

Na Skrzydłach Stalowego Orła

„Brakujący Raport” – badania nad utratą ORP Orzeł¹

Początek wojny i służba w Wielkiej Brytanii

Polski okręt podwodny Orzeł opuścił swój macierzysty port w Gdyni w dniu wybuchu wojny. Czternastego września zawiązał do Tallina w Estonii, w celu odesłania do szpitala chorego dowódcy i naprawy uszkodzeń. W dniu następnym kapitan Jan Grudziński otrzymał – wbrew postanowieniom prawa międzynarodowego – decyzję o internowaniu okrętu.

18 września załoga zdecydowała się na ucieczkę. Po osłonę nocy Orzeł zdołał wydrzeć się z basenu portowego i szczęśliwie uniknął ostrzału baterii portowych. W oparciu o ręcznie wykonane mapy przez ppor. marynarki Mariana Mokrskiego załoga Orła zdołała przejść przez Sund, Kattegat, Skagerrak i dotarła do Rosyth w Szkocji 14 października 1939 roku, rozpoczynając tym samym operacje wojenne przy boku Wielkiej Brytanii. 8 kwietnia 1940 roku Orzeł zatopił u brzegów Norwegii niemiecki transportowiec „Rio de Janeiro”. 23 maja wyszedł na swój siódmy, ostatni patrol...

Badania nad utratą ORP Orzeł

Archiwalnym badaniem nad utratą polskiego okrętu ORP Orzeł i miejscem wraku zajmuję się od 2005 roku. Dokumenty i oficjalne teorie w związku z zaginięciem rozpatrywane przez admiralicję brytyjską pozyskuję z archiwów europejskich i amerykańskich, oraz NHB². Brytyjskie źródła, w oparciu o które dokumentuję utratę polskiego okrętu, posiadały 30-letnią klauzulę tajności, tj. przypuszczalnie zostały udostępnione w brytyjskim archiwum³ w latach siedemdziesiątych.

Poprzez rekonstrukcje działań wojennych, zarówno niemieckich jak i alianckich, poddałem szczegółowej analizie szereg teorii zaginięcia ORP Orzeł. Pomimo że istnieją dokumenty wskazujące źródła bądź poszlaki, na podstawie których teorie te mogły zostać przedstawione, żadna z nich nie stanowi podstaw, aby uważać ją za właściwą.

Sprawdzone hipotezy

1. Omyłkowy atak torpedowy przez holenderski okręt podwodny 25 maja 1940 roku⁴.
2. Zaginięcie 25 maja na nienaniesionych na mapy polach minowych⁵.
3. Zatopienie okrętu przez Luftwaffe 29 maja⁶.
4. Zatopienie Orła na południowy zachód od rejonu zagrożonego przez Niemców⁷.

¹ “A Missing Report” – Historical Account on the ORP Orzel Last Patrol. Tytuł badania wysłanego przez autora do Działu Historycznego Ministerstwa Obrony Wielkiej Brytanii.

² NHB (Naval Historical Branch, MoD UK) - Dział Historyczny Ministerstwa Obrony Wielkiej Brytanii

³ National Archives, Kew, England (wówczas Public Record Office)

⁴ Feliks Prządak, *Prawda piękniejsza od fantazji 6/1964 Morze*.

⁵ List Admiralicji do kapitana Nadratowskiego z 1962 roku. J. Pertek, *Dzieje ORP Orzeł* Wydanie IV, 1998.

⁶ Informacja o niemieckim komunikacie radiowym: J. Pertek *Dzieje ORP Orzeł*, 1998.

⁷ W.S. Chalmers – *Max Horton and Western Approaches*, potwierdzona przeze mnie odnalezionym w 2005 roku dokumentem z patrolu brytyjskiego okrętu podwodnego HMS Taku (patrz: www.orzelsearch.com).

This article has been published on www.orzelsearch.com 3 June 2010.

Copyright: All material (text, images, maps) published on www.orzelsearch.com is the intellectual property. No part of www.orzelsearch.com: text, documents and their copies, images, letters, maps, photos (unless stated otherwise) may be copied, reproduced, broadcasted, downloaded, stored (in any medium), transmitted, showed in public, adapted or changed in any way (includes non-commercial web sites and forums). If you want to use any part of material published on www.orzelsearch.com, please write an inquiry to: tksearch.his@gmail.com

5. Domniemana teoria o wejściu na minę na wodach Skagerraku.
6. Wejście na minę dnia 7 czerwca (niemieckie pole minowe 16b) w drodze ze Skagerraku do Rosyth⁸.
7. Domniemana teoria o zatopieniu przez brytyjski niszczyciel.
8. Uwzględniony został wątek o rzekomym sygnale od Orła z dnia 4 czerwca 1940 roku.

„Brakujący Raport” – moja teoria na temat losów Orła

Jeden z dokumentów ukazujących operacje floty brytyjskiej wskazuje, że pierwsze wyjście Orła na patrol nastąpiło 23 maja o godzinie 20:05 lub nieco wcześniej⁹. Powód powrotu do bazy nie jest znany. Można przypuszczać, że okręt mógł doznać drobnej awarii technicznej. Drugie, ostateczne wyjście, udokumentowane przez Admiralicję po zaginięciu Orła, odbyło się o godzinie 23:00 tego samego dnia.

24 maja Orzeł miał przejść przez pozycję uwzględnioną w rozkazach, a następnie wejść w północną połowę sektora A.3, umieszczonego w centralnej części Morza Północnego. Być może w odniesieniu do tego obszaru niemiecki komunikat radiowy z 29 maja podał informację o zatopieniu alianckiego okrętu podwodnego. To również w tym sektorze A.3 operujący na południe od Orła HMS Taku zarejestrował na aparatach podsłuchowych trzy serie eksplozji. W oparciu o raport brytyjskiego okrętu wiceadmirał Max Horton przypuszczał, że zatopienie Orła nastąpiło 1 czerwca¹⁰.

Według meldunków z dnia 1 i 2 czerwca polski okręt miał się skierować do nowego obszaru pod Skagerrak, przechodząc wpierw przez sektor A.1. Nie ma w brytyjskim archiwum dokumentów, które by sugerowały, że Orzeł otrzymał wysłane do niego meldunki z bazy w dniu 1 i 2 czerwca i że kontynuował patrol pod Skagerrak. Faktem jest natomiast, że niemiecki kontrwywiad posiadał informację o nieznanym z nazwy alianckim okręcie podwodnym, przemieszczającym się z sektora A.1.

Niemiecki dokument z dnia 3 czerwca 1940 roku, zawierający streszczenia działań morskich, stwierdza:

Raporty o angielskich okrętach podwodnych [dotyczących wszystkich alianckich okrętów podwodnych; przyp. autor]

„7:00. Nieznany okręt, ustalony jako przemieszczający się z obszaru A1 do..., prawdopodobnie został zwolniony i jest w drodze powrotnej do bazy.”¹¹

Według brytyjskich dokumentów ukazujących rozmieszczenia okrętów podwodnych, tą „nieznaną” dla Niemców jednostką mógł być wyłącznie Orzeł. Żaden brytyjski i aliancki okręt

⁸ Na podstawie notatki *Orzel Loss* sporządzonej przez NHB z czerwca 1996 roku (dokument otrzymany od NHB w 2006 roku).

⁹ Feliks Prządak twierdził, że Orzeł wyszedł z Rosyth o godzinie 18:00, 23 maja. *Prawda piękniejsza od fantazji*, 6/1964 *Morze*.

¹⁰ ADM 199/1846 Raport HMS Taku (dokument znajdziesz na stronie www.orzelsearch.com)

Na Skrzydłach stalowego Orła – ORP Orzel storpedowany - hipoteza Feliksa Prządaka. Nasz Dziennik, 2006.10.21

¹¹ Tekst został przetłumaczony z niem. na ang. przez niemieckiego historyka/archiwistę na prośbę autora.

Meldungen über engl. U-Boote.

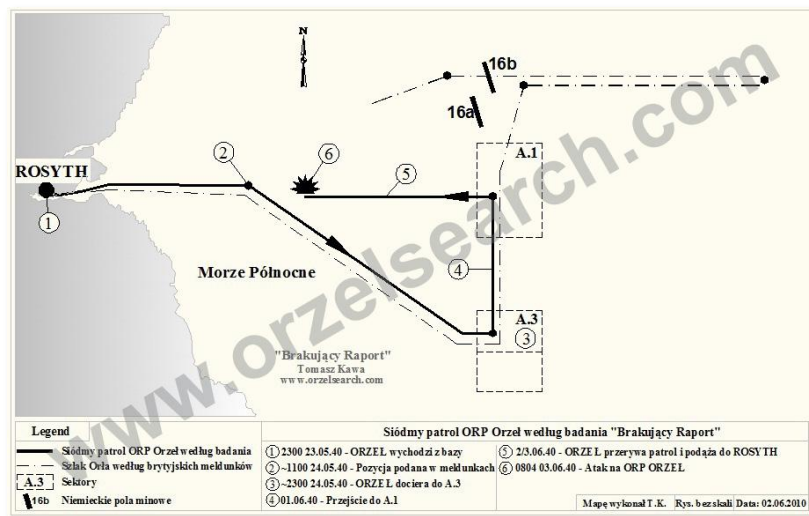
0700 Unbekannt von Gebiet A1 nach ..., wahrscheinlich abgelöst und auf Rückmarsch.

Reports about British submarines. “7.00 am unknown vessel ascertained marching from area A1 to ..., it is supposed that this vessel was relieved and it is on its way home.”

podwodny nie posiadał w swych meldunkach rozkazów przebywania w sektorze A.1. Ponadto żaden okręt nie operował w sektorze A.1, jak również nie przemieszczał się do - czy też przez niego... żaden, z wyjątkiem ORP Orzeł.

Powyższa niemiecka informacja nie mogła powstać w inny sposób niż na podstawie przechwyconych meldunków, i pozwala przypuszczać, że Orzeł wysłał przynajmniej jeden meldunek. Brytyjskie dokumenty wskazują, że Admiralicja nie otrzymała żadnego sygnału od Orła od czasu opuszczenia przez niego Rosyth.

Zatopienie



Moja teoria o zatopieniu Orła powstała między innymi na podstawie niemieckiej informacji oraz napotkanego w maju 2006 roku dokumentu, jakim jest raport z ataku brytyjskiego bombowca na niemiecki U-boat.

Był 3-ci czerwca 1940 roku, godziny poranne, kiedy pilot zasiadł za sterem bombowca Hudsona Z.224. O godzinie 8:04, w odległości około 125 mil od Rosyth, spostrzegł na powierzchni nieporuszający się U-boat z ciemnoszarym kamuflażem. Zatokrzył krąg w celu

wykonania ataku. Po naprowadzeniu samolotu zrzucił serię trzech bomb głębinowych na okręt, który był już w tym czasie w zanurzeniu. Bomby eksplodowały 15 metrów za wysuniętym ponad powierzchnię peryskopem¹². Po ataku ukazała się na powierzchni morza duża plama ropy¹³.

Dodam, że na podstawie dzienników zdarzeń i raportów z patroli, pozycje wszystkich - bez wyjątku - alianckich i niemieckich okrętów podwodnych nie odpowiadają pozycji zaatakowanego okrętu przez brytyjski bombowiec. Najbliższy okręt podwodny, niemiecki U-26, był oddalony o ok. 55 mil morskich od miejsca, gdzie nastąpił atak. Dziennik zdarzeń niemieckiego U-boata wskazuje, że U-26 nie zanurzał ani nie wynurzał się, nie spostrzegł bombowca oraz nie został przezeń zaatakowany około ósmej 3 czerwca.

Godzinę po ataku okręt podwodny (Orzeł) rzekomo wynurzył się. Na podstawie meldunku z godziny 10:46 do akcji włączona została brytyjska jednostka HMS Weston, która zaprzestała operacji przecinania kabli telegraficznych (kryptonim QUIDNUNC) i podążyła w pogoń za U-boatem. Dzienniki okrętowe HMS Weston nie przetrwały wojny. Natomiast zachowany raport z operacji w punkcie 3 stwierdza, że:

¹² Biorąc pod uwagę prawdopodobieństwo wysyłanych przez Orła meldunków, podczas ataku mógł wystawać ponad powierzchnię maszt antenowy.

¹³ Opis ataku w oparciu o dokument: AIR 2/2925 Operations: Sea Areas (Code B, 55/2/11): Attacks by aircraft on enemy submarines. National Archives, Kew, England. Kopia dokumentu do wglądu na www.orzelsearch.com

Weston rozpoczął pościg za okrętem podwodnym o godz. 11: 40 [...]. Poszukiwania nie przyniosły rezultatów, samolot nie zaobserwował plam ropy w zasięgu wzroku i poszukiwania przerwano o 16:00.

Korespondencja z rządem brytyjskim, polskim oraz ICRC¹⁴

W sierpniu 2007 roku moją teorię zaginięcia przedstawiłem w liście (e-mail) do Działu Historycznego Ministerstwa Obrony Wielkiej Brytanii:

„Polski Okręt Podwodny ORP ORZEŁ zatonął na skutek omyłkowego ataku przez siły brytyjskie w dniu 3 czerwca 1940 roku.”

Po kilku dniach zostałem poproszony przez NHB o skierowanie oficjalnego pisma. Ponad 200-stronicową kwerendę wysłałem w czerwcu 2008 roku do Portsmouth. Do Jej Wysokości Królowej Elżbiety II zwróciłem się w tym samym czasie z prośbą o odnalezienie wraku ORP Orzeł przez Królewską Marynarkę Wojenną Wielkiej Brytanii.

W październiku 2008 uzyskałem oficjalne stanowisko rządu brytyjskiego odnośnie mojej teorii zaginięcia oraz wniosku o zlokalizowanie wraku. Dział Historyczny stwierdził między innymi:

„Wprawdzie te argumenty są same w sobie przekonujące, nie odnoszą się jednak do istoty sprawy, czyli pozycji Orła podczas ataku bombowca Ochrony Wybrzeża. Zakładając, że gdyby Orzeł przetrwał do rana 3 czerwca i przyjął wysłane do niego instrukcje, pozycja okrętu byłaby o ponad 100 mil na północny-wschód od miejsca gdzie nastąpił atak.” (Na przytoczony wcześniej niemiecki dokument natrafiłem w sierpniu 2009 roku, stąd też dokument ten nie był częścią kwerendy wysłanej do brytyjskiego ministerstwa. Niemiecka wzmianka mówiąca o powrocie okrętu dementuje meldunek o kursie Orła (zgodnie z rozkazami pod Skagerrak), a zatem stwierdzenie brytyjskiego historyka, że: „pozycja okrętu byłaby o ponad 100 mil na północny-wschód od miejsca gdzie nastąpił atak” nie jest w tym momencie istotne.)

Odnośnie zlokalizowania Orła departament wraków Ministerstwa Obrony Wielkiej Brytanii napisał między innymi:

„Niestety, Marynarka Królewska nie posiada środków, aby odejść od zobowiązań operacyjnych i szukać wraków zaginionych okrętów. Nie sądzę więc, że możemy zrealizować pański wniosek. Jeśli Pan chce, może skontaktować się z polskim Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego, aby dowiedzieć się, czy posiada ono środki do zlokalizowania wraku.”

15 czerwca 2009 roku wystosowałem list do (ś.p.) Prezydenta Rzeczypospolitej, Pana Lecha Kaczyńskiego, informując go o badaniu losów Orła i korespondencji z rządem brytyjskim. Zwróciłem się do Pana Prezydenta z prośbą o współpracę polskiego i brytyjskiego rządu w sprawie zlokalizowania wraku ORP Orzeł przez Marynarkę Wojenną RP i Królewską Marynarkę Wojenną Wielkiej Brytanii. Kopię tego listu otrzymał Minister MON Pan Bogdan Klich, jak również osobistości Wielkiej Brytanii.

Biuro Spraw Zagranicznych przy Kancelarii Prezydenta RP poinformowało mnie w liście z 7 października 2009, że skontaktowało się z Ministerstwem Obrony Narodowej odnośnie mego wniosku. W rezultacie Kancelaria Prezydenta została poinformowana, że sprawę poszukiwań ORP

¹⁴ ICRC - International Committee of the Red Cross, Geneva.

Orzeł koordynuje MON. Kancelaria Prezydenta RP poprosiła mnie o skierowanie dokumentów do MON w celu rozpatrzenia.

W międzyczasie do Międzynarodowego Czerwonego Krzyża w Genewie (ICRC) skierowałem wniosek o sprawdzenie dokumentacji odnośnie opublikowanych artykułów z okresu wojennego, mówiących o rzekomym wyratowaniu części załogi polskiego okrętu przez Niemców i - w zależności od źródeł - osadzeniu ich w szpitalu w Gdyni bądź też w obozie jenieckim. W odpowiedzi oficer badań historycznych napisał:

„Niestety, nie posiadamy w naszych archiwach informacji o fakcie, że część marynarzy z ORP Orzeł mogła zostać przejęta przez siły niemieckie i uwięziona.”

Wiadomo jest, że żaden z marynarzy Orła nie przeżył wojny, żadna z rodzin nie odnalazła swoich krewnych. Nie można więc informacji o wyratowaniu traktować jako rzetelnej.

Przesłane informacje do MON RP

Kluczowe dokumenty ukazujące szlak Orła, sporządzoną mapę z pozycjami okrętu z dnia 3 czerwca 1940 roku, oraz współrzędnymi dwóch, niezidentyfikowanych do dziś wraków (w oparciu o informacje pozyskane z Brytyjskiego Biura Hydrograficznego), przesłałem do Ministerstwa Obrony Narodowej RP w dniu 3 czerwca 2010 roku, informując równocześnie o tym osobistości Wielkiej Brytanii.

Bardziej konkretne stanowisko będzie można przedstawić po odnalezieniu wraku i przeprowadzeniu na nim inspekcji przez archeologów.

Tomasz Kawa