące słowa: „Szanowni Państwo, Dowódca Marynarki Wojennej wiceadmiral Andrzej Karweta”. Wydawało mi się, że przekazuję tę informację półgłosem, okazało się, że jednak było to na tyle głośno, że ten mój „meldunek” usłyszał również pan Admiral. Podszedł przywitał się, pytając skąd znam jego osobę. Wyjaśniłem, że jestem członkiem Ligi Morskiej i Rzecznej, z tej racji interesuje się sprawami Marynarki Wojennej, a tym samym jej kierownictwem. Przekazałem również wiadomość, że miałem przyjemność widzieć go pod-

czas uroczystości zaślubin Polski z Morzem w Pucku w dniu 10 lutego 2010 r.

Po tych moich wyjaśnieniach zapytał, kto to jest ta młodzież, która stoi obok mnie. Wyjaśniłem cel naszego spotkania informując jednocześnie, że teraz udajemy się na zwiedzanie portu. Wówczas Pan Admirał wyraził życzenie bliższej rozmowy z młodzieżą pytając jednocześnie oficera inspekcyjnego, gdzie mogli byśmy się spotkać. Oficer poinformował, że w gabinecie Dowódcy 3 Flotylli kontradmirała Jarosława Ziemiańskiego.

Padło polecenie - to proszę prowadzić. Weszliśmy na I piętro, a następnie do gabinetu Dowódcy. Pan admirał Ziemiański był zdziwiony kiedy od Dowódcy Marynarki Wojennej usłyszał - prowadzę Ci gości.

Pan Admirał przywitał się z nami, zapraszając abyśmy usiedli przy stole. Nie dla wszystkich starczyło miejsc. W kilku zdaniach przedstawiłem młodzież, po czym rozpoczęła się osobista rozmowa Pana admirała A. Karwety ze studentami.

Po wojskowemu, każdy miał się przedstawić i powiedzieć kilka słów o sobie. Byli to studenci 5 roku, którzy mieli już absolutorium, przed nimi tylko praca magisterska. Poprosił adiutanta, a ten dla każdego, na odwrotnej stronie wizytówki wpisywał imię i nazwisko studenta, po czym tę wizytówkę osobiście podpisywał Pan Admirał wręczając ją również osobiście. Całe spotkanie trwało ponad godzinę.

Po wyjściu z gabinetu Dowódcy 3 Flotylli oficer inspekcyjny, pan A. Zahajkiewicz wyraził swoje zdziwienie zaistniałą sytuacją, mówiąc, że w okresie jego ponad dwudziestoletniej służbie takie zdarzenia miało miejsce po raz pierwszy.

Niewątpliwie jest to znak czasu, zmian, jakie zachodzą w Marynarce Wojennej. Po tym spotkaniu poszliśmy do portu, gdzie zwiedzaliśmy m.in. fregatę rakietową ORP „Gen. K. Pułaski”. Można powiedzieć, że też znak czasów, po fregacie oprowadzała nas Pani porucznik Marynarki Wojennej.

Cały sens tej informacji zawiera się w końcowym zdaniu pana Admirała A. Karwety. Wręczając wizytówki studentom do mnie powiedział; „A Panu to teraz wizytówki nie dam. Z Panem spotkam się w czerwcu na obchodach Dni Morza w Gdyni, to otrzyma pan prezent dla Waszej Łódzkiej Ligi”. Niestety, katastrofa pod Smoleńskiem wykluczyła możliwość takiego spotkani



Budynek Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa SAR



Kol. A Wojnarowski i jego studenci



Pani porucznik na ORP „Gen K. Puławski”
Wspomnienie osobiste, Andrzej Wojnarowski

Lech Zygmunt Zubielewicz (26.08.1942 – 06.03.2025)

Wspomnienie



Lech Zubielewicz absolwent XXVI LO w Łodzi. Matura 1960 r. Studiował Włókiennictwo na Politechnice Łódzkiej ale po IV roku przerwał studia i zaczął pracę. Jego praca zawodowa jest związana z ZHP i żeglarsstwem

Pracował w Chorągwi Ziemi Łódzkiej w latach 1959 – 1965 i 1969 – 1975. Był tam organizatorem Harcerskiego Ośrodka Wychowania Wodnego i pierwszym Pilotem Chorągwi Ziemi Łódzkiej. Następnie był kierownikiem Wydziału Młodzieży Starszej, kierownikiem Akcji Letniej i zastępcą komendanta ds. organizacyjnych. Organizował dla harcerzy „Gleby” szkolenia i rejsy morskie w CWMiW w Gdyni oraz obozy żeglarskie w Funce nad jeziorem Charzykowskim.

W latach 1965 – 1967 był sekretarzem Zarządu Polskiego Komitetu Pomocy

Społecznej i przez pewien czas pracownikiem Komitetu PZPR Łódź – Polesie.

Potem wrócił do ZHP i został komendantem Centrum Wychowania Morskiego i Wodnego Głównej Kwatery ZHP. W pracy miał bardzo duże osiągnięcia. Doprowadził do powiększenia floty Centrum o ¼ i do wybudowania jej siedziby w Gdyni przy Skwerze Kościuszki nad basenem jachtowym im. gen. M. Żarskiego.

Organizował rejsy bałtyckie floty Centrum oraz rejsy zagraniczne między innymi „Zawiszy Czarnego” – flagowej jednostki ZHP i „Polskiego Lnu”. Za Jego kadencji „Zawisza Czarny” popłynął do Hawany na Światowy Festiwal Młodzieży a „Polski Len” na rejsy po Morzu Śródziemnym.

W latach 1980 – 2007 był prezesem przedsiębiorstwa „Interster” zajmującego się produkcją wyposażenia żeglarskiego i zaopatrzeniem dla żeglarzy.

Z harcerstwem związany od 1957 r. kiedy dh Jerzy Miecznikowski zaczął organizować ZHP na terenie XXVI LO. To dzięki niemu Leszek Zubielewicz razem z Krzysztofem Pankiewiczem zostali wysłani na pierwszy obóz żeglarski organizowany przez Łódzką Komendę Chorągwi na Kępie Lip nad jeziorem Jeziorak.

Po tym obozie Leszek związał się z 41 ŁŻDH i założył przy tej drużynie zastęp żeglarski składający się z uczniów XXVI LO. Kiedy na terenie XXVI LO powstała drużyna żeglarska zastęp włączył się do tej drużyny.

To m.in. członkowie tego zastępu spowodowali, że drużyny działające w XXVI LO – męska a potem żeńska – przekształciły się w drużyny żeglarskie.

Z drużyną XXVI LO Leszek zaliczył pierwsze obozy a po maturze przeniósł całą swą działalność harcerską i żeglarską na wiele lat do „Gleby” czyli Komendy Chorągwi Ziemi Łódzkiej. Po latach dołączyło do niego kilku instruktorów Ośrodka Wodnego „Karolew”.

Stopień przewodnika uzyskał w drużynie macierzystej w 1959 r. a następne stopnie już w Komendzie Chorągwi Łódzkiej i Głównej Kwaterze ZHP. W 1962 r. podharcmistra, w 1966 – harcmistra, w 1975 harcmistra P.L. (Polski Ludowej).

Na obozie na Kępie Lip zdobywa stopień żeglarza , następnie po szkoleniu w CWMiW w Gdyni uzyskuje stopień sternika jachtowego. Po uzyskaniu odpowiedniego stażu i doświadczenia w rejsach morskich kolejne stopnie żeglarskie sternika morskiego i jachtowego kapitana morskiego. Jest także jachtowym kapitanem motorowodnym, sternikiem bojerowym i instruktorem żeglarsstwa.

W czasie rejsów morskich pełnił funkcje początkowo załogi, a potem oficerskie i kapitańskie. Zasłynął wśród żeglarzy jako II oficer czyli oficer ds. zaopatrzenia, ale też jako znakomity kucharz i serdeczny, uczynny kolega.

Ma na swoim koncie kilka znaczących rejsów. W 1971 r. rejs na c/y „Aldis” dookoła Anglii, Irlandii i Szkocji z przejściem przez cieśniny Pentland Firth. Rejs ten jest zaliczany do wyczynów żeglarskich ze względu na pływy znoszące jacht na skały. Rejs ten uzyskał wyróżnienie jako Rejs roku 1971. W 1972 – 73

odbył rejs na s/y „**Odkrywca**” na Kubę. Było to pierwsze zimowe przejście polskiego jachtu z zachodu na wschód w szerokościach 40 równoleżnika ze słynnymi „ryczącymi czterdziestkami” przy średnie sile wiatru 10 w skali Beauforta (silny sztorm). W 1978 r. zaliczył rejs na Karaiby na s/y „**Nirwana**”. Pływał też dużo w rejsach po ciepłym Morzu Śródziemnym i Adriatyckim ale też z różnymi przygodami po zimnym Bałtyku.

Lech Zubielewicz prawie całe życie poświęcił harcerstwu i żeglarsztwu.

Za działalność harcerską i społeczną otrzymał następujące wyróżnienia: Krzyż Zasługi dla ZHP, Brązowy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi, Medal Komisji Edukacji, oraz Brązową, Srebrną i Złotą Odznakę za Zasługi dla Obronności Kraju.

Autor : Barbara Machejko.

Lech Zygmunt Zubielewicz zmarł 6 marca 2025 r. Pochowany na Cmentarzu Komunalnym Łódź – Doły kwatera XXVIII, rząd 1, grób 18



s/y Zawisza Czarna



s/y Ploski Len



s/y Aldis



s/y Odkrywca

Nie żyje Nestor łódzkiego żeglarstwa STANISŁAW LESZCZAK

Z wielkim smutkiem informujemy, że na wieczną wachtę odszedł Stanisław Leszczak – zasłużony działacz łódzkiego i polskiego żeglarstwa, wieloletni członek Zarządu Głównego Polskiego Związku Żeglarskiego i Członek Honorowy PZZ. Z żeglarstwem związany od 1946 r., kapitan jachtowy, instruktor żeglarstwa PZZ, sternik lodowy, sędzia żeglarski, ratownik wodny, morski sternik motorowodny. Wieloletni i zasłużony działacz Związku Harcerstwa Polskiego, w którym pełnił w latach 1961–1973 funkcję Pilota Chorągwi Łódzkiej ZHP. Jeden ze współzałożycieli Łódzkiego Okręgowego Związku Żeglarskiego, a od 1962 roku - przez ponad cztery dekady jego prezes. Organizator i założyciel wielu klubów i stowarzyszeń żeglarskich, w tym Stowarzyszenia Żeglarzy Niepełnosprawnych. Współorganizator Festiwalu Filmów Żeglarskich Yacht-film'96, '97 i '98 i współtwórca regionalnego Magazynu Żeglarskiego w TVP Łódź. W latach 1996-2000 inicjator i organizator akcji „Żeglarskie wakacje w mieście”. Uhonorowany licznymi odznaczeniami, w tym: Złotym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Kawalerskim i Oficerskim OOP, złotą odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”, srebrną odznaką „Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej”, Medalem 1000-lecia Państwa Polskiego, odznaką „Zasłużony Działacz Ligi Obrony Kraju”, honorową odznaką „Zasłużony Działacz Żeglarstwa Polskiego”, Medalem „Za Szczególne Zasługi dla Żeglarstwa Polskiego”.

W tych trudnych chwilach Rodzinie, przyjaciołom i współpracownikom Stanisława Leszczaka przekazujemy wyrazy głębokiego współczucia. Cześć Jego pamięci!

Odszedł na "Wieczną Wachtę" nasz serdeczny Kolega

ŚP

Stanisław Leszczak

wieloletni Pilot drużyn wodnych w Łódzkiej Komendzie Chorągwi ZHP
i wieloletni Prezes Łódzkiego Oddziału Polskiego Związku Żeglarskiego.
Wspaniały żeglarz i wychowawca wielu pokoleń łódzkich żeglarzy.

Córce Lidce z Rodziną i wszystkimi Bliskimi

składamy serdeczne wyrazy współczucia

*Barbara Machejko i Bogdan Malinowski oraz kadra i żeglarze
dawnego Ośrodka Wodnego ZHP "Karolew"*

Pogrzeb odbędzie się w poniedziałek 23 czerwca 2025 o godzinie 12.20
na cmentarzu przy ulicy Lodowej - Zarzew.



Kaplica Cmentarza Św. Anny na Zarzewie w Łodzi
Urna z prochami Zmarłego w otoczeniu kwiatów



Kaplica Cmentarza Św. Anny na Zarzewie w Łodzi
(po lewej) Waław Łysakowski i Andrzej Janowski



Pod zadaszeniem ustawionym przez organizatora pogrzebu
m.in. ostatni Komandor KSW LMiR Waław Łysakowski



Sztandar Związku Harcerstwa Polskiego

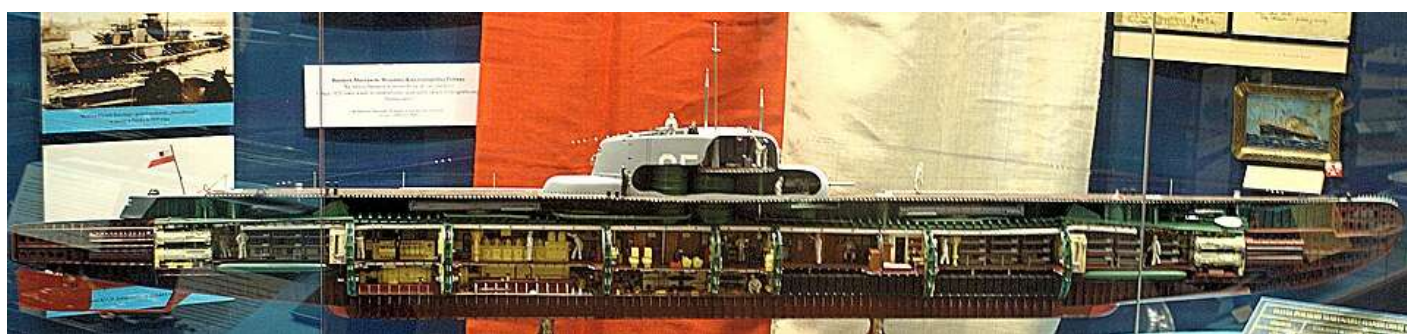
Tekst pochodzi ze strony Polskiego Związku Żeglarskiego Zdjęcia S. Wasiljew

Działalność ORP „ORZEL” w II wojnie światowej

Stocznie polskie nie miały możliwości zrealizowania budowy okrętów podwodnych. W roku 1935 w KMW pod kierunkiem kmdr. por. inż. Stanisława Kamińskiego i inż. Aleksandra Potyrały opracowano wymagania ofertowe i rozesłano zapytania do stoczni angielskich, amerykańskiej, włoskiej, szwedzkich i holenderskich. Zwyciężyła oferta złożona przez Zjednoczenie Stoczni Holenderskich, w skład którego wchodziły stocznie N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde” we Vlissingen koło Rotterdamu i Rotterdamsche Droogdok Maatschappij.

Negocjacje warunków umowy trwały od listopada 1935 do stycznia 1936 roku. Holendrzy zgodzili się na to, by ok. 85% kosztów budowy, uzbrojenia i wyposażenia dwóch okrętów podwodnych, obliczanego na ok. 21 mln złotych, pokryte zostało polskimi produktami rolnymi (głównie jęczmieniem browarnianym), które Polska wyeksportuje do Holandii. Niezależnie od tego stocznie holenderskie zobowiązały się sprowadzić z Polski różne surowce i półfabrykaty: stal, blachy, połowę potrzebnych motorów elektrycznych, akumulatorów i kabli oraz niektóre inne elementy wyposażenia okrętowego. W sumie wartość tych zamówień ustalono na 10% globalnej kwoty kosztu obu okrętów.

Podpisanie umowy nastąpiło 29 stycznia 1936 roku w Hadze.



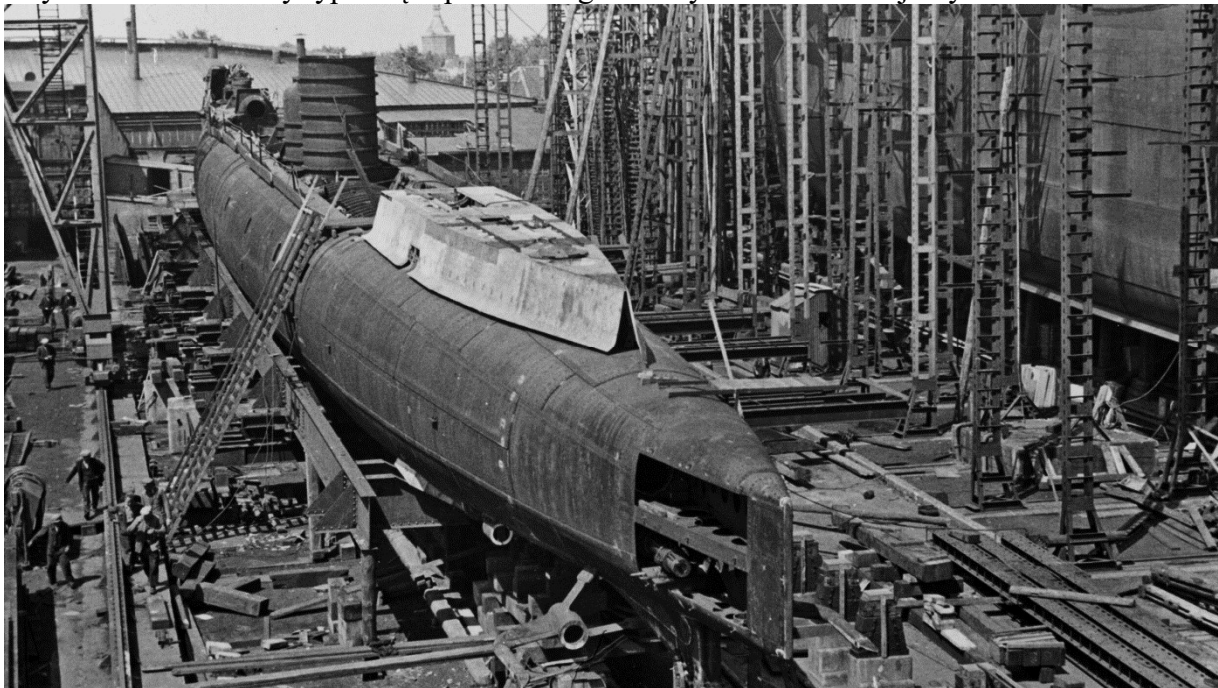
Przekrój modelu Orła

Początkowo KMW planowała zamówić okręty podwodne o wyporności 700–900 ton. W przypadku konfliktu z ZSRR okręty te miałyby za zadanie prowadzić rozpoznanie ruchów radzieckiej floty w Zatoce Fińskiej oraz przechwycić jej okręty podczas podejścia do polskich wybrzeży. Ponieważ prędkość marszowa pancerników typu *Gangut* wynosiła 16 w., przechwytywać je okręty podwodne musiały rozwijać prędkość co najmniej 20 w., co miałyby im zapewnić przynajmniej dwukrotne wyjście na pozycję ataku w trakcie marszu tych pancerników z Kronsztadu do Zatoki Gdańskiej. Jednakże przy ówczesnym poziomie myśli technicznej stocznie nie były w stanie podjąć się skonstruowania okrętu podwodnego, który rozwijałby żadaną prędkość 20 w. i miałyby jednocześnie wyporność mniejszą niż 1100 ton. Dlatego, zgodnie z założeniami przedłożonymi przez Wydział Budowy Okrętów KMW oraz uwagami i wnioskami dowódców trzech dotychczasowych polskich okrętów podwodnych, zamówione okręty miały być większymi od okrętów typu *Wilk* jednostkami typu torpedowego. Miały być one zdolne do prowadzenia długotrwałych działań krążowniczych z dala od baz. Ostatecznie projekt został opracowany przez grupę konstruktorów pod kierunkiem inż. Guninga i inż. Jaegera z biura konstrukcyjnego Nederlandse Verenigde Scheepsbouw Bureaux w Hadze, w której ze strony polskiej wzięli udział kmdr por. inż. Kamiński i inż. Potyrała oraz przy współpracy z przedstawicielami Wydziału Budowy Okrętów i innych służb KMW.

W projekcie tym przewidziano następujące elementy taktyczne i techniczne zamówionych okrętów:

- 12 wyrzutni torpedowych kalibru 550 mm – po 4 stałe na dziobie i rufie oraz 4 obracalne, zamontowane parami na kadłubie naciskotrwałym pod pokładem za i przed pomostem, z możliwością dostosowania do torped angielskich kalibru 533 mm. przy czym każdy okręt miał zabierać łącznie 20 torped;
- 1 działko Bofors 105 mm wz. 36 w obracalnej masce przed pomostem;
- 1 podwójne automatyczne działko przeciwlotnicze 40 mm Boforsa (opuszczane do szybu wodoszczelnego);
- 1 podwójny przeciwlotniczy najcięższy karabin maszynowy 13,2 mm Hotchkiss;
- prędkość nawodna 20, podwodna 9 węzłów;
- zasięg pływania 7000 mil morskich przy możliwości trzymiesięcznego przebywania poza bazą;
- testowa głębokość zanurzenia 80 m.

W porównaniu z okrętami typu *Wilk*, nowo projektowane jednostki miały mieć szereg istotnych ulepszeń i nowości konstrukcyjnych (lepsze rozplanowanie pomieszczeń, umożliwiające szybsze wykonanie alarmu bojowego; przeniesienie wręg na zewnętrzną stronę kadłuba sztywnego, co zwiększyło powierzchnię użytkową wewnątrz kadłuba; zastosowanie spawania do łączenia elementów stalowych zamiast nitowania, co zmniejszało masę i zwiększało wytrzymałość; nowoczesna aparatura nawigacyjna, łącznościowa oraz hydroakustyczna – tej ostatniej nie było w ogóle na okrętach typu *Wilk*; uzbrojenie przeciwlotnicze chowane w wodoszczelnych studzienkach), miały być silnie uzbrojone i szybkie, przewyższając pod względem wielu parametrów taktyczno-technicznych okręty podwodne innych państw basenu Morza Bałtyckiego, dzięki czemu uzyskano nowoczesny typ okrętu podwodnego o dużych walorach bojowych.



Okręt w dużym stadium zaawansowania budowy

Prace biura konstrukcyjnego, w których końcowej fazie brali udział członkowie Komisji Nadzorczej, trwały do 14 sierpnia 1936. Tego dnia na pochylni stoczni we Vlissingen położono stępkę pod pierwszy z zamówionych okrętów.

15 stycznia 1938 odbyło się wodowanie pierwszego z budowanych okrętów podwodnych

Prace nad montowaniem instalacji i urządzeń okrętowych, wyposażenia i uzbrojenia trwały ponad pół roku, od końca października 1937, kiedy to zamontowano główne motory elektryczne, do czerwca 1938, wówczas bowiem skończono instalowanie silników Diesla i baterii akumulatorów. Latem, kiedy nadchodził okres przeprowadzania prób okrętu, przyjechała z Polski część przyszłej załogi „Orla”: przyszły dowódca komandor podporucznik Henryk Kłoczkowski, jego zastępca, kapitan mar. Józef Chodakowski i przewidziany na oficera broni podwodnej porucznik mar. Andrzej Piasecki oraz podoficerowie specjaliści.

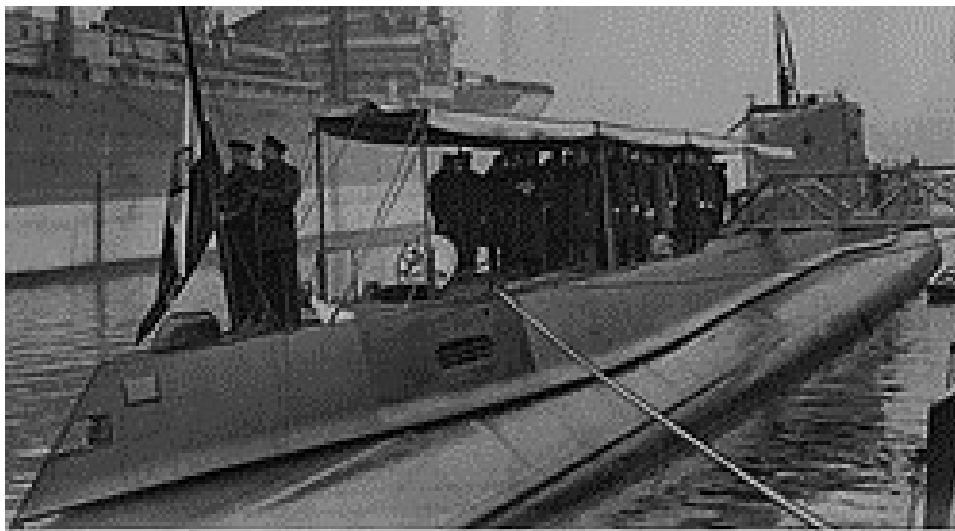
W ich obecności, łącznie z załogą stoczniową, przeprowadzano szereg prób na terenie stoczni i w morzu.

Prace te stanowiły bezpośrednie już przygotowania do przekazania okrętu Polskiej Marynarce Wojennej. Odbywały się one pod nadzorem powołanej w 1938 roku Komisji Odbiorczej Okrętów Podwodnych

2 lutego 1939 roku w basenie stoczni Vlissingen odbyło się oficjalne przekazanie okrętu i uroczyste podniesienie polskiej bandery wojennej, okręt przejął pod swoją komendę kmdr ppor. Henryk Kłoczkowski.

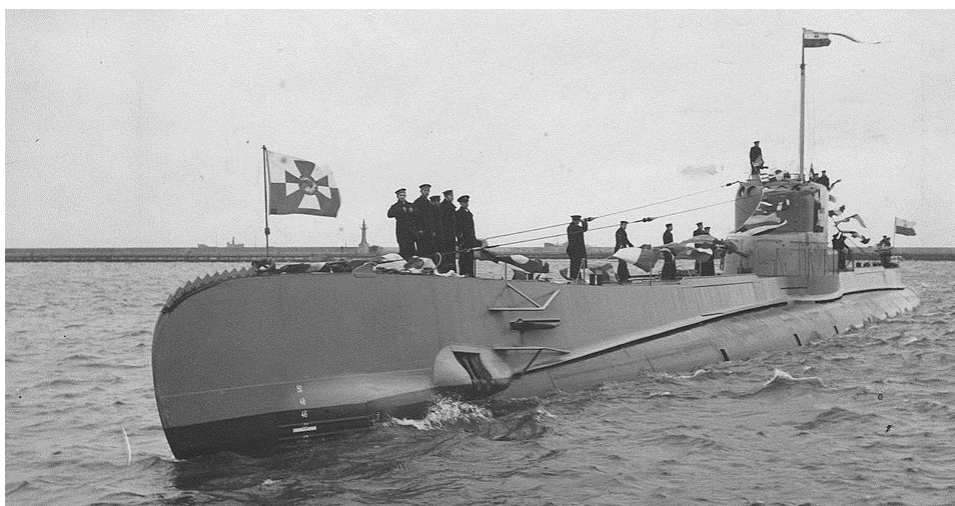
4 lutego 1939 roku „Orzeł” opuścił Vlissingen i udał się w drogę do Gdyni, do której przybył 7 lutego.

Uroczyste powitanie okrętu, uświetniające obchody Święta Marynarki Wojennej, odbyło się 10 lutego w basenie przy Skwerze Kościuszki. Na uroczystości byli obecni przedstawiciele najwyższych władz państwowych, Naczelnego Wodza reprezentował gen. K. Sosnkowski, Marynarkę Wojenną: szef KMW kadm. J. Świrski i dowódca Floty kadm. J. Unrug, obecni byli przedstawiciele LMiK z prezesem jej Zarządu Głównego gen. Kwaśniewskim na czele, komisarz Rządu RP mgr Sokół oraz przedstawiciele lokalnych władz, delegacje stowarzyszeń i organizacji społecznych. Asystę honorową zapewniała kompania MW wraz z orkiestrą. W trakcie uroczystości, w której według szacunków prasowych uczestniczyło 30 tys. osób, gen. Sosn-



Podniesienie bandery wojennej na ORP „Orzeł”

kowski odsłonił na kiosku okrętu tablicę pamiątkową. W wygłaszanych przemówieniach podkreślano ofiarność społeczeństwa, które ufundowało okręt dla MW. Załoga otrzymała album i odznaki pamiątkowe od LMiK..



10 lutego 1939 ORP „ORZEŁ” w Gdyni w basenie przy Skwerze Kościuszki

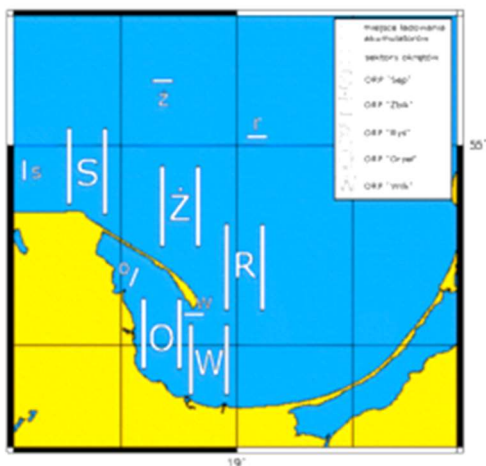
Plany operacyjne na wypadek wojny

Wśród wielu planów operacyjnych, przygotowywanych przed wojną, na wypadek wybuchu konfliktu, był określony kryptonimem „Worek”, oraz rozkaz o kryptonimie „Smok”, który informował, że: „otrzymany jakikolwiek środkami łączności oznacza rozpoczęcie działań wojennych przeciw Niemcom.

24 sierpnia kmdr por. Aleksander Mohuczy, dowódca Dywizjonu OP, zarządził pełną gotowość bojową. Załogi okrętów w ciągu kilku godzin uzupełniły na jednostkach zapasy paliwa, amunicji, torped, żywności innych środków niezbędnych do prowadzenia walki na morzu przez 42 dni. Zdano z okrętów sprzęt ćwiczebny i wszystkie przedmioty zbędne, dokonano niezbędnych zmian personalnych. Załogom polecono przenieść na okręty wszystkie rzeczy osobiste, nie wyłączając mundurów wyjściowych oraz pobrać znaki tożsamości i sanitarne opatrunki osobiste.

. Dokonano przeglądu mechanizmów i systemów okrętowych oraz uzbrojenia. Wmontowano detonatory i zapalniki bojowe do torped ORP „Orzeł” pobrał 125 sztuk amunicji do dział 105 mm i 1200 sztuk amunicji do działka 40 mm. Płatnik dywizjonu wydał dowódcy „Orla” równowartość 9 tys. dolarów w złotych i banknotach polskich.

Na wodach Zatoki Gdańskiej dowódca okrętu otrzymał od dowódcy Dywizjonu OP rozkaz otwarcia koperty zawierającej wytyczne planu „Worek”. Zgodnie z nim jednostka miała operować w sektorze wewnętrznym na Zatoce Gdańskiej na zachód od linii: stara latarnia w Jastarni – ujście Martwej Wisły.



Plan „Worek” realizować miało pięć okrętów podwodnych Dywizjonu. Poszczególne jednostki miały zadanie atakować okręty niemieckie znajdujące się w sektorach dozoru, które układały się gwiazdźście wokół Półwyspu Helskiego i miały stanowić jego szczelną osłonę.

Sektor dla „Orła” wybrany został z myślą o zabezpieczeniu podejść do portów w Gdyni i na Helu przed spodziewaną akcją dużych okrętów *Kriegsmarine*. Akwen, na którym działać miał „Orzeł” był wprawdzie płytki, jednak względnie bezpieczny, bo znajdował się w zasięgu baterii artylerii nadbrzeżnej z Płw. Helskiego i Oksywiu, które ubezpieczać miały jego działania. – w zamyśle dowództwa Floty „Orzeł” miał stanowić odwód floty. W ramach rozkazu okręty podwodne otrzymały pozwolenie na atakowanie okrętów przeciwnika klasy kontrtorpedowca

i większych oraz uzbrojonych lub konwojowanych statków handlowych (transportowych).

Sektory operacyjne dla okrętów podwodnych w Planie „Worek”

Pierwszego dnia wojny, ze względu na całkowitą dominację w powietrzu lotnictwa niemieckiego, „Orzeł” zanurzył się na znaczną głębokość i rzadko dokonywał obserwacji na głębokości peryskopowej. Wieczorem jednostka otrzymała dwa komunikaty. Pierwszy z dowództwa Dywizjonu informujący o terminach przekazywania komunikatów na okręty podwodne. Drugi z ORP „Wilk”, w którym informowano o zauważeniu niemieckich niszczycieli. Po zapadnięciu zmroku „Orzeł” wynurzył się i rozpoczął ładowanie akumulatorów. Rankiem 2 września o godz. 4.05 okręt zanurzył się i rozpoczął patrol w swoim sektorze. Z głębokości peryskopowej dowódca obserwował nalot niemieckich bombowców i zatopienie zmobilizowanego przybrzeżnego statku pasażerskiego „Gdynia”, który miał pełnić rolę okrętu bazy zmobilizowanych kutrów rybackich, sformowanych w Oddział Kutrów Trałowych. W trakcie nalotu dostrzeżono „Orła” i kilka samolotów obrzuciło go bombami. Okręt zdołał jednak zanurzyć się i uniknął uszkodzeń. Tego dnia polskie dowództwo zaplanowało przeprowadzenie ataku torpedowego na pancernik „Schleswig-Holstein”, który według uzyskanych informacji miał wypłynąć na wody Zatoki Gdańskiej i ostrzelać polskie pozycje na Helu. Dowódca Dywizjonu nadał rozkaz dla „Orła”, aby ten zbliżył się do gdańskiego portu i wykonał atak torpedowy po wyjściu pancernika z kanału portowego. Dowódca „Orła” nie wykonał rozkazu podejścia pod Gdańsk, w rozmowie z oficerami stwierdził, że jest tam za płytko, a sama depesza z rozkazem jest niezrozumiała. Z ataku nic nie wyszło również z tego powodu, że „Schleswig-Holstein” nie opuścił kanału portowego. „Orzeł” przebywał w zanurzeniu do 19.50 następnie wynurzył się i rozpoczął ładowanie akumulatorów.

3 września okręt przez cały dzień leżał zanurzony na dnie w pobliżu Jastarni. Nie wykonywał patroli na głębokości peryskopowej, pomimo tego, że nie był atakowany. Następnego dnia kmdr ppor. Kłockowski zdecydował o opuszczeniu sektora i skierowaniu jednostki na północ w okolice Gotlandii. Wezwał poruczników mar. Andrzeja Piaseckiego i Floriana Roszaka i poinformował ich, że ze względu na zagrożenie ze strony niemieckiego lotnictwa i w celu poszukiwania niemieckich statków na liniach komunikacyjnych „Orzeł” zmienia sektor operacyjny. Decyzję tę podjął samodzielnie bez informowania Dowódcy Floty, kontradmirała Józefa Unruga oraz dowódcy Dywizjonu, kmdr por. Mohuczego. Jednostka zanurzyła się o godz. 3.50 i popłynęła w stronę wejścia do portu gdańskiego, a następnie na północ. O godz. 15.05 na głębokości peryskopowej „Orzeł” został zauważony przez niemiecki samolot i natychmiast zanurzył się głębiej. Po dziesięciu minutach został na głębokości 40 metrów obrzucony bombami głębinowymi przez niewielkie okręty niemieckie. Okręt zszedł na głębokość 70 metrów i próbował oddalić się od miejsca, gdzie eksplodowały bomby. O godz. 16.00 kmdr ppor. Kłockowski chcąc zorientować się w sytuacji wydał rozkaz wynurzenia się na głębokość peryskopową. Jednak okręt został wykryty i ponownie zaatakowany bombami głębinowymi. Przez 20 minut Niemcy zrzucili dziesięć bomb. Druga z nich eksplodowała tak blisko lewej burty, że przez tłumik jednego z silników diesla zaczęła wlewać się woda. Okręt zanurzył się jeszcze głębiej, i aby nie dać się wykryć nie zmieniał swojej pozycji. O godz. 22.00 okręt popłynął w zanurzeniu dalej na północ. Przed północą jednostka wynurzyła się, a załoga dokonała przeglądu i naprawy m.in. nieszczelnych balastów.

Dowódca na problemy z żołądkiem skarżył się już 2 września informując oficerów, że zatrzał się w kasynie oficerskim na Oksywiu 31 sierpnia. Od 5 września stan dowódcy zaczął pogarszać się, od 8 września dowódca

okrętu nie przyjmował żadnych pokarmów poza herbatą. Na nierozpoznaną chorobę skóry chorowało również kilku członków załogi. Sprawa była na tyle poważna, że 10 września zastępca dowódcy kapitan mar. Jan Grudziński poinformował dowódcę Dywizjonu, kmdr. por. Mohuczego o chorobie Kłockowskiego. Wyjaśnił, że prawdopodobnie komandor cierpi na chorobę żołądka i nie może dalej pełnić swoich obowiązków. Mohuczy po konsultacji z kontradmirałem Unrugiem przesłał na okręt rozkaz wysadzenia dowódcy w jednym z neutralnych portów szwedzkich lub fińskich – Kłockowski przekonał oficerów, że najlepszym rozwiązaniem będzie zawinięcie do Tallinna, gdzie mógłby skorzystać z pomocy lekarskiej oraz gdzie można byłoby dokonać naprawy sprzętarki elektrycznej. Wybór estońskiego portu dowódca uzasadniał kontaktami, jakie nawiązał w okresie służby w rosyjskiej marynarce oraz podczas wizyt kurtuazyjnych w tym porcie w okresie międzywojennym. 13 września „Orzeł” obrał kurs na północny wschód i popłynął do stolicy Estonii.

14 września w godzinach wieczornych „Orzeł”, płynąc na powierzchni z zapalonymi światłami pozycyjnymi i pod banderą około godziny 21.30 wpłynął na wody Zatoki Tallińskiej. Na redzie portu w Tallinnie stanął w dryfie i nadał aldisem do stacji brzegowej sygnał o przybyciu. Estończyków poinformowano, że przyczyną wejścia na wody estońskie jest konieczność udzielenia pomocy medycznej dowódcy „Orła”. Komisja estońska dokonała inspekcji okrętu i wyraziła zgodę na udzielenie kmdr. Kłockowskiemu pomocy lekarskiej w tallińskim szpitalu. Schodzący na ląd dowódca „Orła” miał zarazem załatwić wszystkie formalności związane z pobytem okrętu w Tallinnie.

15 września o godzinie 11.25–11.35 do „Orła” podpłynęły trałowiec „Sulev” i awizo „Laine” oraz holownik. Flagowy oficer nawigacyjny estońskiej Marynarki Wojennej, przekazał kpt. Grudzińskiemu, pełniącemu obowiązki dowódcy „Orła”, decyzję o internowaniu okrętu i załogi. „Orzeł” został zaholowany do basenu portu wojennego w Tallinnie i zacumowany przy nabrzeżu, rufą w kierunku wyjścia z portu. Estończycy niezwłocznie przystąpili do rozbierania załogi z broni osobistej, usunęli zamki z dział okrętu, zabrali pomoce nawigacyjne, mapy i dziennik nawigacyjny, rozpoczęli wyładowywanie amunicji i torped. Okręt wzięto pod straż – w pobliżu kotwiczyły estońskie okręty, na „Orle” wystawiono trzyosobowy posterunek.

Po powrocie na okręt kpt. Grudziński rozkazał por. Piaseckiemu dopilnować wykonania rozkazu zniszczenia tajnych dokumentów.

Podczas przygotowywania się do wyładunku torped 16 września okazało się, że dźwig portowy ma za krótkie ramię by wydobyć torpedy z rufowych wyrzutni. Aby to umożliwić, władze portowe zdecydowały o zmianie ustawienia okrętu – w następnym dniu okręt miał zostać obrocony dziobem w kierunku wyjścia z basenu. Ponadto mimo polecenia o jak najszybszym wyokrętowaniu załogi, polska załoga pozostała na okręcie. To zwiększało szansę na powodzenie ucieczki, o której członkowie załogi przemysłiwali. Wieczorem 16 września opracowano plan ucieczki z Tallinna. Przyjmuje się, że jego głównym autorem i osobą odpowiedzialną za realizację był por. Piasecki.¹

Następnego dnia (w niedzielę 17 września) estoński holownik przestawił „Orła” dziobem ku wyjściu z portu. Estończycy przystąpili do pracy., Mat Prządak wraz z matem Giełdoniem przecięli stalową linę, przy pomocy której miano wyciągać torpedę do góry. Nastąpiła więc przymusowa przerwa w pracy. Wymiana lub naprawa zniszczonej liny miała być dokonana w ciągu kilku godzin, co jednak do wieczora nie nastąpiło. Dzięki temu sześć torped pozostało na okręcie. Także rozłączenie wałów śrubowych udało się odwlec, gdyż gospodarz działu maszynowego, starszy bosman Waldemar Foterek, oświadczył Estończykom kategorycznie, iż najpierw wszystko musi być dokładnie wyczyszczone i naoliwione, a potem dopiero można demontować. Inni nadpiłowali cumy łączące okręt z nabrzeżem od strony burty.

Gdy wszystkie przygotowania dobiegły końca, na wieczornej odprawie kpt. Grudziński zdecydował, że ucieczka nastąpi w nocy z 17 na 18 września. Ustalono, że sygnał do unieszkodliwienia estońskich strażników da por. Piasecki, który też dokonał wyboru ludzi odpowiednich do przeprowadzenia tego zadania. Zalecił on im kategorycznie, aby obezwładnienie Estończyków nastąpiło w sposób bezkrwawy, możliwie w jak najbardziej humanitarnej formie. O godzinie 2.00 po tym, jak z pokładu zszedł estoński oficer wizytujący okręt, por. Piasecki dał sygnał rozpoczęcia akcji. Bosmacy Świebocki i Olejnik podeszli do stojącego przy trapie na molo strażnika, namówili do wejścia na pokład, obezwładnili go, a potem wciągnęli pod pokład. W tym samym czasie bosman Piegza sterroryzował pistoletem strażnika siedzącego w centrali. Starszy marynarz Chojcecki wybiegł na molo z siekierą i przeciął kabel elektryczny, zasilający okręt z sieci portowej. Wskutek zwarcia zgasły światła w basenie portu, z wyjątkiem nabieżników.

Na okręcie zarządzono alarm. Odbijający od nabrzeża okręt zerwał podpiłowane cumy, jednak kierując się ku wyjściu z portu został oświetlony światłem reflektorów, ostrzelany z broni maszynowej i wszedł na ostrogę

falochronu. „Orzeł” został unieruchomiony, uszkodzeniu uległ przecinak sieci na dziobie okrętu, jednak załódze udało się ściągnąć okręt z falochronu i kontynuować ucieczkę. Głębokość morza (około 35 metrów) pozwoliła mu na stopniowe zanurzanie. Wkrótce zniknął pod powierzchnią wody, by po przejściu kilku mil położyć się na dnie. Estończycy wysłali okręty i samoloty, które w dniach 18–19 września poszukiwały „Orla”. Kiedy zapadły ciemności, „Orzeł” wynurzył się na powierzchnię i rozpoczął ładowanie akumulatorów

Po ucieczce z Tallinna kapitan Grudziński zdecydował, że okręt będzie operował na Bałtyku do czasu wyczerpania zapasów paliwa, prowiantu oraz słodkiej wody, a następnie, zgodnie z rozkazem Dowództwa Floty z 14 września 1939 roku, skieruje się przez Cieśniny Duńskie do Anglii. Zadanie to było utrudnione, ponieważ załoga nie dysponowała mapami nawigacyjnymi, a działalność na płytkim akwenie obfitującym w wyspy i mielizny była niebezpieczna. Wieczorem 18 września, tuż po wynurzeniu Grudziński zawiadomił tekstem otwartym Dowództwo Floty o ucieczce z Tallinna oraz o braku map i szyfrów. kmdr Mohuczy przekazał również tekstem otwartym na okręt odpowiedź o możliwości pobrania map i szyfrów, nie wskazał jednak miejsca, gdzie można to uczynić – licząc na intuicję kpt. Grudzińskiego, że jedynym miejscem, gdzie operacji takiej można dokonać jest Hel. Radiogram ten nie został jednak na okręcie odebrany. Odebrano natomiast radiogram z ORP „Ryś”, który zaoferował przekazanie własnych map i szyfrów w związku z tym, że w wyniku uszkodzeń kierować się musiał do Szwecji. Grudziński w obawie przed niemieckimi okrętami nie podał swojej pozycji i do spotkania z „Rysiem” nie doszło. O godz. 20 przed dziobem dostrzeżono trzy okręty wojenne. Dowódca obrał kurs północny wschód i omijając przeciwnika skierował okręt w kierunku Wysp Alandzkich. Ponieważ prowadzenie dokładnej nawigacji bez map było bardzo utrudnione, postanowiono zdobyć je na pierwszym napotkanym statku. W międzyczasie na pokładzie znaleziono przeoczony przez Estończyków spis latarni. W odnalezionej książce znajdowały się informacje o charakterystyce i sektorach świecenia każdej latarni i pławy oraz ich współrzędne geograficzne. Na tej podstawie oficer nawigacyjny ppor. mar. Marian Mokrski wykonał odręczną mapę Bałtyku. Na arkuszu o wymiarach 90 × 50 cm sporządził siatkę mapy od długości 25°E do 6°E i szerokości od 60°N na północy do 54°N na południu i zaznaczył położenie latarni i pław, dzięki czemu można było zorientować się o położeniu linii brzegowej. Mapę stopniowo uzupełniano o własne obserwacje położenia lądu (np. skałę, na którą wpadł okręt podczas sterowania kursem północnym w celu zorientowania się w położeniu, oznaczono jako „Kamienny kres północnych szlaków”). Mapa objęła swym zasięgiem niemalże cały Bałtyk z wyłączeniem Zatoki Botnickiej oraz części Zatoki Fińskiej. Nazwano ją „Mapą Bałtyku nr 1”. W podobny sposób stworzono też mapę Cieśnin Duńskich.

Wieczorem 19 września na okręt dotarła wiadomość nadawana przez BBC o ucieczce okrętu z Tallinna oraz zamordowaniu estońskich wartowników. Kpt. Grudziński, aby obalić te doniesienia podjął decyzję o wysadzeniu Estończyków w jednym z neutralnych portów. Problem stanowił jednak brak map z wejściami do portów. Wobec tego zdecydował o wyokrętowaniu więźniów u wybrzeży Gotlandii. W nocy z 20 na 21 września okręt zbliżył się na odległość 2 Mm od wysepki Östergarnsholm, a obaj estońscy marynarze uprzednio wyposażeni w prowiant, butelkę alkoholu i pieniądze (po 50 dolarów na pokrycie kosztów powrotu do Estonii) oraz wręczony im list do dowódcy estońskiej marynarki, popłynęli do brzegu jedyną łodzią okrętową. Po wyokrętowaniu Estończyków „Orzeł” skierował się na południowy zachód.

Po wydostaniu się „Orla” z Tallinna Niemcy wstrzymali żeglugę handlową i wzmocnili siły patrolowe. Obecność „Orla” na środkowym Bałtyku zmusiła Kriegsmarine do zaangażowania dużych sił w akcjach ZOP: oprócz lotnictwa przeznaczono w tym celu pięć flotylli poławiaczy min oraz zmobilizowane kutry rybackie, ponadto do *Marinegruppenkommando Ost* przydzielono dodatkowe ścigacze, które patrolować miały podejścia do cieśnin duńskich w celu zapobieżenia przedarcia się polskiego okrętu. Okręt przez kilka dni operował na wschód od Olandii, gdzie przy Ławicy Hoburg przez peryskop dostrzeżono niemiecki uzbrojony statek płynący do Lipawy. Grudziński przygotowywał się do ataku torpedowego, jednak podczas manewrowania jednostka weszła na mieliznę. Dowódca rozkazał zwiększyć obroty maszyn, ale to nie przyniosło oczekiwanego rezultatu, a dodatkowo krawędź wieży wyłoniła się na powierzchnię. Grudziński wydał rozkaz wywieśzenia sygnału flagowego nakazującego zatrzymanie się niemieckiego statku. Jednostka zatrzymała się, ale zaczęła nadawać zaszyfrowane wiadomości, które przechwyciła radiostacja „Orla”. Niewiele potem od południa zauważono nadlatujący niemiecki wodnosamolot typu Heinkel. Po zauważeniu nieprzyjacielskiego samolotu „Orzeł” zszedł z mielizny i zanurzył się. Samolot zrzucił kilka bomb, które wybuchły na mieliznie^[9]. W tym czasie niemiecki statek oddalił się na tyle daleko, że „Orzeł” nie mógł go już zaatakować. Okręt kontynuował rejs na południe, a przez kilka następnych dni patrolował wody między Gotlandią a wyspą Born-

holm. Nie napotkał jednak żadnych statków, ani okrętów niemieckich. Z drugiej strony musiał unikać patrolujących samolotów i ścigaczy, zanurzając się na dużą głębokość lub kładąc się na dno morza. Podczas wynurzenia się na głębokość peryskopową na okręcie dostrzeżono trzy niszczyciele. Do ataku nie doszło ze względu na dużą przewagę przeciwnika. Tym bardziej, że załoga „Orla” była już mocno przemęczona, a Świebocki, Oczkowski i Prządak chorowali. Na okręcie zaczęło również brakować słodkiej wody. Wyparownik służący do destylowania słonej wody mógł być używany tylko wówczas, gdy okręt płynął z prędkością 12 węzłów na silnikach diesla, co wobec konieczności oszczędzania paliwa nie było do zaakceptowania przez dowódcę. Przeglądu i napraw wymagał również sam okręt. W wyniku wyszczerbienia piór śrubowych zmniejszyła się szybkość, wadliwie działał też ster kierunkowy. Problemy te oraz zmniejszający się zapas ropy spowodowały, że kpt. Grudziński 7 października zdecydował się opuścić Bałtyk i skierował okręt na Kattegat, z zamiarem przejścia do Anglii.

Dzień przed rejssem w stronę Sundu okręt spędził zanurzony w rejonie na zachód od Bornholmu u południowo-wschodnich wybrzeży Skanii. Na podstawie nowych map opracowanych przez ppor. Mokrskiego o godz. 21.00 w nocy z 7 na 8 października 1939 roku wypłynął w kierunku zachodnim po drodze mijając Ystad. Podczas przejścia napotkał patrolujące okręty niemieckie i szwedzkie, a jeden z nich oświetlił go reflektorem. Na patrolowcu nie dostrzeżono jednak okrętu podwodnego, a „Orzeł” zanurzył się. Następnego dnia o godz. 9.35 okręt wynurzył się i rozpoczął ładowanie baterii. Cały dzień spędził zanurzony na głębokości 28–30 metrów na południowy zachód od Trelleborga.

O godz. 19:45 okręt wynurzył się i obrał kurs na cieśninę Sund. Ppor. Mokrski zdecydował się na przejście zachodnim, głębszym kanałem Drogden między wyspami Amager i Saltholm. Wąskie, płytkie przejście „Orzeł” sforsował płynąc na powierzchni, z niemal całą załogą na pomoście i na platformie działa, z wywieszoną ręcznie wykonaną banderą Szwecji, a w przedziałach mechanizmów pomocniczych, centrali, diesli i silników elektrycznych została tylko niezbędna obsada. Było to podyktowane względami bezpieczeństwa: wykrycie okrętu w tym miejscu uniemożliwiałoby jednostce zanurzenie się i uniknięcie zatopienia. W czasie przejścia okręt wszedł na skały, ale dzięki manewrowaniu silnikami udało się z nich zejść. Po minięciu Drogden, na południowy wschód od wyspy Ven około północy okręt zanurzył się na głębokości 30 metrów i przeleżał na dnie do wieczora 9 października. W dalszą drogę wyruszył po godz. 20.00. Według bosmanmata Tomasza Prządki „Orzeł” płynął pół mili za statkiem handlowym płynącym kursem na północ.

Ostatni odcinek Sundu, podobnie zresztą jak poprzednie, przebyto w stanie pełnej gotowości do ewentualnego opuszczenia oraz zatopienia okrętu na wypadek wykrycia i zaatakowania go przez siły wroga. 10 października okręt był już na wodach Kattegatu. Duży ruch statków handlowych oraz okrętów wojennych spowodował, że Grudziński postanowił przeprowadzić patrol pomiędzy przylądkiem Kullen, a wyspą Anholt. Przez cały dzień nie napotkano jednak żadnego celu, a statki handlowe płynęły szwedzkimi wodami terytorialnymi. Rankiem następnego dnia okręt dotarł do przylądka Skagen i wpłynął na wody Skagerraku. Również i tutaj Grudziński licząc na napotkanie statków niemieckich przez całą dobę prowadził patrol. Złe warunki atmosferyczne w postaci silnego wiatru i wzburzonego morza utrudniały to zadanie. Okręt nie wykrył żadnego wrogiego statku, a dodatkowo w odległości 15 mil od latarniowca „Skaw” wszedł na pole minowe, z którego udało się wypłynąć. Podczas przejścia przez Sund okręt trzykrotnie wszedł na mieliznę, a wstrząsy spowodowane próbami uwolnienia się uszkodziły radiostację okrętową, przez co Grudziński nie mógł zawiadomić Brytyjczyków o ucieczce z Bałtyku. Przed południem 12 października „Orzeł” obrał kurs 253° na zachód i przez Morze Północne skierował się do punktu zbornego wyznaczonego przez Dowództwo Floty dla okrętów przedzierających się do Anglii – znajdował się on 30 Mm na wschód od Isle of May przy Firth of Forth, łączność z radiostacją w Rosyth miała być wówczas nawiązana na częstotliwości 133 kHz. Przez cały ten czas panowała sztormowa pogoda. Był to trudny okres dla wyczerpanej sześciotygodniowym rejssem załogi. Okręt mógł wpłynąć na angielskie pole minowe lub zostać zatopiony przez sojusznicze okręty eskortowe. Rankiem 14 października „Orzeł” dotarł na wysokość Firth of Forth w Szkocji. Radiotelegraficznie udało się naprawić radiostację i o godz. 6.00 z okrętu nadano radiogram otwartym tekstem. Odebrała go brytyjska stacja brzegowa i przekazała dalej Royal Navy. O godzinie 11.00 w odległości 30 Mm od Isle of May „Orzeł” spotkał się ze specjalnie wysłanym w tym celu angielskim niszczycielem HMS „Valorous”, który doprowadził go do portu w Rosyth.



Po włączeniu w skład brytyjskiej 2. Flotylli Okrętów Podwodnych ORP „Orzeł” otrzymał numer burtowy „85A” HMS „Forth” był okrętem-bazą dla brytyjskiej 2. Flotylli Okrętów Podwodnych, do której przydzielono „Orła”. W jego pomieszczeniach marynarze przechowywali swoje rzeczy osobiste i odpoczywali w przerwach pomiędzy misjami bojowymi.

Wraz z przybyciem do Wielkiej Brytanii wyłoniło się wiele problemów technicznych i organizacyjnych. Pogłębiały je nieznamość języka angielskiego oraz braki w umundurowaniu wyjściowym. Okręt po krótkim pobycie w Rosyth został skierowany do stoczni Caledon Shipyard w Dundee, gdzie został zadokowany i poddany remontowi wraz z ORP „Wilk”. Okręt poza nieszczelnością w balastach i zbiornikach miał także uszkodzony kiosk i dziób. Ster pozbawiony był osłony, pióra śrub były wyszczerbione, uszkodzony był fałszyk. Naprawy wymagało również uzbrojenie okrętu. W dziale okrętowym brakowało zamków wyjętych w czasie internowania w Tallinnie. Nowe trzeba było zamówić u producenta w Szwecji, gdyż w Anglii nie było tego typu dział i części do nich. Podobnie wyglądała sprawa z aparatami torpedowymi, które były przystosowane do angielskich torped typu „AB”, jednak były to torpedy produkowane wyłącznie na eksport, okręty Royal Navy używały torped typu Mark VIII. Udało się jednak sprowadzić z Francji dla okrętów podwodnych i niszczycieli 27 torped wz. 1924V, zamówionych jeszcze przed wojną.

W tym czasie załogi ORP „Orzeł”, jak i ORP „Wilk” wypoczywały korzystając z gościnności Zarządu Miejskiego w Dundee, który umożliwił im bezpłatne korzystanie ze środków komunikacji miejskiej, seansów filmowych, lodowiska i basenu pływackiego. W Dundee 16 listopada załogi obu okrętów odwiedził gen. Sikorski, odznaczając kpt. Grudzińskiego Krzyżem Virtuti Militari V klasy, a czterech oficerów i szesnastu podoficerów i marynarzy Krzyżem Walecznych. Remont zakończył się 1 grudnia 1939 roku. Po opuszczeniu doku remontowego okręt wraz z „Wilkiem” popłynął do bazy w Rosyth. Załogę okrętu uzupełniono o angielską grupę łącznikową. W Rosyth bazą polskich okrętów był okręt HMS „Forth”. Obie polskie jednostki weszły w skład Drugiej Flotylli Okrętów Podwodnych ORP „Orzeł” otrzymał namalowany na kiosku duży rozpoznawczy numer burtowy: 85A. 8 grudnia 1939 ujawniono publicznie fakt pobytu „Orła” i „Wilka” w Wielkiej Brytanii. Wkrótce po tym król Jerzy VI 11 grudnia 1939 nadał kapitanowi Grudzińskiemu odznaczenie Distinguished Service Order.

Przedłużający się pobyt w porcie negatywnie wpływał na morale załogi. Sytuacja zmieniła się po świętach Bożego Narodzenia. Okręt został przydzielony do konwojowania niewielkiego konwoju zdążającego do Bergen. „Orzeł” wyszedł z Rosyth 29 grudnia i dołączył do eskorty konwoju ON6, który składał się z czterech statków, a eskortę stanowiły cztery niszczyciele typu E. „Orzeł” rozwijający prędkość 19 węzłów na powierzchni z powodzeniem mógł pełnić nietypową dla okrętu podwodnego rolę eskortowca. W nocy dwa frachtowce zgubiły się, jednak zostały odnalezione przez eskortę i konwój bez przeszkód dotarł do celu. Tego samego dnia „Orzeł” dołączył do eskorty sformowanego w Bergen konwoju HN6, w skład którego wchodziło 35 statków udających się do portów Szkocji. Konwój 4 stycznia zawinął do portu Methil na północ od Edynburga.

Na pierwszy samodzielny patrol (drugi rejs bojowy z baz brytyjskich) „Orzeł” wyszedł 18 stycznia. Jego zadaniem było prowadzenie obserwacji wyjścia z norweskiego fiordu Skudenenes. Z portu wyszedł w eskorcie dwóch brytyjskich niszczycieli i skierował się na wody norweskie. Do wyznaczonego sektora dopłynął na powierzchni 19 stycznia. W sektorze operacyjnym od wczesnych godzin rannych okręt prowadził patrol na głębokości peryskopowej, a wieczorem wynurzał się w celu naładowania akumulatorów. Sytuacja ta powtarzała się każdego dnia przez dwa tygodnie. 21 stycznia hydroakustyk okrętu usłyszał odgłosy 15 odległych wybuchów podwodnych. W trakcie patrolu z okrętu zaobserwowano trzy wodnosamoloty, najprawdopodobniej norweskie, oraz 21 statków handlowych, płynących przy brzegach Norwegii. Okręt nie napotkał żadnego celu, 27 stycznia zakończył patrol i wrócił do bazy.

Na drugi patrol „Orzeł” wypłynął 10 lutego przed 18.00 i 12 lutego dotarł na wyznaczoną w rozkazie pozycję patrolowania. W dniu następnym dwukrotnie na rozkaz zmieniał rejon patrolowania, tak by 15 lutego

objąć dozór w sektorze E1, gdzie zaobserwował niezidentyfikowany statek handlowy. 17 lutego okręt przeszedł do Fossingfjordu – u wybrzeży norweskich zauważono sześć statków handlowych, z których trzy zidentyfikowano jako duńskie. Następnego dnia okręt powrócił do sektora E1. W trakcie patrolowania hydroakustycy usłyszeli kilkanaście odległych eksplozji, zaobserwowano też dwa samoloty, z których jeden rozpoznano jako niemieckiego Heinkla. 22 lutego patrolowanie zakończono, okręt powrócił do Rosyth 23 lutego.

26 lutego Drugą Flotyllę w Rosyth wizytował król Jerzy VI. Odwiedził on załogi obydwu polskich okrętów podwodnych.

Trzeci patrol „Orla” rozpoczął się 5 marca 1940 roku około godziny 19.30. Zadaniem było przechwycenie okrętu zaopatrzeniowego „Altmark” (który jednak już znajdował się wówczas w Kilonii). Od 7 do 10 marca „Orzeł” patrolował w sektorze E1; zaobserwowano tam liczne kutry rybackie i usłyszano 42 odległe podwodne eksplozje. 10 marca po godz. 20 okręt otrzymał rozkaz zbliżenia się do wybrzeży duńskich w celu przechwycenia niemieckiego statku „Helene Russ”. Wkrótce po północy z okrętu wykryto dwie niezidentyfikowane jednostki płynące razem, jednak ze względu na słabą widoczność i konieczność zejścia im z kursu, utracono z nimi kontakt (później ustalono, że prawdopodobnie był to poszukiwany frachtowiec w eskorcie niszczyciela). Godzinę później wykryto kolejny statek, z którym również utracono kontakt we mgle. O 9.06 wykryto kolejny statek, po czym wobec braku oznaczeń pozwalających na ustalenie przynależności, Grudziński rozkazał wynurzyć się i zażądał stawienia się na okręcie podwodnym oficera z książkami okrętowymi. Po przybiciu do burty „Orla” okazało się, że był to duński statek „Tomsk”, wiozący jaja i bekon z Danii do Anglii, w związku z tym został zwolniony. „Orzeł” powrócił do patrolowania sektora E1. 17 marca spotkał na trasie brytyjski okręt podwodny HMS „Trident”. Również pozostałe jednostki Flotylli nie odnotowały w tym czasie żadnych sukcesów. Wynikało to głównie z tego, że niemieckie statki handlowe pływały wzdłuż wybrzeży norweskich idąc do Narwiku i rzadko wpływały na pełne morze. 17 marca „Orzeł” wrócił do Rosyth.



Rio de Janeiro



Kapitan Grudziński

3 kwietnia „Orzeł” wypłynął na swój czwarty (według innej numeracji, piąty) patrol u wybrzeży Norwegii. W tym czasie jego uzbrojenie oprócz torped stanowiły nadal tylko dwa karabiny maszynowe Lewis, z powodu braku zamków do dział. Pierwsze trzy dni w drodze do wyznaczonego sektora przebył w wynurzeniu, sektor osiągnął 7 kwietnia. Zadaniem okrętu było zatrzymywanie i rewidowanie statków neutralnych, które opuszczały norweskie porty oraz wszystkich statków niemieckich płynących w tym rejonie. Patrolując akwen w rejonie Lillesand, 8 kwietnia około godziny 10.00 „Orzeł” wykrył statek płynący bez bandery, po czym w ciągu godziny zbliżył się do niego w zanurzeniu. Niedokładnie zamalowana nazwa statku („Rio de Janeiro”) i nazwa portu macierzystego (Hamburg) wskazywały, że jest to statek niemiecki. Statek ten w ramach operacji „Weserübung” – inwazji na Norwegię, przewoził 313 żołnierzy niemieckich i sprzęt wojskowy, przeznaczony do desantowania w Bergen. Po wstępnym rozpoznaniu „Orzeł” wynurzył się i flagami kodu sygnałowego nadał na statek polecenie zastopowanie maszyn i przybycie kapitana wraz z dokumentami. Jednak na „Rio de Janeiro” zwiększono prędkość, chcąc uciec na terytorialne wody Norwegii. „Orzeł” ruszył w pogoń i oddał dwie serie ostrzegawcze z karabinu maszynowego oraz wycelował armatę, w rezultacie czego statek zatrzymał się i przekazano z niego, że sygnał został zrozumiany. Ponieważ kapitan kontrolowanego statku zwlekał z przybyciem – spuszczone szalupę, która posuwała się opieszale, a jednocześnie na „Orle” przechwycono

sygnał radiowy z wezwaniem pomocy nadany z „Rio de Janeiro”, kpt. Grudziński polecił przekazać na kontrolowany statek ostrzeżenie o torpedowaniu za 5 minut i polecenie natychmiastowego opuszczenia statku. Niemiecki dowódca nie zastosował się do niego. Dowódca „Orła” nakazał o 11.45 (według innych relacji, 12.05) odpalić torpedę, która trafiła statek w prawą burtę na śródokręciu. Po trafieniu załoga statku i przewożeni w ukryciu na jego pokładzie niemieccy żołnierze rozpoczęli ewakuację, jednocześnie z „Orła” zaobserwowano od strony norweskiego wybrzeża zbliżające się dwie jednostki nawodne i samoloty, w związku z czym okręt zanurzył się. Ponieważ obserwowany statek nie tonął, a ci, którzy opuścili statek, zaczęli na niego powracać, kpt. Grudziński zdecydował o dokonaniu ataku torpedowego w drugą burtę statku, okrążając go pod wodą. O godz. 13.15 wystrzelono kolejną torpedę z położenia podwodnego, po trafieniu której „Rio de Janeiro” przełamał się i w ciągu trzech minut zatonął. Zginęło 19 członków załogi oraz 164 przewożonych na pokładzie żołnierzy, utracono także cztery armaty przeciwlotnicze 105 mm, sześć armat 20 mm, 71 pojazdów, 73 konie oraz 292 tony zaopatrzenia. „Orzeł” poinformował o rezultacie swoich działań dowództwo flotylli w Rosyth. W oparciu o ten meldunek Admiralicja nadała tego dnia komunikat w radio:

Dziś w południe brytyjski okręt podwodny na patrolu storpedował i zatopił obok Lillesand na południowym wybrzeżu norweskim niemiecki statek zaopatrzeniowy „Rio de Janeiro” o 6800 tonach. „Rio de Janeiro”, liniowiec z Hamburga, miał na pokładzie około 400 żołnierzy i sprzęt wojenny. Większość żołnierzy zatонуła ze statkiem.

Sukces „Orła” polegał nie tylko na zatopieniu transportowca z wojskiem, ale przede wszystkim na zdemaskowaniu niemieckiego zamiaru ataku na Norwegię. Zarówno mundury żołnierzy – ofiar storpedowania, zaobserwowane przez załogę „Orła”, jak i zeznania niemieckich rozbitków, wyratowanych przez jednostki norweskie, świadczyły o tym, że operacja inwazyjna przeciwko Norwegii (desant zaplanowano na 9 kwietnia) jest w toku.

9 kwietnia około południa „Orzeł” wykrył w swoim sektorze trzy niemieckie patrolowce (uzbrojone trawlerzy). Następnego dnia wieczorem ponownie je napotkał, i po ich rozdzieleniu się, o 18.22 zaatakował jeden z nich z odległości ponad 200 m dwiema torpedami. Atak był jednak z nieznanых przyczyn nieskuteczny, gdyż torpedy nie trafiły (albo nie zadziały ich zapalniki) i wybuchły dopiero po chwili. Polski okręt w obawie przed kontratakami musiał zejść głębiej i nie mógł dobrze obserwować skutków ataku; z relacji wynika, że nie był jednak atakowany bombami głębinowymi. W starszych źródłach przypisywano „Orłowi” możliwe zatopienie jednostki, jednak powojenne analizy nie potwierdziły tego. Atakowany okręt zidentyfikowano później jako patrolowiec pomocniczy V 705 „Fritz Resler”. Operując w wyznaczonym sektorze 12 kwietnia „Orzeł” znalazł się na kursie wrogiego konwoju, w którego skład najprawdopodobniej wchodził transportujący wojsko frachtowiec „Itauri” (6338 BRT) i statek-pułapka Schiff 35 albo Schiff 40, eskortowane przez dwa pomocnicze patrolowce. Dowódca „Orła” chciał zaatakować statki, lecz pozycja była nieodpowiednia do użycia dziobowych wyrzutni torped, a przednia obrotowa wyrzutnia uległa zacięciu. Podczas obrotu rufowej wyrzutni, zanurzony okręt podwodny został dostrzeżony i statek zmienił kurs, po czym od 12.10 do 14.30 „Orzeł” był nieskutecznie obrzucany 20 bombami lub bombami głębinowymi przez samoloty, a następnie 21 bombami głębinowymi przez okręty eskorty. Dopiero w nocy okręt mógł wypłynąć na powierzchnię i przystąpić do ładowania baterii. Następnego dnia jednak został wykryty i był do wieczora poszukiwany i czterokrotnie atakowany przez okręty niemieckie, łącznie 20 bombami głębinowymi. W nocy okręt wynurzył się i odebrał rozkaz zmiany sektora. O świcie 14 kwietnia „Orzeł” zmienił sektor, lecz ponownie został około 9.00 wykryty przez ścigacz torpedowy i przez cały dzień atakowany 50 bombami głębinowymi, z których połowa spadła blisko, zwiększając przecieki. 15 kwietnia okręt otrzymał rozkaz przejścia do sektora C9, znajdującego się w pobliżu Skagerraku. Tam również okręt był tropiony przez nieprzyjacielskie jednostki nawodne, które zrzucały bomby głębinowe, lecz w oddali. Doszło wówczas do niekontrolowanego wynurzenia, po czym w toku awaryjnego zanurzenia okręt zszedł na głębokość aż 96, a według innych informacji 105 metrów. Tuż po północy 16 kwietnia przyszedł rozkaz z poleceniem zakończenia patrolu i 18 kwietnia około południa „Orzeł” powrócił do bazy.

Na przedostatni, jak się później miało okazać, patrol „Orzeł” wypłynął 28 kwietnia. Po dwóch dniach okręt przybył do rejonu patrolowania, wyznaczonego przez rozkazy Admiralicji – było to w pobliżu wybrzeża norweskiego, na wysokości portu Stavanger. Stamtąd skierowany został w rejon Jæderens. W trakcie rejsu z okrętu wielokrotnie spostrzegano dryfujące miny morskie. 3 maja okręt otrzymał rozkaz przeprowadzenia rozpoznania w rejonie na północ od równoleżnika 59°N. Wykrył tam 4 maja grupę niemieckich trałowców,

których zadaniem najwyraźniej było oczyszczanie akwenu z min. Tego dnia wieczorem okręt przeszedł, zgodnie z otrzymanym rozkazem, na pozycję 58°00'N 06°30'E. W trakcie patrolowania 6 maja dostrzeżono na brzegu wrak statku handlowego. 8 maja okręt otrzymał rozkaz przeprowadzenia rozpoznania na południe od dotychczasowego rejonu patrolowania – na wyznaczonej pozycji zaobserwowano dryfujące miny, obecność niemieckiego ścigacza, usłyszano niezidentyfikowane podwodne wybuchy. Wieczorem okręt otrzymał polecenie zakończenia patrolu. W drodze powrotnej „Orzeł” został zaskoczony we mgle przez samolot, rozpoznany jako niemiecki Dornier Do-16. Zbliżający się samolot odgoniono ogniem karabinów maszynowych, po czym okręt zanurzył się, unikając kolejnego nalotu. „Orzeł” powrócił do Rosyth 11 maja.



Por. Andrzej Piasecki, zastępca dowódcy

Na ostatni patrol na Morze Północne „Orzeł” wypłynął z Rosyth 23 maja 1940 roku o godz. 23.00. Zgodnie z rozkazem miał się udać do północnej części sektora „A3” (w centralnej części Morza Północnego, pomiędzy 55°10'N a 54°30'N i 03°30'E a 04°25'E), gdzie dotarł 24 maja. 1 czerwca o 15.06 rozkazem Admiralicji wyznaczono „Orłowi” nowy sektor – „A1” (pomiędzy 56°30'N a 55°45'N i 03°30'E a 04°25'E), zaś 2 czerwca o 10.02 po raz kolejny rozkazem Admiralicji zmieniono linię dozoru, który miał objąć polski okręt: tym razem były to rejonny na północ od sektora „J” (3 czerwca) i „E1” (4 czerwca) – miał tam zastąpić HMS „Trident”

„Orzeł” nie potwierdził odbioru tych rozkazów, co jednak nie wzbudzało zaniepokojenia dowództwa, które uważało, że brak odpowiedzi wynika z chęci niezdradzania niemieckim stacjom namiarowym dyslokacji okrętu. 5 czerwca polecono „Orłowi” zakończyć patrol o godzinie 22.00 dnia 6 czerwca, okręt miał powrócić do Rosyth dwa dni później. Gdy nie pojawił się w przewidywanym terminie w bazie, i nie odpowiadał na polecenie podania swojej pozycji, z dniem 11 czerwca 1940 roku został przez KMW uznany za zaginiony. Komunikat wydany 11 czerwca 1940 roku stwierdzał:

Z powodu braku jakichkolwiek wiadomości i nie powrócenia z patrolu w określonym terminie – okręt podwodny Rzeczypospolitej Polskiej »Orzeł« uważać należy za stracony.

kadm. J. Świrski, szef Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Następnego dnia Brytyjczycy wystosowali do KMW list, w którym pochwalili i wysoko ocenili wojenną działalność ORP „Orzeł”, oraz wyrazili swój żal z powodu zaginięcia jednostki. W podsumowaniu działalności „Orla” dowódca Floty Podwodnej RN stwierdził: *Dzielność i wydajność, które towarzyszyły „Orłowi” przy wykonywaniu jego służby, zasługują na najwyższą pochwałę, a rola, jaka przypadła okrętowi, była bardzo wartościowym udziałem w wysiłku wojennym sprzymierzonych.* wiceadm. Max Horton

Artykuł powyższy jest dużym skrótem artykułu pod tytułem ORP ORZEŁ (1938) zamieszczonym na stronach Wikipedii, wolnej encyklopedii. Pełny tekst z odsyłaczami i odnośnikami znacznie przekracza objętość naszego Biuletynu. Stefan Wasiljew

	HENRYK MĄKA Anegdoty z mesy Rok wydania 1995 Anegdoty z naszej floty Rok wydania 2015 <i>Z życzeniami przyjemnej lektury i Uśmiechnij się. To były dedykacje Henryka Mąki dla mnie na tych książkach z upoważnieniem do wykorzystania ich w „Łódce”. S Wasiljew</i>	
--	--	--

Śledź w zażaleniach

Władysław Broniewski nie wylewał za kołnierz. I jak na prawdziwego Sarmatę przystało, w charakterze zakąski najbardziej cenił solonego śledzika. Wracając pewnego jesienno dnia 1951 roku w domowe pielesze wstąpił do sklepu na rogu ulic Puławskiej i Szustra na Mokotowie i poprosił o ulubioną rybę. Po chwili ekspedientka wyłowiła z beczki dorodnego śledzia, po czym, trzymając go za ogon, podała znanemu poecie. A ten najzwyczajniej na świecie poprosił o papier.

- Śledzi nie zawijamy – padła typowa dla owego okresu odpowiedź. – Brakuje papieru.

- Nie? To poproszę o książkę zażaleń – powiedział na to Broniewski.

- Gdy mu ją podano, poeta wyrwał z niej parę kartek, zawinął śledzia i ku zdumieniu personelu bez słowa opuścił ten nieprzyjazny klientom przybytek Merkurego.

Jutro będzie o tym w gazecie

W 1961 roku w czasie obchodów Dni Morza w Szczecinie, na nowym dziesięcioletnim „Janek Krasicki” zdarzył się tragiczny wypadek. Pod ciężarem ludzi, pragnących zwiedzić przycumowany przy Wałach Chrobrego najnowszy nabytek PLO (Polskich Linii Oceanicznych), załamał się trap. Kilkanaście osób wpadło do Odry.

Na miejsce przybył wkrótce dziennikarz mający tego dnia dyżur w redakcji, aby natychmiast napisać o tym zdarzeniu do jutrzejszego numeru gazety, która wchodziła już niemal na rotacyjną maszynę. Jak zwykle w takich przypadkach, wokół statku pełno było gapiów, którzy napierali na kordon milicjantów.

- Z „Głosu” jestem – wołał rozpaczliwie redaktor do najbliższego stróża porządku, z miną Rejtana broniącego dojścia do miejsca tragedii. – Muszę wejść na pokład. Porozmawiać.

- No to co, że z „Głosu” – nastroszył się milicjant. – Po co się tam pchać, przecież i tak jutro przeczytasz pan o tym w gazecie!

Ulba Ulbie Uba nie ulbie

Po dwudziestu jeden dniach podróży od chwili wyjścia ze Szczecina i przebyciu 5169 mil morskich, w połowie lica 1961 roku statek „Kopalnia Mysłowice” majestatycznie przepłynął między strzegącymi hawańskiego portu twierdzami: Castillo del Morro i Castillo de la Punta. Z braku miejsca przy kei stanęliśmy wewnątrz wrzynającej się daleko w ład Zatoki Hawańskiej. Z prawej strony tętniło życiem miasto. Wśród palm i domów gnały setki głośno trąbiących samochodów. Przy Desamarado, San Pedro, del Puertojedne przy drugich gnieździły się bary, knajpki, winiarnie, kafejki i lodziarnie, których nazwy: „New York”, „Paradiso”, „Florida”, „Casanova” czy „London” można było odczytać bez lornetki. Z lewej natomiast, z wysokiej skarpy i dzielnicy Casablanca błogosławił port i miasto wielki posąg Chrystusa. Na wprost dziobu naszego dziesięcioletnika stały nad wodą portowe magazyny, na których widniał ogromny napis: „Fidel – Nikita”, „Mir – Družba”.

Po długiej podróży przez parę mórz i Atlantyk człowiek jest zawsze stęskniony za stałym lądem. Korzystając zatem z pierwszej okazji, wraz z kapitanem żeglugi wielkiej Anatolem Malejewskim, jego żoną i pierwszym mechanikiem Andrzejem Skurasem wybieramy się do miasta. Lądujemy przy nabrzeżu San Pedro. Hawana od pierwszej chwili zadziwia nas swym wartkim życiem i ...rewolucyjnością, mocniej podkreślaną z okazji najświeższego zwycięstwa nad siłami kontrrewolucji w Zatoce Świń. Na ścianach domów kolorowe plakaty wołają: „*Patria o muerte* – Ojczyzna albo śmierć! *Trabajo, estudio, fusil* - Praca, oświata, karabin! *Cuba si, yanqui no* – Kuba tak, jankesi nie! *Venceremos* – Zwycięzimy! Prawie na każdym rogu ulicy leżą przyzmy worów z piaskiem, za którymi stoją kształtne milicjantki i brodaci partyzanci z Sierra Maestra. Ludzie z bronią pilnują także portowych bram, rządowych gmachów, domów towarowych itp.

Gdy przechodzimy podcieniem domu towarowego Fin de Singlo, z krzesła stojącego pod kolumną zrywa się czekoladowy brodac w stroju khaki, żołnierz Ejercito Rebelde. Zostawiwszy na krześle swój automat, łapie mnie za rękaw kolorowej koszuli i pyta z zaciekawieniem:

- *Ingles* - Anglik?

- No – odpowiadam.

- *Portugués*?

- No – zaprzeczam.

- *Canadiense, italiano, aleman*?

- No, no, no odstrzeliwuję się zawzięcie.

Trochę się zastanawia, marszczy czoło i sięgając najwidoczniej w głąb swego słownika geograficznych pojęć, rzuca:

- *Checo, ruso*?

- No, no zaprzeczam niezmiennie.

Znów się zawahał, wreszcie wypalił głośno jak z armaty:

-Polonia!

- Si –przytakuję skwapliwie. – Polonia!

Gorąco klepie mnie po ramieniu, jakby spotkał od lat niewidzianego brata. A potem, najwidoczniej aby podkreślić, że już coś o Polsce wie i z Polakami się zetknął, stanął na baczność i głośno niczym jakieś rewolucyjne hasło wyskandował słowa, które wszystkich nas w tej oryginalnej scenerii zdumiały i rozśmieszyły:

- Ulba ulbie uba nie ulbie!

Gest Centkiewicza

Czesław Centkiewicz, znany badacz Arktyki i autor książek popularyzujących ten zimny rejon świata, barwnie i ciekawie opowiadał nieraz w radiu i telewizji o swoich przygodach i przeżyciach na dalekiej północy. Dla przyjaciół, zwłaszcza zaproszonych do jego warszawskiego mieszkania, miał zawsze pod ręką kilka pikantnych szczegółów z życia ptaków i zwierząt żyjących wśród śniegów i lodów. Pewnego wieczoru, gdy jego żona Alina krzątała się w kuchni, z zapalem opowiadał o miłosnych upodobaniach morskich słoń.

Otóż, kiedy taki tłuszcioch ma ochotę na miłosne igraszki, uderza swym grubym ogonem w gładką taflę lodu. Ooo, tak...

I Centkiewicz, aby unaocznić słuchającemu towarzystwu ten fakt, uderzył otwartą dłońią w blat stołu. Kiedy, trzykrotnie powtórzył ten gest, goście gruchnęli chóralnym śmiechem. Bo oto pojawiła się w progu pokoju pani Alina i przymilnie się uśmiechając, zapytała męża:

- Wołałeś mnie, kochanie?

Gdzieś pana widziałem

Podczas festiwalu piosenki żołnierskiej w Kołobrzegu milicjanci z radarem zatrzymali jadący z nadmierną prędkością samochód. Przez otwartą szybę wyrzwał Wojciech Siemion.

- O ile się nie mylę- powiedział sierżant z radiowozu – to widziałem już gdzieś pańską twarz.

- To zupełnie możliwe – wypina pierś aktor wczoraj jeszcze wyśpiewujący z warząchwią w rękę piosenki nad kotłem z żołnierską grochówką. Rzeczywiście, możliwe...

- No widzi pan – ucieszył się milicjant.- Od razu wiedziałem, że był pan już karany!

MORSKIE OPOWIEŚCI „W MORZU I NA CUMACH”

cykl prowadził ZDZISŁAW SZCZEPANIAK

(część VI wybranych opowiadań z książki „Z pasatem w żaglach”)

Na spotkanie z Maderą

(3 9 czerwca)

Wyszło słońce, a w nas wstąpiła całkiem inna energia. Jest ciepło, morze przybrało kolor ultramaryny, zaczynamy śmieiej myśleć o następnym przystanku, którym ma być - z pełnym szacunkiem dla kaprysów Neptuna – Madera. Płyniemy nadal po biskajskiej „cięciwie”, ale do Przylądka Finisterre, po którego minięciu odłożymy się na kurs w stronę „wyspy wiecznej wiosny”, już tylko około 90 mil. A do Madery jakieś 700. Spinaker ochoczo wypina swój ogromny brzuch, dzięki czemu poruszamy się z szybkością, której nie musimy wstydić się zbytnio przed delfinami. Zjawiły się dziś rano – jako doskonała wróżba na dalsze dni – i dobry kwadrans baraszkowały wokół jachtu, dając nam fory, to znowu wyprzedzając nas, niczym wspaniałe, żywe torpedy. Kto wie, może zwabił je nasz spinaker, który utrzymujemy ciągle, korzystając z tak ładnie wypinającego go wiatru?

Wieczorem wiatr jednak szybko rośnie i spinaker odchodzi na zasłużony wypoczynek. Nie rezygnujemy jednak od razu z szybkości i na dziobie pracuje teraz mniejszy od spinakera, ale mocniejszy i łatwiejszy do manewrów – kliwer. O zachodzie słońca raz jeszcze dodają nam otuchy delfiny, ale zanim zostawimy za sobą Finisterre, a wraz z nim kawałek Europy, wiemy, że Zatoka Biskajska może nam jeszcze pokazać swoje mniej łagodne oblicze. I tak też się stało. W nocy, z 4 na 5 czerwca, nastąpiła gwałtowna zmiana pogody. Wiatr bardzo szybko rósł w siłę, osiągając ok. 35węzłów, czyli 8 w skali Beauforta. Rozpoczęła się „kawalerska”

jazda na grzbietach 6-8 metrowych fal. W końcu jednak ściągamy nieco cugle, czyli zwijamy grota. Jachtem bardzo rzuca, więc i drzemka nie była komfortowa. Rankiem wiatr nieco zelżał (do 25 – 50 węzłów), ale i tak na samym kliwrcie rwaliśmy do przodu z nieosiągalną dotąd prędkością 8 – 9 „knotów”, jak wdzięcznie (i z angielska) określa się ilość węzłów, czyli mil morskich na godzinę.

Krótko mówiąc, „Biskaj” pokazał nam „na odchodnym”, na co go stać. Na szczęście w swojej łaskawości JKM Neptun zafundował nam wiatr z rufy. Gdyby tak przyszło walić w owe góry wodne dziobem, nie wspominalibyśmy groźnej zatoki najmilej... Wkrótce na trawersie mieliśmy hiszpański port Vigo, a kiedy wiatr zelżał, mogliśmy znowu wyciągnąć z worka naszą „lokomotywę”, czyli spinaker. Ponieważ słońeczko grzało coraz mocniej, rozpoczęliśmy też starania o zmianę karnacji skóry, w efekcie których paru z nas spiekło się „na raka” i rozpoczęła się żegluga, którą ktoś trafnie określił jako *wczasy pod masztem...*

Ale żadne wczasy nie trwają wiecznie, a te oceaniczne skracają kaprysy pogody, która wypuszcza, nie wiadomo skąd, nagle szkwały, odwraca pomyślny dotąd wiatr i zmusza do nocnych alarmów (jak np. 7 czerwca dla ratowania spinakera), podczas których gorączkowo zrzucaamy jedno żagle, stawiamy drugie, refujemy, odrefujemy, walimy dziobem w fale lub wystawiamy do nich rufę...

Poddawany tym zabiegom (i torturom) jacht jęczy, stęka, dźwiga się na szczyty fal lub z nich opada, a nasze – niby to już przyzwyczajone do takich ekscesów – żołądki także doznają rozkoszy podobnego falowania. Na razie jednak prezesa (czyli tego, który pierwszy odda stosowny hołd Neptunowi) ciągle nie ma, ale nie to jest najważniejsze. Pora w miarę dokładnie określić gdzie jesteśmy i jak daleko mamy do „wiecznie zielonej” Madery. Płyniemy już prawie 10 dni, słodkiej wody w zbiornikach zostało niewiele, toteż ten i ów zaczynał się coraz częściej wpatrywać w mapę z miną udającą nawigacyjną wiedzę, lub poważne zatroskanie.

W związku z powyższym 7 czerwca rozpoczęło się na jachcie pasjonujące współzawodnictwo między **radionawigacją**, reprezentowaną przez kpt Wiesława Kłosowskiego i jego radionamiernik, oraz **astronawigacją**, której zalety propaguje przy użyciu sekstantu oraz mnóstwa rozmaitych tablic – I Oficer Krzysztof Pankiewicz. Nas – znaczy resztę załogi kibicującej tej rywalizacji – ucieszył najbardziej wynik: wspólne trafienie w dziesiątkę.

Jednemu i drugiemu nawigatorowi „wyszło” bowiem z obliczeń, że do Madery zostało nam nie więcej jak dwie doby żeglugi. Z tej radości ...wiatr siadł i na widok oklapniętych żagli trzeba było uruchomić „katarynę”. Wielu mil z tego nie przybyło, ale za to hałas przywołał do nas delfiny, a po południu minął nas dostojnie pierwszy żółw.



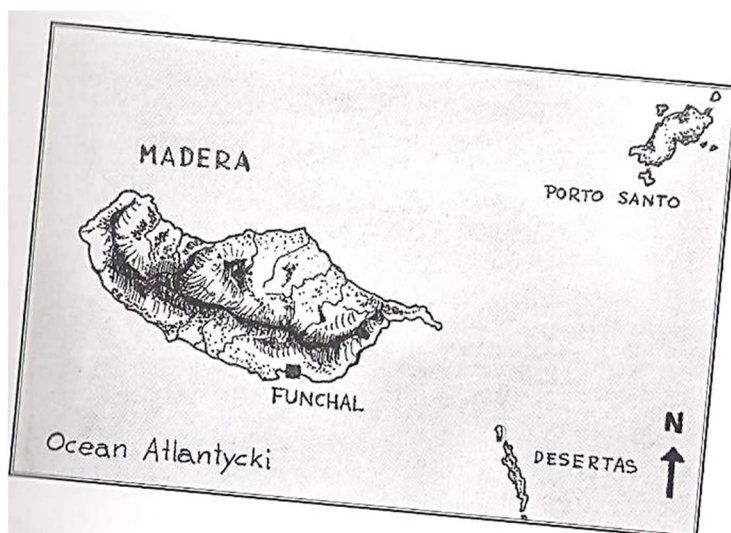
Nie bardzo mogliśmy sprawdzić kto był szybszy – ponieważ wspaniały przedstawiciel żyjących w morzu gadów płynął kontrkuresem. Gdzie? – żółw raczy wiedzieć! Za to my, rankiem 9 czerwca, zobaczyliśmy (przypadł mi ten zaszczyt pod koniec „pieska”) pierwsze wyspy należące do Portugalii Archipelagu Madery, a konkretnie groźnie sterzącą z morza skały wulkanicznej wysepki Porto Santo.

Nie zamierzaliśmy zatrzymywać się u jej brzegów, choć może byłoby warto, ponieważ Porto Santo owiana jest mitem „Wyspy Skarbów”. Wprawdzie na tej opisywanej przez Louisa Stevensona, ale co skarby, to skarby. Faktem jest, że w jednej z zatok pływonurkowie znaleźli na dnie morza sporo złotych monet i wiele sztab srebra.

Czekały tu do połowy lat siedemdziesiątych XX wieku na szczęśliwego znalazcę, ukryte w resztkach holenderskiego żaglowca, który w roku 1724, po ciężkim sztormie, zatonął wraz z całym wiezionym przez siebie bogactwem, właśnie u brzegów Porto Santo. Wprawdzie różni poszukiwacze, którzy się tu kręcili, nie wybrali ponoć z dna zatoki całego srebra, wprawdzie i my mamy na jachcie płetwy rurkę i maskę, ale...Kapitan zdecydował: Nie my zgubiliśmy - nie my będziemy podnosić...

Zresztą czas to także pieniądz. Mijamy więc Porto Santo (poza nią w archipelagu znajduje się jeszcze kilka małych, bezludnych wysepek) i płyniemy ile sił i wiatru w żaglach na coraz bliższą oczom Maderę. Zmierzamy do Funchal – jej malowniczo położonej stolicy i jedynego tutejszego portu „z prawdziwego zdarzenia”, nie licząc małych przystani w rybackich wioskach. Widok miasta rozłożonego na stokach gór i w olbrzymich wąwozach sprawia, że w niezwykłym tempie rozpoczynamy przygotowania do wyjścia na ląd.

W związku z tym, czyli hasłem *W co się ubrać?*- dzielimy z Basią jej rozterki w tym ważnym temacie. Z czasem pojawiają się także problemy ważniejsze od rodzaju koszul i szortów, w których mamy zamiar zadawać szyku na ulicach Funchal, Kapitan na przykład, którego rzeczy na rejs pakowała małżonka, nie może znaleźć swoich „polsilwerów”. Po krótkiej akcji, poszukiwawczej kreśli więc przy stole nawigacyjnym tekst depeszy, która pójdzie wkrótce z Funchal do Łodzi: Kochanie, gdzie schowałaś żyłki? Daj znać na Bermudy. Czekam z goleniem. Wiesiek



Ze względu na portowe warunki musimy stanąć na kotwicy w pewnej odległości od nabrzeża. Na takie właśnie okoliczności mamy ponton i wkrótce, ze względu na konieczność załatwienia przez skippera formalności związanych z naszym przybyciem wachtowy (czyli ja) wiozł będzie Wiesława K. ku brzegowi.



LIGA MORSKA i RZECZNA ZARZĄD OKRĘGU ŁÓDZKIEGO

Siedziba Muzeum Morskie im. adm. Kazimierza Porębskiego (w reorganizacji)
ulica Deotymy 1
93 – 165 Łódź

Informacje o nas znajdziesz w Internecie na stronach:

Ligi Morskiej i Rzeczej: www.lmir.pl zakładka „Wieści z Kół i Oddziałów”

portalu Ocalić od zapomnienia: www.ocalicodzapomnienia.eu

portalu Szkoły Podstawowej nr 139 w Łodzi www.sp139.edu.lodz.pl

portalu Szkoły Podstawowej nr 141 w Łodzi www.sp141lodz.pl

portalu VI Liceum Ogólnokształcącego im. J. Lelewela w Łodzi www.6lo.ayz.pl

Łódki w wersji kolorowej od numeru 175/2008 do bieżących można znaleźć na stronie LMiR

(Google> LMiR>po prawej stronie pojawiają się dwa zdjęcia pod którymi w prostokącie znajduje się napis „strona” – kliknąć 2x.pojawia się strona w nagłówku, której jest „O Lidze”, po wskazaniu przez kursor zjechać na wydawnictwa, kliknąć „Łódki”)

Podaruj 1,5% podatku na morsko-rzeczną edukację młodzieży

Od 1925 roku działa w Łodzi na rzecz edukacji marynistycznej samofinansujące się Stowarzyszenie Liga Morska i Rieczna z Zarządem Głównym w Gdańsku.

Możecie Państwo wesprzeć nasze działania przekazując 1,5% podatku za rok 2024 . W zeznaniu podatkowym PIT w rubryce: 147 podajemy nr KRS 0000 11 75 42

w poz. 148 przekazywaną kwotę,

w poz. 149 **Liga Morska i Rieczna Zarząd Główny dla ZO Łódzkiego LMiR,**

Tu znajdziesz roczniki „Łódki”

1. Wojewódzka Biblioteka Publiczna w Łodzi im. Marszałka Józefa Piłsudskiego 90-508 Łódź ul. Gdańska 102

2. Narodowe Muzeum Morskie 80-751 Gdańsk ul. Ołowianka 9/12

Tu znajdziesz miesięczniki i roczniki „Łódki”

3. Muzeum Morskie im. wiceadmirala Kazimierza Porębskiego przy VI LO ul. Deotymy 1 w Łodzi (w reorganizacji)

4. Archiwum Redakcji BI „Łódka” 93-434 Łódź ul. Halki 9 (do numeru 248/2022)

Opracowanie

Kobyliński Stanisław – honorowy główny redaktor, Stefan Wasiljew – redaktor główny i techniczny, Marek Wojnarowski-sekretarz Redakcji i

fotoreporter, **dr Mieczysław Prosnak** – stały redaktor artykułów historycznych, **Henryk Mąka** Anegdoty z mesy **Barbara Leszczyńska** - poezja

Zdzisław Szczepaniak MORSKIE OPOWIEŚCI „W MORZU I NA CUMACH

Skład i opracowanie komputerowe Stefan Wasiljew stewa9@wp.pl