

KINOŚWIAT

A CANAL+ COMPANY

TOMASZ ZIĘTEK ANTONI PAWLICKI TOMASZ SCHUCHARDT MATEUSZ KOŚCIUKIEWICZ RAFAŁ ZAWIERUCHA ADAM WORONOWICZ FILIP PŁAWIAK



ORZEŁ

OSTATNI PATROL

TAJEMNICA LEGENDARNEGO OKRĘTU

47. FESTIWAL
POLSKICH FILMÓW
FABULARNYCH
OFICJALNA
SELEKCJA
KONKURS GŁÓWNY

AURA FILMS oraz TELEWIZJA POLSKA S.A. WYTWÓRNIĄ FILMÓW DOKUMENTALNYCH I FABULARNYCH GOSPODARSTWO FILMOWE PRODUKCJA FILMÓW JACEK BLAWUT ORZEŁ, OSTATNI PATROL POLSKI INSTYTUT SZTUKI FILMOWEJ MINISTRA KULTURY I DZIEDZICTWA NARODOWEGO
WYTWÓRNIŁ TOMASZ ZIĘTEK, MATEUSZ KOŚCIUKIEWICZ, ANTONI PAWLICKI, FILIP PŁAWIAK, TOMASZ SCHUCHARDT, ADAM WORONOWICZ, RAFAŁ ZAWIERUCHA, JAN BUDNIK, MICHAŁ MISZA CZORNY, MICHAŁ DĄBROWSKI, SEBASTIAN BĘLA, KAMIL DUBROWIŃSKI, JAKUB GASTOWSKI, RYAN RALPH GERARD, FILIP GURŁACZ, HUBERT HANOWICZ, JAKUB JAKUBIŁŁO, ROBERT JURZYTBA, FILIP KRUPA, SZYMON KWIATKA, ADAM KRUPA, MICHAŁ PAWLICKI, WIKTOR PIETRZYŃSKI, EDWARD C. SHOTT, DANIEL SZANDO, KRZYSZTOF SZCZEPANIUK, KIMBARI SZYMAŃSKI, KAMIL TOLSKI, PAMEL TOMASZEWSKA, ELWIER WITKER, MARCEJ WITKER, TOMASZ WŁOSSAK, ARTUR ŻURKOWSKI
WYTWÓRNIŁ JACEK BLAWUT WYTWÓRNIŁA MARCELA KOŃDOWSKA WYTWÓRNIŁA PAREK & WÓDZIK WYTWÓRNIŁA RADOŚĆ JAKI ICHON, MICHAŁ JAKUB, TOMASZ WYTWÓRNIŁA WALECZKA ZADARSKA WYTWÓRNIŁA BARBARA KRYSIAK WYTWÓRNIŁA ROBERT FELIPIŃSKI WYTWÓRNIŁA ELŻBIETA BRZOZKA
WYTWÓRNIŁA AURA FILMS ANNA BLAWUT MAŁGORZATA WYTWÓRNIŁA BARTEK GŁOŃKO WYTWÓRNIŁA TELEWIZJA POLSKA S.A. MARCIN SKABARA KRZYSZTOF MAGWIŃSKI JUSTYNA POBŁĘKA WYTWÓRNIŁA FILMÓW DOKUMENTALNYCH I FABULARNYCH ZBIORNIW DODATKOWSKA AGNIESZKA BĘDZIŃSKA
GOSPODARSTWO FILMOWE LESZEK KOŁEĆ, JERZY PAJOS PRODUKCJA FILMÓW JACEK BLAWUT

W KINACH OD 14.10

HONOROWY
PATRONAT AKCJI
EDUKACYJNEJ:



Minister
Edukacji i Nauki

MATERIAŁY EDUKACYJNE PRZYGOTOWANE
PRZEZ MUZEUM HISTORII POLSKI.

HONOROWY
PATRONAT
NAD PREMIERĄ:



Ministerstwo
i Dziedzictwa
Narodowego



Spektakularna produkcja o legendarnym polskim okręcie podwodnym ORP „Orzeł”, który w czasie II wojny światowej wslawił się bohaterskimi czynami w starciach z niemiecką flotą. Film przedstawia trzymającą w napięciu i owianą tajemnicą historię ostatniego patrolu jednostki. Jego scenariusz oparto na znanych już faktach, jak i zupełnie nowych dokumentach na temat możliwych losów okrętu. Za reżyserię odpowiada Jacek Bławut – zdobywca Polskiej Nagrody Filmowej Orzeł za „Wirtualną wojnę” oraz Srebrnych Lwów na Festiwalu Filmowym w Gdyni za „Jeszcze nie wieczór”. Odpowiedzialna za zdjęcia jest Jolanta Dylewska, autorka zdjęć do głośnego filmu Agnieszki Holland „W ciemności”, za który otrzymała m.in. nagrodę za najlepsze zdjęcia na Festiwalu Filmowym w Gdyni. W gwiazdorskiej obsadzie wystąpili: Mateusz Kościukiewicz, Rafał Zawierucha, Adam Woronowicz, Tomasz Ziętek, Antoni Pawlicki, Tomasz Schuchardt, Filip Pławiak i wielu innych.

Jest rok 1940. Gdy na plażach Dunkierki trwa gorączkowa ewakuacja alianckich żołnierzy, skryty w głębinach Morza Północnego sunie supernowoczesny polski okręt podwodny ORP „Orzeł”. Doskonale wyszkolona załoga ma na swoim koncie spektakularne czyny, w tym brawurową ucieczkę z Tallina i zatopienie niemieckiego transportowca „Rio De Janeiro”. Teraz staje przed niebezpieczną misją, w trakcie której będzie musiała zmierzyć się nie tylko z zagrożeniem w postaci min podwodnych, bomb głębinowych, wrogich okrętów i patrolujących teren samolotów, ale również z coraz bardziej napiętą atmosferą na pokładzie. To, co wydarzy się w kolejnych dniach, napisze ostatnią kartę z historii legendarnego polskiego okrętu i jego załogi.

Przygotowanie wiernej rekonstrukcji wnętrza okrętu ORP „Orzeł” zajęło ponad rok. W jego stworzeniu wzięli udział historycy, konsultanci oraz oficerowie i marynarze, którzy służyli na bliźniaczym okręcie ORP „Sęp”. Dzięki użyciu nowoczesnej technologii modułowej oraz zastosowaniu specjalnej platformy hydraulicznej udało się niezwykle realistycznie odwzorować zachowanie okrętu podczas wynurzeń, zanurzeń oraz w czasie wybuchów bomb głębinowych. Zdjęcia na Bałtyku zrealizowano przy współpracy z Ministerstwem Obrony Narodowej i udziale jednostek z 3. Flotyli Okrętów i 8. Flotyli Obrony Wybrzeża.

Obsada: Tomasz Ziętek, Antoni Pawlicki, Tomasz Schuchardt, Mateusz Kościukiewicz, Rafał Zawierucha, Adam Woronowicz, Filip Pławiak i inni.

Gatunek: **wojenny / dramat**

Produkcja: **Polska 2022**

Reżyseria i scenariusz: **Jacek Bławut**

Producent: **AURA FILMS – Anna Bławut-Mazurkiewicz i Bartek Gliński**

Koproducenci: **Telewizja Polska S.A., Wytwórnia Filmów Dokumentalnych i Fabularnych, Gdynskie Centrum Filmowe, Produkcja Filmów Jacek Bławut**

Film jest współfinansowany przez Polski Instytut Sztuki Filmowej oraz dofinansowany ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Projekt realizowany w ramach obchodów stulecia odzyskania niepodległości oraz odbudowy polskiej państwowości

Śpiący rycerze

Historia filmu *Orzeł. Ostatni patrol* nie zaczęła się w chwili pisania scenariusza, tylko dużo wcześniej – w dzieciństwie reżysera Jacka Bławuta. „Od zawsze interesowała mnie historia Orła oraz historia generalnie, a szczególnie ta dotycząca II wojny światowej. Gdy miałem kilkanaście lat, mogłem z pamięci podać wyporność okrętów oraz inne dane techniczne, a także ich dokonania – i to nie tylko polskiej marynarki wojennej, także amerykańskiej, japońskiej i niemieckiej” – mówi Jacek Bławut. I dodaje: „Orzeł był naszą gwiazdą. Zawsze zastanawiałem się, gdzie się zagubił, gdzie są ci chłopcy, czyli załoga, jak oni sobie radzą? Miałem w głowie ich obraz, ale nie zmęczonych lub martwych. Wyobrażałem sobie, że są jak śpiący rycerze, którzy czekają, żeby znowu wyruszyć w drogę, może tym filmem w jakimś sensie wracają do nas”.

To właśnie niesamowicie dzielna załoga Orła zawsze była w centrum zainteresowania Jacka Bławuta, i to ich walka z ciężkimi warunkami panującymi na pokładzie: strachem, narastającą klaustrofobią prowadziła wyobraźnię filmowca. „Generalnie wróg był w nich samych, w ich głowach. Są w zatopionej w wodzie puszcze, mają radio, z którego dowiadują się, że hitlerowskie Niemcy i stalinowska Rosja chcą ich kraj unicestwić. Chciałem opowiedzieć też – o ich tęsknocie, o okrucieństwie wojny. O młodych ludziach, z których część nawet nie zdążyła się zakochać, czy nie pożegnała się z matką. Nie doświadczyli jeszcze życia, a już musieli je oddać, żeby inni mogli je zachować i dzisiaj w spokoju żyć”.

Przygotowania

Orzeł jak prawdziwy

Wnętrze filmowego Orła miało być niewygodne, ciasne. Miała w nim cieknąć lub lecieć woda – czyli tak jak było w rzeczywistości na okrętach. „Ponieważ reżyser jest dokumentalistą, dobrze się czuje w wiernie odtworzonych wnętrzach” – wyjaśnia Marcelina Początek-Kunikowska, scenografka. W związku z tym dekoracja miała zachować wymiary oryginalnego okrętu. „Zrobiliśmy kilka skrótów filmowych, połączyliśmy m.in. mesę oficerską z podoficerską, ale reszta zachowała oryginalny rozmiar. Dużo rozmawialiśmy z Jackiem Bławutem i Jolą Dylewską, czy nie chcieliby, abym powiększyła niektóre przestrzenie, albo odstawiła jakiś element – dając więcej miejsca kamerze, ale zdecydowali, że wolą, aby wymiary były takie jak w prawdziwym Orle” – dodaje Marcelina Początek-Kunikowska. Dodaje, że zarówno operatorka, jak i reżyser są „bardzo odważni i im trudniejsze mają warunki pracy, tym jest ona dla nich ciekawsza”.

Scenografka szukała i sprawdzała, jak inne ekipy przed nią tworzyły takie konstrukcje, była nawet z wizytą w Belgii, gdzie powstawał akurat film o okręcie podwodnym. W ramach przygotowań scenografka wraz z Jolantą Dylewską i reżyserem zamknęli się w... kontenerze portowym, żeby sprawdzić, jak to jest, gdy jest się w zamkniętej konstrukcji, która unosi się w górę i w dół, trzęsie się i nie ma kontaktu z ziemią.





fot. Andrzej Wencel

Uszy i oczy Orła

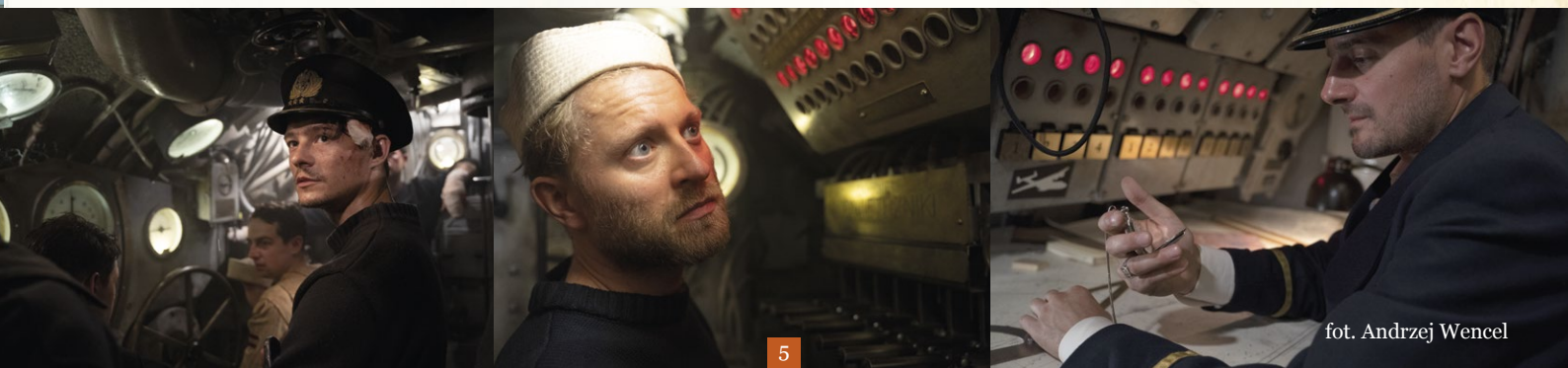
„Na początku współpracy zawsze zadaję reżyserowi pytanie o to, kim lub czym jest kamera w filmie, żeby zrozumieć, jakiego rodzaju narrację wizualną mam budować. Gdy zapytałam o to Jacka, powiedział: „To Orzeł ma patrzeć na Nich” – opowiada Jolanta Dylewska, autorka zdjęć filmowych („W ciemności”, „Pokot”, „Ajka”). „Tak złapałam mego operatorskiego byka za rogi, zaczęły przychodzić obrazy. Szybko zrozumiałam, że jedna para oczu (czyli jedna kamera) Orłowi nie wystarczy, bo struktura okrętu podwodnego to wiele pomieszczeń (dwie centrale, mesa, torpedownia etc.), w których nieustannie toczy się akcja równoległa, bo tak właśnie funkcjonuje organizm Orła. Więc „oczy Orła” to musi być system kamer połączonych jedną zasadą wynikającą z relacji okrętu z bohaterami. A główna kamera będzie niewidzialnym dodatkowym załogantem. Prowadzona przez scenariusz będzie blisko aktorów, będzie „zachowywać się” jak inni członkowie załogi, czując i rozumiejąc przestrzeń wokół tak jak oni. Będzie wiedziała np. jak się zachować, gdy ogłoszony jest alarm bojowy...” – dodaje operatorka.

„Kiedy zakładałem, że będziemy opowiadać również z punktu widzenia Orła, nie chodziło mi o wizualne popisy, tylko o to, by pokazać możliwie jak najmocniej strach załogi, żeby oddać odczucie duszenia się, zatrucia gazowego dwutlenkiem węgla czy chlorem, czyli w skrócie: oddać ich stres i męczarnię” – wyjaśnia Jacek Bławut. „Chciałem, żebyśmy się zbliżyli do momentu dla nich najtrudniejszego, którego sobie nie wyobrażamy, bo nie wiemy, co przeżyli. Konfrontacja z wrogiem w bitwie to nic w porównaniu do walki w ciszy ze swoim strachem i słabościami – to jest heroizm, bohaterstwo” – dodaje reżyser.

„Chodziło nam o pokazanie symbiozy załogi z okrętem. Orzeł był technologicznie skomplikowaną konstrukcją, która była niczym żywy organizm” – precyzuje producentka Anna Bławut-Mazurkiewicz. „Legendę Orła możemy przeczytać w wielu źródłach, ale poczuć, jak mogło być na jego pokładzie – tylko dzięki naszemu filmowi” – dodaje.

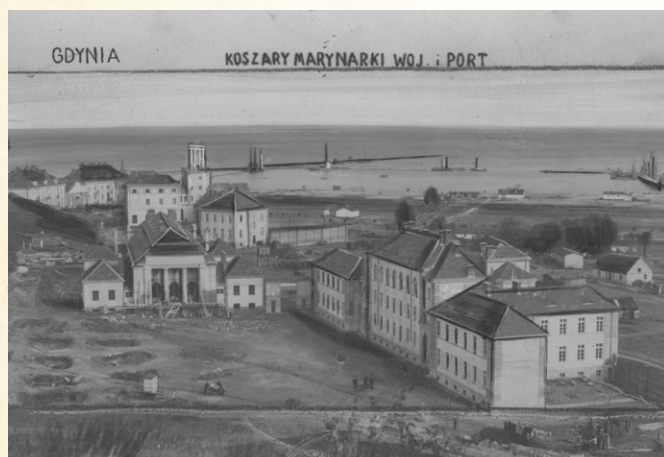
„Orzeł. Ostatni patrol” w kinach od 14 października.

Dodatkowe materiały o filmie *Orzeł. Ostatni patrol* dostępne na www.kinoswiadukacji.pl/filmy/orze-ostatni-patrol w zakładce „Pobierz materiały edukacyjne”



fot. Andrzej Wencel

POLSKA MARYNARKA WOJENNA W LATACH 1918-1945



PORT WOJENNY W GDYNI, BUDYNKI ADMIRALICJI I KOSZARY MARYNARKI WOJENNEJ, 1928 R. (NAC)

W czerwcu 1919 roku na mocy traktatu wersalskiego niepodległa Polska uzyskała dostęp do Bałtyku. Uroczystych zaślubin z morzem dokonał w lutym 1920 roku generał Józef Haller. Oba te wydarzenia poprzedził dekret Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego z dnia 28 listopada 1918 roku z rozkazem utworzenia marynarki polskiej.

147-kilometrowy odcinek polskiego wybrzeża pozbawiony był portu, zarówno handlowego, jak i wojennego. Polska marynarka nie posiadała okrętów. Kadra oficerska, wywodząca się z marynarek dawnych państw zaborczych, szkolona była w dwóch różnych językach, według trzech różnych regulaminów. Brakowało specjalistycznych nazw – polska terminologia morska dopiero się kształtowała. Budowaniu polskiej floty wojennej nie sprzyjała sytuacja ekonomiczna kraju. Nie wszyscy politycy w kręgach władzy widzieli sens inwestowania w gospodarkę morską.

1 maja 1920 roku wzniesiono polską banderę wojenną na ORP „Pomorzanin” – okręcie zakupionym od Niemców¹ i przeznaczonym do prac hydrograficznych. W latach dwudziestych polska flota wojenna liczyła kilka okrętów pozyskanych z podziału dawnej floty niemieckiej (wymagających remontu torpedowców i trałowców) oraz dwie nowoczesne kanonierki. Te ostatnie jednostki, zbudowane na rosyjskie zamówienie w fińskiej stoczni, były doskonale wykonane i posiadały solidną konstrukcję. Wszystkie okręty służyły głównie do szkoleń.

Jesienią 1920 roku uruchomiono port wojenny w Pucku. Współzarządzany przez Polskę port w Wolnym Mieście Gdańsku pozostawał poza granicami kraju. W 1925 roku rozpoczęto budowę portu wojennego na Oksywiu. Rok później przeniesiono komendę portu wojennego z Pucka do Gdyni. W 1931 roku otwarto port wojenny na Helu.

Budowa Marynarki Wojennej wymagała odpowiednich kadr. Chętnych do służby na morzu nie brakowało, wśród nich było wielu młodych idealistów, romantyków, miłośników książek podróżniczych i przygodowych. W 1922 roku w Toruniu utworzono Oficerską Szkołę

Marynarki Wojennej, kilka lat później przemianowaną na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej. Od podchorążych wymagano sprawności, inteligencji i bystrości. W czasie wojny, która wkrótce wybuchła, absolwenci uczelni wykazali się wiedzą, zdolnością podejmowania bardzo trudnych decyzji, odpornością psychiczną i odwagą.

Z początkiem lat trzydziestych nastąpił znaczący rozwój Marynarki Wojennej. Do służby trafiły zbudowane za granicą nowoczesne kontrtorpedowce – ORP „Wicher” i „Burza”. Jednostki wykonane zgodnie z polskimi założeniami charakteryzowały się silnym uzbrojeniem artyleryjskim i torpedowym, dużą prędkością maksymalną oraz możliwością zabrania znacznego zapasu paliwa i żywności. Dużą autonomiczność i silne uzbrojenie posiadały podwodne stawiacze min: ORP „Wilk”, „Żbik” i „Rys”. Polską flotę zasilili również zbudowane w Polsce trałowce.

Sposobem na wzmocnienie stanu posiadania polskiej floty miała być ogólnonarodowa zbiórka pieniędzy. W 1926 roku powstała fundacja, której celem była budowa okrętu podwodnego. Początkowo fundusze zbierano wśród oficerów Wojska Polskiego. W pełni społeczny charakter zbiórka uzyskała w 1928 roku, kiedy powołano do życia Komitet Floty Narodowej. Do końca 1937 roku udało się zgromadzić ponad osiem milionów złotych.



OKRĘT HYDROGRAFICZNY ORP „POMORZANIN” (NAC)

W styczniu 1936 roku parafowano w Hadze dokument dotyczący budowy dwóch dużych, nowoczesnych okrętów podwodnych dla Marynarki Wojennej. Zgodnie z jego zapisami, pierwsza z jednostek miała powstać w stoczni we Vlissingen, druga zaś w Rotterdamie. Okręty budowane w stoczniach holenderskich miały być gotowe po 30 i 33 miesiącach od podpisania kontraktu. Dzięki staraniom strony polskiej Holendrzy zgodzili się, aby około 85 procent przewidzianego kosztu budowy „podwodnych drapieźników” pokryto polskimi produktami rolnymi. Ponadto Marynarka Wojenna miała dostarczyć część wyposażenia i materiałów, takich jak osprzęt radiowy, uzbrojenie artyleryjskie i strzeleckie.

¹Pierwszy polski okręt formalnie zakupił Józef Unrug – kapitan marynarki, kierownik polskiego Urzędu Hydrograficznego w Gdańsku, we wrześniu 1939 r. dowódca Obrony Wybrzeża. Niemcy odmówili oficjalnej sprzedaży jednostki polskiemu rządowi.



ORP „GARLAND”, 1945 R. (WIKIPEDIA)

W 1937 roku do służby w Marynarce Wojennej weszły kolejne kontrtorpedowce: zbudowane w Wielkiej Brytanii ORP „Grom”, „Błyskawica” i największy okręt bojowy polskiej floty wojennej – stawiacz min ORP „Gryf”.

W lutym 1939 roku tłumnie powitano wchodzący do portu w Gdyni okręt podwodny ORP „Orzeł”. Bliźniacza jednostka, ORP „Sep”, dotarła do kraju w kwietniu 1939 roku.



PROMOCJA ABSOLWENTÓW SZKOŁY PODCHORAŻYCH MARYNARKI WOJENNEJ, 1934 R. (NAC)

Z nadejściem lata 1939 roku wzmógł się na Bałtyku ruch niemieckich okrętów wojennych. Podczas ćwiczeń polskie jednostki stawały się często obiektami pozorowanych ataków niemieckich ścigaczy i samolotów. 25 sierpnia 1939 roku do portu w Gdańsku zawinął niemiecki pancernik „Schleswig-Holstein”.

30 sierpnia 1939 roku z portu w Gdyni odeszły trzy okręty – kontrtorpedowce „Błyskawica”, „Grom” i „Burza”. Istniało ryzyko, że pozostające na Bałtyku duże okręty będą stanowiły łatwy cel i szybko zostaną zniszczone. Działania przeciwko Niemcom jednostki te miały prowadzić z Wielkiej Brytanii.

1 września 1939 roku „Schleswig-Holstein” rozpoczął działania wojenne, ostrzeliwując Westerplatte. Celem ataku niemieckiego lotnictwa stały się porty wojenne w Gdyni i na Helu. Polska marynarka wojenna została z walki wyeliminowana w ciągu pierwszych dni wojny. W porcie na Helu Luftwaffe zatopiło kontrtorpedowiec „Wicher” i stawiacz min „Gryf”. Ocalałe okręty podwodne operujące na Bałtyku – „Sep”, „Rys”, „Żbik” – zostały internowane w Szwecji. ORP „Orzeł” po ucieczce z internowania w Tallinie w połowie października dotarł do wybrzeży Wielkiej Brytanii. Wcześniej schronienie w Wielkiej Brytanii znalazł okręt podwodny „Wilk”.

Tymczasem już w początkach września 1939 roku polskie jednostki pozostające w Wielkiej Brytanii przystąpiły do działań bojowych. Podporządkowane brytyjskiemu dowództwu brały udział w patrolach bojowych, eskortowaniu konwojów i stawianiu min. 18 listopada 1939 roku w Londynie została podpisana umowa o współpracy polskiej Marynarki Wojennej z marynarką brytyjską. Polskie okręty były podporządkowane operacyjnie Admiralicji Brytyjskiej, oficerowie i marynarze mieli nosić polskie mundury i odznaki służbowe. Pierwsze sukcesy polska Marynarka Wojenna odniosła w kampanii norweskiej w kwietniu 1940 roku. ORP „Orzeł” zatopił niemiecki transportowiec, natomiast ORP „Grom”, „Błyskawica” i „Burza” brały udział w akcji przeciwko niemieckim atakom w Narviku. W czasie walki zatonął ORP „Grom”. Na przełomie maja i czerwca 1940 roku polskie okręty ewakuowały brytyjski korpus ekspedycyjny i francuskie wojsko z Dunkierki i Calais.



NISZCZYCIEL ORP „GROM”, 1937 R. (NAC)

Od 1940 roku polska marynarka otrzymywała nowe okręty od Royal Navy. Były wśród nich kontrtorpedowce „Garland”, „Piorun”, „Krakowiak” i „Ślązak”, okręt podwodny „Sokół” oraz lekki krążownik „Dragon”. Polskie jednostki angażowano do eskortowania konwojów i operacji alianckich na Morzu Północnym, Atlantyku i Morzu Śródziemnym. Obok silnych eskadr anglo-amerykańskich i innych okrętów sojuszników polskie okręty brały udział w inwazji w północnej Francji w czerwcu 1944 roku.

Straty polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939 – 1945 wyniosły 25 jednostek i ponad 650 poległych oficerów, podoficerów i marynarzy.

Jak powiedział Brian Tunstall, historyk angielski: *Ze wszystkich flot Zjednoczonych Narodów żadna nie walczyła lepiej w warunkach najwyższych trudności operacyjnych niż Polska Marynarka Wojenna.*

Beata Wolszczak



ORP „BŁYSKAWICA”, 1938 R. (NAC)

OKRĘT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ „ORZEŁ”

Jego kariera będzie błyskotliwa, ale krótka. Okręt zginie w pełni chwały.¹



WODOWANIE ORP „ORZEŁ”, VLISSINGEN 1939 R. (NAC)

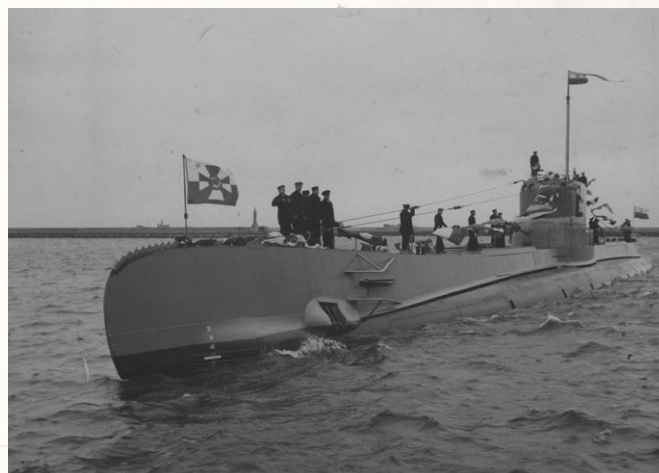
W sierpniu 1936 roku w holenderskiej stoczni w Vlissingen rozpoczęto budowę okrętu podwodnego, pierwszego z dwóch zamówionych przez polską Marynarkę Wojenną. W maju następnego roku rozkazem Ministra Spraw Wojskowych jednostce nadano imię „Orzeł”.

15 stycznia 1938 roku w obecności licznej delegacji z Polski i przedstawicieli gospodarzy dokonano wodowania okrętu. Imię „Orzeł”, uroczystie nadane przez Jadwigę Sosnkowską, miało symbolizować siłę bojową okrętu, a także wielkość społecznych starań, dzięki którym jednostka została zbudowana. Ponieważ pogoda była wyjątkowo mroźna, nastąpiło zgęstnienie smaru na szynach pochylni, co spowodowało trudności w zejściu okrętu do wody. Ostatecznie jednostkę zwodowano przy pomocy pompy hydraulicznej i dwóch lokomotyw.

ORP „Orzeł” był dużym, ponad osiemdziesięciometrowym okrętem, uzbrojonym w dwanaście wyrzutni torpedowych, a także w armatę morską kalibru 105 milimetrów, podwójne działo przeciwlotnicze kalibru 40 milimetrów i podwójny przeciwlotniczy karabin maszynowy (kaliber 13,2 milimetra). Maksymalna prędkość nawodna wynosiła 20 węzłów, podwodna – 9 węzłów, maksymalna głębokość zanurzenia – 80 metrów. Autonomiczność okrętu, czyli zdolność do ciągłego przebywania w morzu bez uzupełniania zapasów oraz w gotowości do wykonywania zadań bojowych, sięgała trzech miesięcy. Wszystkie parametry stawiały okręt w rzędzie

najnowocześniejszych jednostek tego typu.

Uroczyste powitanie okrętu w porcie wojennym w Gdyni odbyło się 10 lutego 1939 roku. W skład załogi „Orła” wchodziło sześciu oficerów i pięćdziesięciu czterech podoficerów i marynarzy. Dowódcą okrętu był 37-letni komandor podporucznik Henryk Kłockowski, funkcję jego zastępcy od maja 1939 roku pełnił kapitan marynarki Jan Grudziński, wówczas 32-letni. Oficerowie byli absolwentami Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu. Średnia wieku załogi wynosiła około 32 lat (rozpiętość wieku 23 – 40 lat).



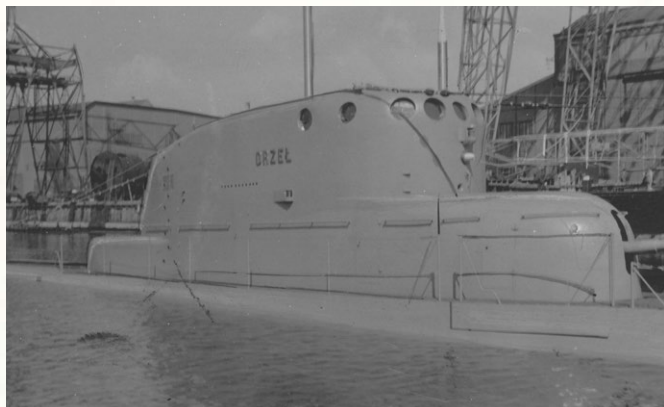
ORP „ORZEŁ” WPŁYWA DO PORTU W GDYNI 1939 R. (NAC)

Z chwilą wybuchu wojny 1 września 1939 roku zadaniem okrętów podwodnych była ochrona portów w Gdyni i na Helu. Pozycję „Orła” wyznaczono wewnątrz Zatoki Gdańskiej, gdzie jego możliwości operacyjne były ograniczone z powodu bliskości wybrzeża i płytkości Zatoki Puckiej. 4 września, wobec kilkakrotnego obrzucenia okrętu bombami lotniczymi i narastającego zagrożenia ze strony niemieckich jednostek, ORP „Orzeł” opuścił Zatokę Gdańską i skierował się na północ. Na pokładzie odkryto uszkodzenia urządzeń, ograniczające zdolność zanurzania i manewrowania okrętem pod wodą.

W kolejnych dniach ORP „Orzeł” prowadził dozór pomiędzy Gotlandią a Estonią. Z nieznanых powodów okręt nie przeszedł do sugerowanego przez dowództwo sektora w okolicach portu w Piławie, lecz przemieszczał się w kierunku Zatoki Fińskiej. 13 września dowódca okrętu podjął decyzję o wejściu do portu w Tallinie.

Po wyrażeniu zgody na wejście „Orła” do tallińskiego portu władze estońskie podjęły decyzję o internowaniu jednostki. Dowódca, komandor Kłockowski, z powodu podejrzenia tyfusu został zatrzymany w szpitalu. Do szpitala skierowano również jednego z marynarzy. Obowiązki dowódcy okrętu objął kapitan marynarki Jan Grudziński, który przedtem, na wiadomość o internowaniu, zniszczył tajne akta, szyfry, książkę o szyfrowanych depech, mapę z naniesionymi polami

¹Horoskop dla ORP „Orzeł” ułożony przez kapitana marynarki Józefa Chodakowskiego, zamilowanego astrologa. Do maja 1939 r. pełnił on funkcję zastępcy dowódcy okrętu.



ORP „ORZEŁ” W DOKU STOCZNI VLISSINGEN, 1939 R. (NAC)

minowymi. 16 września Estończycy rozpoczęli rozbijanie okrętu. Skonfiskowano znajdującą się na pokładzie broń palną, wyniesiono pociski artyleryjskie, wymontowano zamki z armat, zabrano czternaście z dwudziestu torped znajdujących się na okręcie. Okręt pozbawiono map nawigacyjnych.

Od chwili przekazania informacji o internowaniu wśród załogi dojrzała myśl o ucieczce. Decyzję podjęto 17 września rano. Od tej pory polska załoga sabotowała prace przy rozbijaniu okrętu. Przecięto stalową linę dźwigu wyladującego torpedy, uniemożliwiono demontaż żyrokompasu i radiostacji, nie dopuszczono do rozłączenia wałów napędowych. Dwaj marynarze, korzystając z przepustki, zdobyli informacje o obowiązujących przepisach i zwyczajach panujących w porcie. Kolejny marynarz, udając łowienie ryb w basenie portowym, dokonał pomiarów głębokości basenu. Wreszcie nadpiłowano cumy łączące okręt z nabrzeżem. W nocy 18 września „Orzeł”, zrywając cumy, ruszył w stronę wyjścia z portu. Po drodze utknął na podwodnej części portowego falochronu, z którego szczęśliwie udało mu się wycofać. Załoga portu otworzyła ogień w kierunku wypływającej jednostki, początkowo z broni ręcznej i maszynowej, a następnie z dział portowych. Okręt uniknął trafień, dokonując zanurzenia. W celu uniknięcia pościgu pierwsze godziny po ucieczce „Orzeł” spędził unieruchomiony na dnie morza. Z okrętu została wysłana do dowództwa polskiego wiadomość o pomyślnej ucieczce z Tallina oraz braku map i szyfrów. Tymczasem estońska marynarka otrzymała rozkaz traktowania „Orla” jako okrętu pirackiego i zatopienia go w przypadku spotkania. Również flocie sowieckiej wydano rozkaz wytopienia i zatopienia okrętu.

Po udanej ucieczce, pomimo braków w uzbrojeniu i nieposiadania map nawigacyjnych, dowódca ORP „Orzeł” podjął decyzję o pozostaniu na Bałtyku i prowadzeniu walki tak długo, dopóki pozwoli na to zapas paliwa, prowiantu i słodkiej wody. Oficer nawigacyjny, podporucznik marynarki Marian Mokrski, opracował mapę Bałtyku i Cieśnin Duńskich na podstawie danych z niemieckiego spisu latarni morskich, pozostawionego przez nieuwagę Estończyków.

Na pokładzie okrętu znajdowali się dwaj estońscy strażnicy, obezwładnieni w chwili ucieczki. Kiedy Niemcy podali fałszywą wiadomość o ich zamordowaniu, załoga „Orla” wyokrętowała obu Estończyków u wschodnich

wybrzeży Gotlandii. Zaopatrzone ich w żywność, pieniądze w kwocie 50 dolarów w złocie, z przeznaczeniem na powrót do kraju, oraz list do dowódcy marynarzy z wyjaśnieniem okoliczności ich zatrzymania.

Przez kolejne dni jednostka prowadziła patrol w okolicy wysp Gotlandii i Olandii (mapa 1). Wkrótce na okręcie zaczęło brakować słodkiej wody, topniał zapas paliwa, załoga była wyczerpana, kilku marynarzy chorowało. 7 października kapitan Jan Grudziński podjął decyzję o przejściu do Wielkiej Brytanii. Po pokonaniu kolejnych bałtyckich cieśnin – Sundu, Skagerraku i Kattegatu – 12 października okręt dotarł na Morze Północne (mapa 2). U wybrzeży Szkocji 14 października wysłano z pokładu depeszę o obecności okrętu. Po 26 dniach od ucieczki z Tallina ORP „Orzeł” pod eskortą brytyjskiego niszczyciela wszedł do szkockiego portu Rosyth w zatoce Firth of Forth.

Przed powrotem okrętu do służby konieczne było przeprowadzenie napraw i uzupełnienie uzbrojenia. Kilka tygodni, w ciągu których okręt pozostawał w stoczni, załoga przeznaczyla na odpoczynek, naukę języka, szkolenie do zadań w nowych warunkach. 29 grudnia 1939 roku po raz pierwszy od ponad dwóch miesięcy ORP „Orzeł” wyszedł z portu jako eskorta konwoju zmierzającego do Norwegii. Na pierwszy samodzielny patrol okręt wyruszył 18 stycznia 1940 roku na wody norweskie. Zadanie polegało na patrolowaniu przydzielonego sektora i prowadzeniu obserwacji. Napotkane jednostki nieprzyjacielskie należało zniszczyć. W dzień okręt pozostawał w zanurzeniu na głębokość peryskopu, w nocy wychodził na powierzchnię w celu naładowania akumulatorów oraz wietrzenia. Po dwóch tygodniach powrócił do bazy. W okresie od 18 stycznia do 11 maja 1940 roku ORP „Orzeł” wykonał pięć około dwutygodniowych patroli. Dramatyczny przebieg miał czwarty patrol, podczas którego 8 kwietnia „Orzeł” storpedował i zatopił zamaskowany statek handlowy. Był nim niemiecki frachtowiec „Rio de Janeiro”, a na jego pokładzie znajdowali się żołnierze i sprzęt wojskowy. Statek okazał się częścią niemieckich sił inwazyjnych. ORP „Orzeł” zdemaskował niemieckie przygotowania do ataku na Norwegię. Następnego dnia rano, 9 kwietnia 1940 roku, wojska niemieckie wkroczyły do Norwegii. Po bojowym sukcesie „Orzeł”, tropiony przez okręty i lotnictwo przeciwnika, kilkakrotnie znalazł się w niebezpieczeństwie.

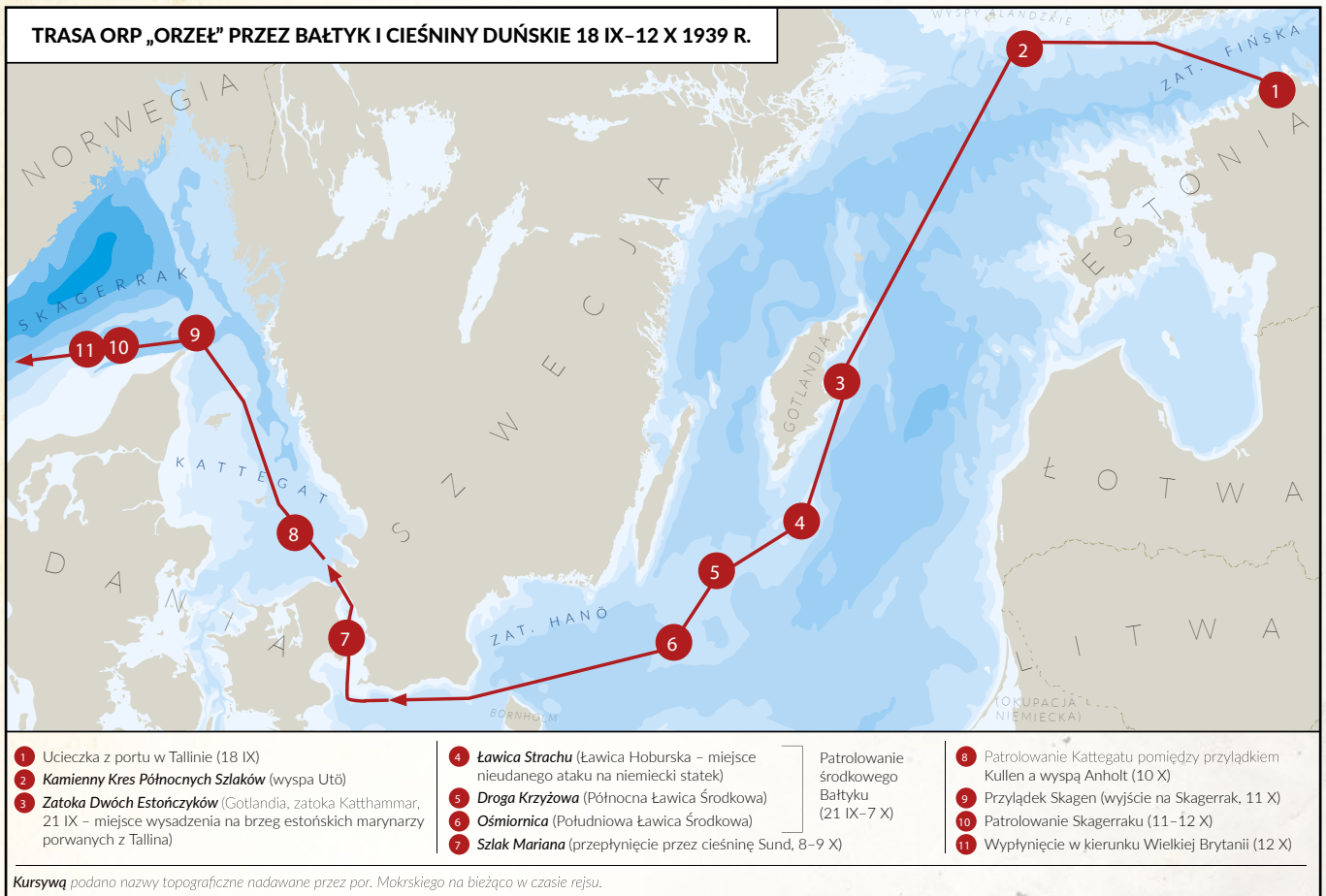
23 maja 1940 roku ORP „Orzeł” wyszedł na kolejny, szósty patrol. Obszarem działania miał być rejon Morza Północnego na zachód od wylotu cieśniny Skagerrak, pomiędzy wschodnim wybrzeżem Szkocji a południowym wybrzeżem Norwegii. Od chwili wypłynięcia do dnia 8 czerwca, kiedy okręt miał powrócić do bazy w Rosyth, dowództwo nie otrzymało od „Orla” żadnych sygnałów. W związku z 24-godzinnym opóźnieniem powrotu polskiego okrętu 9 czerwca 1940 roku został on uznany za zaginiony...

„Orzeł” dowodzony przez kpt. mar. Jana Grudzińskiego swą działalnością wojenną wślawił imię Polski i Polskiej Marynarki Wojennej po wsze czasy, stworzył on nieśmiertelną legendę o polskim bohaterstwie morskim.²

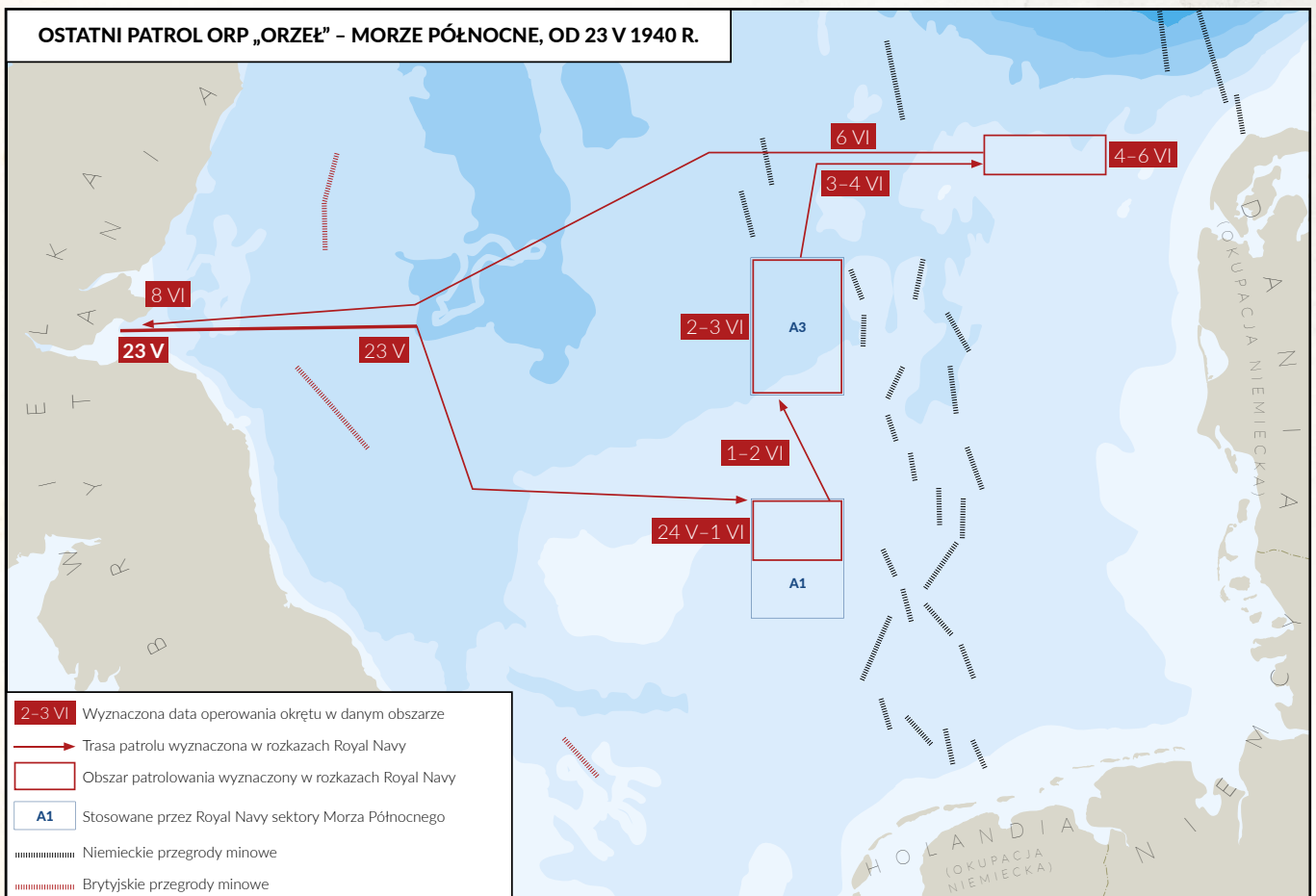
Beata Wolszczak

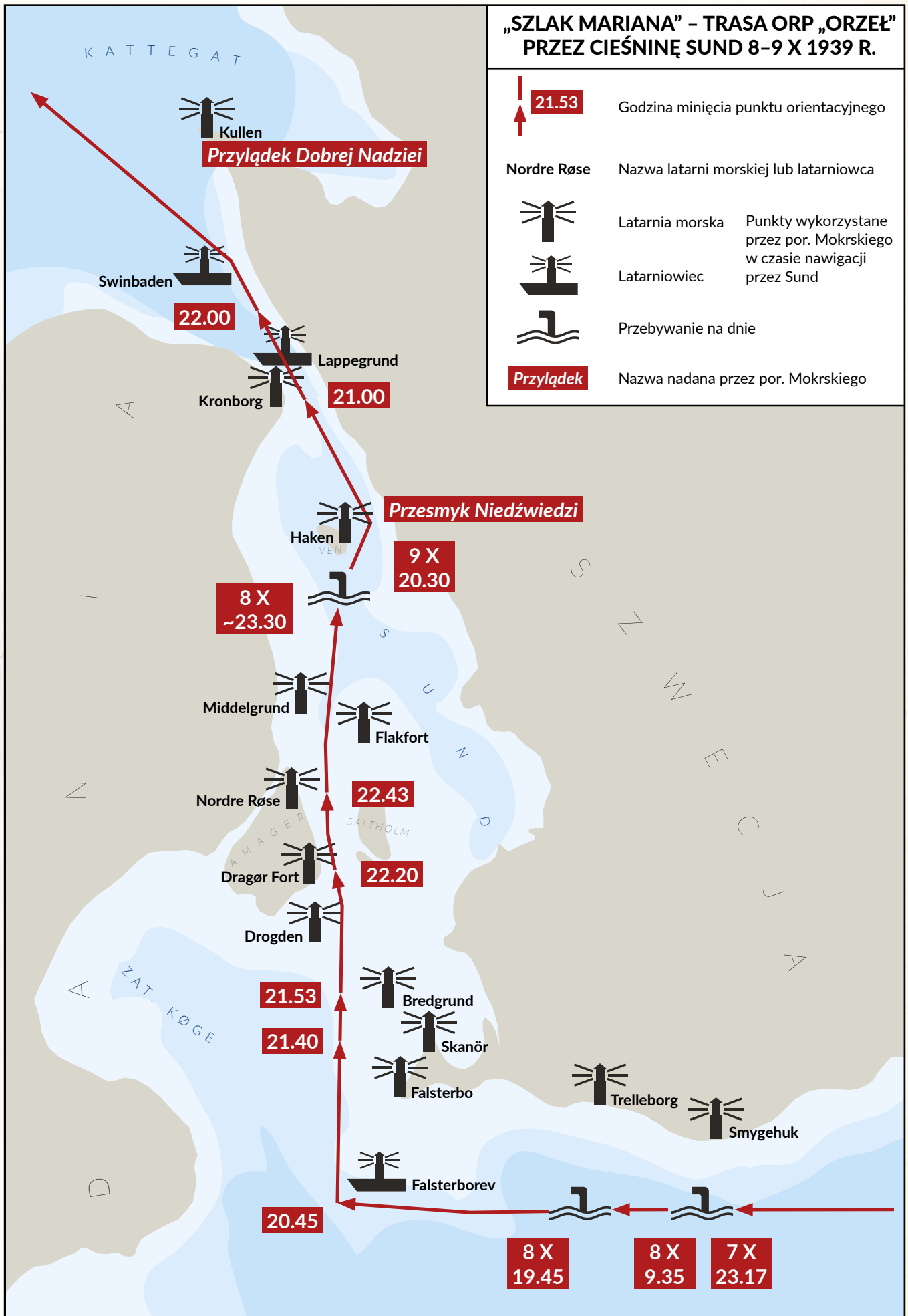
² Z rozkazu dziennego gen. Władysława Sikorskiego z okazji rocznicy bitwy warszawskiej, 12 sierpnia 1940 roku.

Mapa nr 1



Mapa nr 3





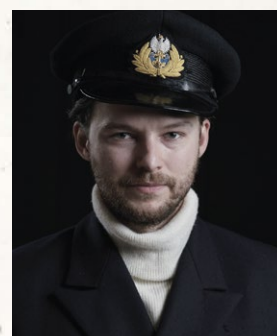
BIOGRAMY WYBRANYCH CZŁONKÓW ZAŁOGI

(KOLEJNOŚĆ WEDŁUG STARSZEŃSTWA NA OKRĘCIE)



Jan Grudziński (1907-1940): kapitan marynarki, dowódca ORP „Orzeł”. Był absolwentem Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu. Służbę na okrętach podwodnych rozpoczął w 1936 roku. Pełnił funkcję zastępcy dowódcy na okrętach: „Żbik”, „Ryś” i „Wilk”. Był oficerem broni podwodnej na ORP „Ryś” i „Żbik”. Na przełomie 1938 i 1939 roku nadzorował w Rotterdamie budowę okrętu podwodnego „Sęp” jako zastępca dowódcy okrętu. W maju 1939 roku objął stanowisko zastępcy dowódcy ORP „Orzeł”. Skromny, cichy, wręcz nieśmiały, był dobrze zapowiadającym się oficerem. Ze względu na usposobienie Grudzińskiego załoga okrętu nazywała go „Panienką”. Był jednak człowiekiem o silnym charakterze, opanowanym, spokojnym, skrupulatnym. Surowy dla siebie, wymagający wobec podwładnych. 15 września 1939 roku w Tallinie przejął obowiązki dowódcy okrętu. Pod jego dowództwem 18 września internowany okręt wyszedł z Tallina i 14 października dotarł do bazy Royal Navy w Rosyth w Szkocji. 21 października 1939 roku Grudziński został oficjalnie mianowany dowódcą okrętu ORP „Orzeł”. Odznaczony dwukrotnie Orderem Wojennym Virtuti Militari, Krzyżem Walecznych, Medalem Morskim oraz brytyjskim Distinguished Service Order (Za Wybitną Służbę). Pośmiertnie awansowany do stopnia komandora podporucznika.

Andrzej Piasecki (1911-1940): porucznik marynarki, zastępca dowódcy okrętu. Koledzy nazywali go „Pablem”. Absolwent Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Na okrętach podwodnych służył od 1936 roku, na początku na ORP „Wilk”. Służbę na ORP „Orzeł” rozpoczął latem 1938 roku w Vlissingen jako oficer broni podwodnej. Zdecydowany, energiczny, przedsiębiorczy, powszechnie lubiany. 15 września 1939 roku w Tallinie przejął obowiązki zastępcy dowódcy okrętu. Od końca marca 1940 roku w Wielkiej Brytanii porucznikowi towarzyszyła żona Krystyna, której udało się wydostać z okupowanego kraju. Odznaczony Krzyżem Walecznych i Medalem Morskim.



Marian Mokrski (1915-1940): podporucznik marynarki, oficer broni podwodnej. Ukończył Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Był oficerem na okrętach „Burza” i „Wicher”, a następnie na okręcie podwodnym „Wilk”. Służba na ORP „Orzeł”, którą rozpoczął w maju 1939 roku jako oficer nawigacyjny, była spełnieniem jego marzeń. Świetnie wysportowany, o pogodnym usposobieniu i niezmaconym poczuciu humoru. Kiedy „Orzeł” pozbawiony map nawigacyjnych uciekł z internowania w Tallinie, porucznik Mokrski na podstawie niemieckiego spisu latorń sporządził mapę Bałtyku i mapę cieśnin duńskich. Kawaler Krzyża Walecznych i Medalu Morskiego.

Florian Roszak (1912-1940): porucznik marynarki, I oficer mechanik. Absolwent Wydziału Technicznego Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Od 1936 roku pełnił służbę oficera mechanika na okrętach podwodnych ORP „Ryś”, „Żbik”, a następnie na ORP „Sęp” w budowie. W styczniu 1939 roku objął obowiązki I oficera mechanika na ORP „Orzeł”. Dobry fachowiec o spokojnym usposobieniu. Przez załogę nazywany był „Trzonkiem”. Odznaczony Krzyżem Walecznych, Medalem Morskim oraz brytyjskim Distinguished Service Cross. Pośmiertnie awansowany do stopnia kapitana marynarki wojennej.



Jerzy Sosnowski (1914-1940): podporucznik marynarki, II oficer mechanik. Ukończył Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Służył na okręcie „Burza”, na którym z początkiem wojny dotarł do Wielkiej Brytanii. W styczniu 1940 roku rozpoczął służbę na ORP „Orzeł” jako II oficer mechanik. Prowadził pamiętnik, w którym obok refleksji osobistych notował informacje na temat bieżących wydarzeń, opisywał szczegóły życia wewnątrz okrętu. Pamiętnik zachował się wśród prywatnych rzeczy podporucznika pozostawionych na okręcie-bazie HMS „Forth”.

Wacław Foterek (1899-1940): chorąży marynarki, motorzysta. W Marynarce Wojennej od 1924 roku. Z uwagi na fachowość i doświadczenie został przydzielony jako osoba wspierająca Komisję Nadzorczą Budowy Okrętów w Holandii. Na ORP „Orzeł” był kierownikiem maszyn. Najstarszy wiekiem na okręcie. Odnznaczony brytyjskim Distinguished Service Medal.

Józef Stelmaszyk (1902-1940): starszy bosman, torpedo-miner. Do Marynarki Wojennej wstąpił jako ochotnik w 1922 roku. Od 1931 roku służył na okręcie podwodnym „Wilk”. W 1938 roku został skierowany do Holandii, gdzie wszedł w skład przygotowawczej załogi ORP „Orzeł” jako gospodarz działu broni podwodnej. Odnznaczony brytyjskim Distinguished Service Medal.



Henryk Kotecki (1902-1940): starszy bosman, radiotechnik. W Marynarce Wojennej od 1922 roku. Doskonale fachowiec, radioamator, członek Polskiego Związku Krótkofalowców, szkolił radiotechników Marynarki Wojennej. Jego doświadczenie i umiejętności wykorzystywano podczas organizowania łączności na okrętach podwodnych. Służbę na ORP „Orzeł” rozpoczął latem 1938 roku w Holandii jako gospodarz działu radiotelegraficznego. Kawaler Krzyża Walecznych.

Wacław Szubert (1909-1940): bosmanmat, artylerzysta. Do Marynarki Wojennej wstąpił w 1929 roku. Służył m.in. na niszczycielach „Burza”, „Grom”, „Błyskawica”, następnie na okrętach podwodnych „Ryś” i „Żbik”. W skład załogi „Orła” wszedł latem 1938 roku jako gospodarz działu artylerii. Podczas pobytu w Holandii ożenił się. Jego żonie udało się przedostać z okupowanej Polski do Wielkiej Brytanii. W kwietniu 1940 roku małżeństwu urodziła się córka Elżbieta. Odnznaczony Krzyżem Walecznych.

Eryk Sopoćko (1919-1943): mat podchorąży. Przydzielony na ORP „Orzeł” w ramach stażu w marcu 1940 roku. Wcześniej służył na niszczycielu „Grom”. Brał udział w dramatycznym patrolu „Orła” w dniach 3 – 18 kwietnia 1940 roku, kiedy został zatopiony niemiecki transportowiec „Rio de Janeiro”. Po wyokrętowaniu z „Orła” służył na innych okrętach. Awansowany na podporucznika marynarki jesienią 1941 roku. Zginął na północnym Atlantyku na storpedowanym niszczycielu ORP „Orkan”. Pośmiertnie awansowany do stopnia porucznika marynarki. Jest autorem książek i artykułów poświęconych walce na morzu, w tym *Orzeł's Patrol. The story of the Polish Submarine* (Londyn 1942), wydanej w języku polskim w 2010 roku pod tytułem *Patrole „Orła”*. W filmie „Orzeł”. *Ostatni patrol* jest pierwowzorem fikcyjnej postaci Kadeta Eryka.

Biogramy opracowała Beata Wolszczak.
fot. Andrzej Wencel

Materiały merytoryczne przygotowane na podstawie:

- H. Jando, *ORP „Orzeł” Historia i hipotezy jego zatonięcia*, Gdynia 2019
- J. Pertek, *Dzieje ORP „Orzeł”*, Gdańsk 1998
- J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1987



fot. Andrzej Wencel

ORP „ORZEŁ”

Lekcja może się odbyć przed projekcją filmu *Orzeł*. Ostatni patrol jako wprowadzenie do tematu.

Cele lekcji

Uczeń

1. Zdobywa wiedzę o początkach polskiej Marynarki Wojennej w dwudziestoleciu międzywojennym.
2. Zdobywa wiedzę o powstaniu ORP „Orzeł” i losach okrętu.
3. Kształtuje umiejętność analizy tekstu.
4. Kształtuje umiejętność analizy źródeł historycznych.
5. Kształtuje umiejętność dyskusji, argumentacji i wyciągania wniosków.

Metody

Rozmowa nauczająca, praca w grupach, analiza tekstu źródłowego, burza mózgów.

Przebieg zajęć:

1 Wprowadzenie:

Nauczyciel pokazuje uczniom pocztówkę przedstawiającą zaślubiny Polski z morzem (materiał pomocniczy nr 1) i zadaje pytania:

- Jakie wydarzenie zostało przedstawione na pocztówce?
- Kiedy miało ono miejsce?
- Kto lub co jest głównym bohaterem wydarzenia?
- Jakie elementy obrazu są istotne i przyciągają uwagę?

W rozmowie podsumowującej powinny znaleźć się następujące fakty:

10 lutego 1920 roku odbyły się symboliczne zaślubiny Polski z morzem. Reprezentujący Rzeczpospolitą gen. Józef Haller wrzucił do morza jeden pierścień, a drugi założył sobie na palec. W czasie uroczystości mówił: *Teraz wolne przed nami światy i wolne kraje. Żeglarz polski będzie mógł dzisiaj wszędzie dotrzeć pod znakiem Białego Orła, cały świat stoi mu otworem.*

Warto przypomnieć uczniom, że na mocy traktatu wersalskiego Polska odzyskała dostęp do Morza Bałtyckiego na odcinku 147 kilometrów. W jej granicach nie znalazł się jednak żaden większy port.

2 Rozwinięcie:

Nauczyciel zadaje uczniom pytanie: Jakie wyzwania w związku z tą sytuacją stanęły przed odrodzonym państwem polskim? W czasie burzy mózgów uczniowie dzielą się swoimi pomysłami. Najważniejsze z nich są zapisywane na tablicy: odbudowa floty handlowej, odbudowa Marynarki Wojennej, budowa portu, stworzenie zaplecza szkoleniowego dla przyszłych marynarzy itp.

Nauczyciel wyświetla na tablicy lub rozdaje uczniom wydrukowane ogłoszenia i artykuły (materiał pomocniczy nr 2). Wspólnie analizują materiały, odpowiadając na pytania:

- Jakie działania zostały podjęte, aby rozbudować polską flotę?
- W jaki sposób zbierano pieniądze?
- Kto zaangażował się w zbiórkę funduszy?

Po uzyskaniu odpowiedzi nauczyciel przekazuje uczniom informację, że za pieniądze ze zbiórki Funduszu Obrony Morskiej zbudowano nowoczesny okręt podwodny „Orzeł”, który był jedną z najlepiej wyposażonych jednostek bojowych tego typu na Morzu Bałtyckim.

ORP „Orzeł” stał się legendą. Dlaczego?

Uczniowie próbują znaleźć odpowiedzi na to pytanie, pracując w grupach. Każda z grup otrzymuje zestaw materiałów źródłowych, związanych z następującymi tematami:

1. **Wodowanie ORP „Orzeł”** (materiał pomocniczy nr 3)
2. **ORP „Orzeł” w Gdyni** (materiał pomocniczy nr 4)

3. **Ucieczka z Tallina** (materiał pomocniczy nr 5)
4. **Zatopienie „Rio de Janeiro”** (materiał pomocniczy nr 6)

Każda z grup zapoznaje się z materiałami źródłowymi i odpowiada na zamieszczone przy nich pytania.

Grupy przedstawiają efekty swojej pracy. Klasa wspólnie układa najważniejsze wydarzenia z życia okrętu w porządku chronologicznym:

1939

- 15 stycznia • wodowanie okrętu
- przybycie ORP „Orzeł” do Gdyni • 10 lutego
- 17/18 września • ucieczka z Tallina

1940

- zatonienie „Rio de Janeiro” • 8 kwietnia

3 Podsumowanie:

Nauczyciel przytacza opinię brytyjskiego oficera o załodze „Orla”:

Duch ich jest wspaniały, a to, czego dokonali, może być postawione w równym rzędzie ze sławnymi czynami z wojny światowej.

Prosi uczniów, żeby zastanowili się, dlaczego z ust oficera padły takie słowa. Następnie rozdaje uczniom karteczki typu post-it i prosi, aby w miarę możliwości każdy jednym słowem wyraził swoje zdanie na temat okrętu „Orzeł” i jego działań. Uczniowie przyklejają karteczki na ścianie.

Na podstawie zapisanych na karteczkach skojarzeń próbują odpowiedzieć na pytanie: Jakie znaczenie miał/ma ORP „Orzeł” dla polskiego społeczeństwa?

Materiał pomocniczy nr 1



W. Kossak mal.

ZASŁUBINY POLSKI Z MORZEM 10 LUTEGO 1920 R.

Polona

Materiał pomocniczy nr 2

Gwarancją wolności politycznej i niezależności gospodarczej jest silna flota wojenna.
Pamiętaj o Funduszu Obrony Morskiej. Konto w P. K. O. 42.000

Życie Polski współczesnej związało się ściśle z morzem. [...] coraz większej wagi nabiera również marynarka wojenna, jako gwarantka jak najpełniejszego wykorzystania swobodnego dostępu do morza. Pojawiają się w budżecie państwowym pewne sumy na jej rozbudowę, powoli też zwiększa się stan liczebny i tonaż naszych sił zbrojnych na morzu. I wtedy to staje do współpracy z rządem całe społeczeństwo, podnoszą się różne inicjatywy, zmierzające do zbiórki wśród wojska i społeczeństwa cywilnego na rzecz marynarki wojennej. Wreszcie akcja zostaje usystematyzowana i zostaje utworzony specjalny Fundusz Obrony Morskiej. [...] akcja zbiórki przynosi nadszpodziewanie dobre rezultaty, wciągając do współdziałania istotnie wszystkie warstwy społeczeństwa, przy czym trzeba podkreślić, że wzięły w niej udział w pierwszym rządzie milionowe rzesze pracownicze, robotnicy fabryczni oraz oficerowie i podoficerowie armii i floty.

„Morze”, 1938, nr 2, s. 5

Sylwetka portu w Gdyni

B. Krzywiec

Rewia floty

Kto widział w dniu 11 lipca r. b. w Gdyni rewie floty przed Panem Prezydentem Rzeczypospolitej, a następnie obserwował gremialne zwiedzanie okrętów ocumowanych w basenie Prezydenta, ten mógł nabrać słusznej dumy z osiągniętych dotychczas wyników pracy Polski na morzu. „Mały Tulon” — oto charakterystyczne określenie, które nadał Gdyni w tym dniu jeden z gości zagranicznych.

Rzeczywiście: 3 nasze kontrtorpedowce, stojące na czele z ORP „Grom” przy nadbrzeżach oraz 4 trawlerzy, mające opinię bardzo udanych jednostek (wytwór krajowego budownictwa okrętowego) prezentowały się doskonale. To też były tłumnie zwiedzane i podziwiane. A przecież to nie cała nasza flota wojenna!

Wieczorem okręty zostały pięknie iluminowane. Ze wzgórz otaczających Gdynię strzelały smugi reflektorów. Do basenu wpłynął korwódek bajecznie dekorowanych łodzi. Były galery rzymskie, korab Kolumba, wyspy koralowe z dzikusami. ORP „Grom” zaprezentował basztę działową, strzelającą ognistymi rakietami o silnej detonacji. Najbardziej jednak udanym w wykonaniu był smok z rozwartą paszczą, zięjącymi ślepiami, tryskający wodą z nozdrzy. Załoga ORP „Wicher” wykonała smoka z wielkim artystem. W smugach deszczu i najaśnie reflektorów z kontrtorpedowców, korwódek ten sprawił bajkowe wrażenie.

Tak oto zakończone zostało święto morza w Gdyni. Lecz nie został zakończony nasz wysiłek w budowie zbrojnego ramienia Rzeczypospolitej na morzu.

Niedługo już powitamy ORP „Błyskawicę” i ORP „Gryf”. W roku przyszłym nasze nowe wspaniałe łodzie podwodne „Sęp” i „Orzeł” wstąpią w linię.

A potem będziemy witali ścigacze torpedowe, które budujemy zgodnym wysiłkiem ofiarności społecznej.

I jakżeż ma się nie radować serce polskie na widok coraz to nowych jednostek!

„Cheemy silnej floty wojennej!”

A więc budujmy ją. Składajmy ofiary na FOM, szerzmy światopogląd morski wśród swoich i hartujmy swe dusze i serca w ożywczych powiewach wiatru od morza!

Stan zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej

Dnia 10 listopada stan zbiórki wynosił zł. 5.975.104.44. Z sumy tej zł. 3.615.000.— wypłacono już na budowę łodzi podwodnej.

5

„Żeglarz”, 1937, nr 6,7,8, s. 5

Materiał pomocniczy nr 3

Wodowanie

W dniu 15 stycznia r. b. we Vlissingen odbywała się uroczystość spuszczenia na wodę O.R.P. „Orła”, zainteresowanie tą uroczystością było ogromne. Do Vlissingen zjechali z Polski przedstawiciel Ministra Spraw Wojskowych Kontradmiral Jerzy Świrski, przedstawiciele Ligi Morskiej i Kolonialnej z prezesem Zarządu Głównego, gen. Stanisławem Kwaśniewskim na czele, pani Generałowa Jadwiga Sosnkowska, jako matka chrzestna „Orła”, i reprezentanci prasy polskiej. Szaro było, ale nie ponuro, bo wszystkim obecnym udzielał się radosny entuzjazm na widok wysmukłej sylwetki okrętu, zarysowującej się wśród lasu wyniosłych masztów i dźwigów stoczni. Od dołu czerwono-brunatny, wyżej stalowo-szary masyw okrętowego kadłuba stał na pochylni wspierany potężnymi klinami. Stoi niby to martwa masa stali, a przecież ma w sobie coś żywego. Może to bije w niej serce ofiarne Polski [...]. Stoi gotowy już do spłynięcia okręt, który zdawał się niejako tylko symbolem wielkiej akcji społecznej.

Uroczystości się zaczęły. Ks. Hoffman odmawia modlitwy, święci okręt, błogosławi na pomyślną służbę dla Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, Matka Chrzestna, gen. Sosnkowska, przecina linę. Na maszcie wykwita czerwienią i bielą polska flaga państwowa. Ku niebu, rozjaśnionemu nagle [...] słońcem, uderza narodowy hymn polski i holenderski. Chwila naprężonego oczekiwania przedłuża się dość znacznie, gdyż wskutek trudności technicznych okręt nie rusza z miejsca.

Nagle drgnął, a wraz z nim drgnęły serca wszystkich obecnych. W tej chwili dokonuje się akt symbolicznego chrztu – Matka Chrzestna rozbija butelkę szampana o dziób okrętu. I znów zabrzmiały dźwięki orkiestry, z piersi obecnych zerwały się słowa: „Jeszcze Polska nie zginęła”. A trzeba było słyszeć ten hymn, śpiewany na dalekiej ziemi holenderskiej, przez harcerzy polskich, aby zrozumieć istotną głębię ślubowania wierności Polsce...

Fragment artykułu opublikowanego w czasopiśmie „Morze” nr 2, 1938 r.

- Jaką rangę miała ta uroczystość?
- Kiedy i gdzie się odbyła?
- Kto pojawił się na wodowaniu okrętu?
- Jakie elementy świadczą o państwowym charakterze uroczystości?
- Jakim stylem artykuł został napisany?
- W jaki sposób autor opisuje okręt? Jakich środków stylistycznych używa?

Material pomocniczy nr 4

ORP „Orzeł” w Gdyni

Od rana dął silny, porywisty wiatr od morza. Targał, szamotał flagami, wywieszonymi na domach miasta, łomotał galą flagową na okrętach, przewalał się po morzu, pędząc ku wybrzeżu ostre fale, łamiąc je bryzgami białej piany.

Było pochmurno, szaro, ponuro. A jednak ta łopocząca w zawrotnym tańcu biel i czerwień bander, ta grająca barwnym rysunkiem gala flagowa, która wykwitła na wszystkich okrętach, stojących w porcie, nadawała pochmurnemu, wietrznemu rankowi uroczysty charakter. Uroczystość chwili odczuwało się i na ulicach miasta, które gwarem zapelniały przeciągające delegacje i grupy ludzi, przybyłe z całego kraju, i mieszkańcy Gdyni, którzy wraz z przybyszami brali udział w tak uroczystym dla Gdyni, dla Polski dniu.

Oczy wszystkich zwrócone były ku morzu, skąd miał nadejść za chwilę oczekiwany okręt. Pomiędzy betonowymi falochronami portu ukazała się zrazu mglista, potem coraz wyraźniejsza, coraz potężniejsza długa sylwetka ORP „Orla”. Idzie strojny w galę. Jest coraz bliższy, coraz wyraźniej rysują się szczegóły okrętu. Już podpływa do mola.

W tejsze chwili pierzchają szare, ołowiane chmury; port, miasto i zebrane tłumy zalewa potok jaskrawego, żywego światła. Obejmuje ono i okręt, grając srebrnymi smugami na stalowym owalu wieżyczki, nadając intensywną soczystość czerwieni i bieli łomoczącej na wietrze morskiej bandery Rzeczypospolitej. Jeszcze kilka manewrów i okręt przycumował do mola. Zarzucono trap. ORP „Orzeł” stanął u wybrzeży Polski.

Doroczny obchód rocznicy objęcia przez Polskę wybrzeża morskiego i święta Marynarki Wojennej w roku 1939 odbył się w wyjątkowo podniosłym nastroju. Powodem tego było przybycie w tym dniu do Gdyni okrętu podwodnego „Orzeł” [...]. Całe miasto i molo reprezentacyjne zostały udekorowane flagami o barwach narodowych, w wystawach sklepów umieszczono portrety Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Marszałka Śmigłego-Rydza, w innych natomiast widniały udekorowane obrazy, przedstawiające moment zaślubin Polski z morzem.

Fragment artykułu opublikowanego w czasopiśmie „Morze i Kolonie” nr 3, 1939 r.

- Jaką rangę miała ta uroczystość?
- Kiedy i gdzie się odbyła?
- Kto witał okręt w macierzystym porcie?
- Jakie elementy świadczą o państwowym charakterze uroczystości?
- W jaki sposób autor opisuje okręt i wydarzenie? Jakich środków stylistycznych używa?



Material pomocniczy nr 5

Ucieczka z Tallina

1

Weszliśmy do Tallina w nocy 14 września. Chcieliśmy oddać do szpitala chorego dowódcę i naprawić sprężarkę. Wiedzieliśmy, że przysługuje nam, zgodnie z prawem międzynarodowym, możliwość 24-godzinnego postoju i z całym zaufaniem przyjęliśmy zapewnienie estońskich oficerów, że otrzymamy całkowite zaopatrzenie i naprawią nam uszkodzone urządzenia. Zmęczony całonocną wachtą, świadom bezpieczeństwa w neutralnym porcie, ułożyłem się do snu. Przebudzenie jednak było bardziej niż przykre. Dowiedziałem się, że w międzyczasie przycumowano okręt w porcie wojennym. Zabrano nie tylko dowódcę, ale i zamki od dział. Byliśmy wbrew prawu międzynarodowemu, pod tajemniczym naciskiem nieznanym nam czynników na lądzie, internowani. Koledzy pilnie niszczyli szyfry i dokumenty. Okręt był przycumowany do nabrzeża w basenie wewnętrznym, przy trapie stał estoński wartownik. Początkowo myśleliśmy o ucieczce indywidualnej, ponieważ z tej pozycji wyprowadzenie okrętu bez pomocy holowników było niemożliwe. [...] Tegoż wieczora zaszedł wypadek, który nam nasunął myśl ucieczki wraz z okrętem. [...] parę minut ciemności nasunęło nam pomysł spowodowania krótkiego spięcia z okrętu i wymknięcia się w ciemności. Ale to, z drugiej strony, spowodowałoby alarm w całym porcie. Postanowiliśmy więc tylko przeciąć kable lamp oświetlających z nabrzeża okręt. W ciągu następnego dnia przecięliśmy cumy pod pokładem i przygotowaliśmy je do szybkiego zrzucenia. Podstępem uchroniliśmy przed wyładowaniem kilka torped. Rozumieliśmy, że żegluga bez map będzie okropnie trudna, ale zdobyć ich nie mogliśmy. [...] Gdy zgasło światło, obaj wartownicy zostali bez hałasu obezwładnieni, podcięte z wczesną cumy spadły do wody, z hałasem runął trap i „Orzeł” powoli ruszył w kierunku wyjścia.

Nie zdążyliśmy dojść do mola, gdy padł strzał alarmowy z pokładu estońskiego okrętu wojennego. Poszły w ruch reflektory, nie mogliśmy wykręcić się w ciasnym basenie i wpadliśmy dziobem na kamienie przy falochronie. Żeby się ściągnąć, musieliśmy uruchomić mocno hałasujące diesle. Trwało to kilka minut i wystarczyło, by Estończycy otworzyli na nas ogień karabinowy z mola. Na szczęście nie mogli strzelać z armat, bo bali się w ciemnościach trafić we własne okręty stojące w porcie. Nareszcie minęła dość przykra chwila ścigania się i ruszyliśmy naprzód na morze. [...]

[Na Bałtyku przebywaliśmy] jeszcze przez trzy tygodnie. Trudno by mi było nawet pokrótce opowiedzieć nasze dzieje w tym okresie. Gdy wreszcie dotarliśmy do Anglii, nie mieliśmy na pokładzie zupełnie słodkiej wody. Mało brakowało, a zginęlibyśmy pod wodą z pragnienia.

Relacja Jana Grudzińskiego, audycja BBC, nagranie udostępnione na stronie polskieradio.pl, dostęp dnia 8 lipca 2022 r. Transkrypcja nagrania: G. Sierocińska-Dec

2

Opiszę Ci, kochany, jak to było z nami: z Tallina już chcieliśmy uciekać na statku, który stał w porcie, bo o wydostaniu okrętu nie było mowy, serce się krajało, kiedy patrzyłem na działa bez zamków, bez amunicji [...]. Nie mieliśmy już ani map, ani uzbrojenia prócz sześciu torped na dziobie [...]. Wieczorem obliczyłem siatkę Merkatora i ze spisem latarń zrobiłem mapę Bałtyku i Sundów, na którą, nawigując, nanosiliśmy sondę. Na takiej mapie nawigowaliśmy przez trzy tygodnie [...]. Po trzech tygodniach mając trochę rzeczy nawalonych (stukaliśmy kilka razy w dno, wleźliśmy w Tallinie), 300 litrów słodkiej wody i nawalone destylatory, puszek tylko na przejście oraz piękną mapę przejścia przez Drogden sporządzoną przeze mnie oraz całe przejście w mojej pamięci wkute na amen, weszliśmy na Sund i przeskoczyliśmy go na raty. [...]

Prowadziłem okręt samodzielnie, to znaczy sam na pomoście, d.o. stał z tyłu koło wieży działowej, por. Pias. [eck] w kiosku patrzył na „mapę” i na opis drogi tak, żebym w razie jeśli mnie pamięć zawiedzie, mógł mieć natychmiast powiedziane, jak jest i co trzeba robić. [...]

W dowód uznania dostałem od Grudz.[ińskiego] 2 puszek ananasa (ostatnie) oraz pochwałę. Sam dumny byłem jak paw, musiałem otwierać usta, żeby mnie nie rozděło, ale mało kiedy w życiu tak byłem szczęśliwy.

Fragment listu por. Mokrskiego do Jerzego Hedingera, przyjaciela ze Szkoły Podchorążych Marynarki cyt. za: J. Pertek, Dzieje ORP „Orzeł”, s. 174

3

Trudno opisać nasze uczucia – „Orzeł” żyje i za parę dni spotkamy się. Więc komunikaty niemieckie kłamały. Ani jeden polski okręt podwodny nie został zatopiony. Mało tego, dwóm udało się przejść do portów brytyjskich, trzy inne są w Szwecji. [...]

Do późnej nocy na „Wilku” huczało jak w ulu. Nowina poruszyła wszystkich. Nic w tym dziwnego, mało nas było podwodniaków i znaliśmy się wszyscy doskonale. Każdy miał na „Orle” przyjaciół.

Ze wspomnień komandora Bolesława Romanowskiego, cyt. za J. Pertek, Dzieje ORP „Orzeł”, s. 148

- Jakiego wydarzenia dotyczą powyższe relacje?
- Czy można ustalić datę ucieczki „Orla” z portu w Tallinie?
- Jakie wydarzenie mogło mieć wpływ na internowanie „Orla”?
- W jakiej sytuacji znalazła się załoga „Orla”?
- Na podstawie fragmentu listu porucznika Mokrskiego oraz mapy znajdującej się w materiałach spróbuj postawić tezę, co było niezwykłego w ucieczce z Tallina.
- Dlaczego ucieczka „Orla” przeszła do legendy?

Material pomocniczy nr 6

Zatopienie „Rio de Janeiro”

1

Tego dnia, 8 kwietnia 1940 r., „Rio de Janeiro” podążał bez bandery, z zamaskowanymi znakami rozpoznawczymi, zamalowanymi znakami armatora, nazwami na burtach i rufie. [...] Około godziny jedenastej „Orzeł” wynurzył się i zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego nadał sygnał nakazujący jednostce niemieckiej zastopowanie maszyn. Na maszcie zostały podniesione flagi międzynarodowego kodu znaczące: „Zatrzymajcie natychmiast wasz statek. Kapitan z papierami natychmiast na okręt podwodny”. Niemcy ani myśleli słuchać rozkazu i usiłowali uciec, ale wtedy i „Orzeł” ruszył całą mocą naprzód i dał serię ostrzegawczą z karabinu maszynowego. Niemcy zwlekali, wtedy „Orzeł” podniósł trzeci sygnał: „Opuścić natychmiast statek. Za pięć minut strzelam torpedę”. Niemcy nie zareagowali, a przez cały czas ich radiotelegrafista wzywał pomocy lotnictwa. „Orzeł” nie mógł czekać i o godzinie 12:02 kapitan Grudziński rozkazał odpalić torpedę.

Fragment audycji Polskiego Radia z dnia 10 listopada 1981 r., nagranie udostępnione na stronie polskieradio.pl, dostęp dnia 8 lipca 2022 r. Transkrypcja nagrania: G. Sierocińska-Dec

2

Zachodziła lekka mgła, tak że nic nie było widać. Wtedy dowódca zdecydował się wynurzyć i jechaliśmy na powierzchni w stronę namiaru. Po jakichś 10-15 minutach mgła z okrętu „Rio de Janeiro” schodziła, a myśmy byli jeszcze we mgle. Wtedy od razu zanurzyliśmy się. I w pierwszym momencie musiało nastąpić rozpoznanie okrętu. Okręt ten był zamaskowany. Patrząc na napis okrętu, wychodziliśmy z założenia, że jest to okręt brazylijski. Lecz dowódcy przyszło na myśl, co by tu robił okręt brazylijski. Porucznik Piasecki zdaje się wziął „John’s book”, w którym były sylwetki okrętów całego świata. I „Rio de Janeiro”, który był zauważony przez „Orła”, nie zgadzał się z rzeczywistą sylwetką „Rio de Janeiro”. Wtedy nam się nasunęło, że to na pewno jest okręt niemiecki.

Po oddzieleniu się dymu od wody okrętu już nie było widać, wtedy pojechaliśmy na miejsce storpedowania „Rio de Janeiro”. Naszym oczom ukazało się, że ludzie ci wszyscy to byli żołnierze hitlerowscy ubrani w mundury, niektórzy nawet hełmy mieli na ramionach. Chcieliśmy wziąć kogoś dla otrzymania konkretnych wiadomości, lecz wszyscy byli nieżywi. Na wodzie pływało nieżywych gdzieś około półtora tysiąca żołnierzy i oficerów niemieckich.

Po storpedowaniu okrętu, podpłynęliśmy do miejsca, gdzie statek zatonął. Na powierzchni pozostały plamy oleju i setki ciał w mundurach niemieckich unoszące się na wodzie.

Relacja Feliksa Prządaka, mata z ORP „Orzeł” – audycja Polskiego Radia z 9 czerwca 1969 r., nagranie udostępnione na stronie polskieradio.pl, dostęp dnia 8 lipca 2022 r. Transkrypcja nagrania: G. Sierocińska-Dec

Po zapoznaniu się z tekstami odpowiedz na pytania:

- Z jakim wydarzeniem z okresu drugiej wojny światowej może łączyć się zatopienie statku „Rio de Janeiro”?
- Jakie emocje towarzyszyły załodze „Orła”?
- Jakie skutki miało zatopienie „Rio de Janeiro”?
- W jaki sposób to wydarzenie przyczyniło się do budowania legendy okrętu ORP „Orzeł”?



kadr z filmu

PODWODNE ŻYCIE – CODZIENNOŚĆ NA ORP „ORZEŁ”

Cele lekcji

Uczeń

1. Zdobywa wiedzę na temat życia codziennego na okręcie podwodnym.
2. Kształtuje umiejętność analizy tekstu.
3. Kształtuje umiejętność analizy materiału filmowego.
4. Kształtuje umiejętność tworzenia opisu przeżyć wewnętrznych.
5. Kształtuje umiejętność dyskusji, argumentacji i wyciągnięcia wniosków.

Metody

Rozmowa nauczająca, praca w grupach, analiza tekstu źródłowego, mapa myśli, burza mózgów.

Przed lekcją

Uczniowie oglądają wspólnie z nauczycielem film „**Orzeł. Ostatni patrol**”.

1 Wprowadzenie:

Nauczyciel rozpoczyna lekcję od kilku pytań na temat filmu:

- Kiedy toczy się akcja filmu?
- Gdzie toczy się akcja filmu?
- Czy film ma głównego bohatera?

2 Przebieg lekcji:

Po uzyskaniu od uczniów podstawowych informacji nauczyciel prosi, aby opisali wnętrze okrętu zapamiętane z filmu. Uczniowie zapisują na dużym arkuszu papieru lub na tablicy swoje spostrzeżenia. Mogą też narysować okręt.

Następnie nauczyciel rozdaje uczniom karteczki typu post-it i prosi, żeby zapisali na nich emocje, jakie zaobserwowali w filmie.

Uczniowie przypinają karteczki z wypisanymi na nich emocjami do rysunku (lub opisu) okrętu.

Nauczyciel omawia z uczniami wykonane zadanie i przechodzi do kolejnego.

Uczniowie zostają podzieleni na dwu- lub trzyosobowe zespoły. Każdy zespół otrzymuje krótki tekst opisujący różne aspekty życia codziennego na okręcie podwodnym (materiał pomocniczy nr 1) oraz kartę pracy (materiał pomocniczy nr 2).

Uczniowie podsumowują pracę w grupach – omawiają sytuacje, jakie mogły się zdarzyć podczas służby na okręcie podwodnym. Sprawdzają, czy w tekstach pojawiły się nowe emocje. Jeżeli tak, dopisują je na kartkach i przyklejają do sylwetki (lub opisu) okrętu.

W ten sposób klasa wspólnie tworzy mapę sytuacji i emocji, z jakimi zmierzli się bohaterowie filmu.

3 Podsumowanie:

Nauczyciel stawia następujące pytania:

- Jakie środki użyte w filmie podkreślają emocje bohaterów?
- Co najbardziej zapadło uczniom w pamięć?
- Która scena filmu jest najbardziej przejmująca i dlaczego?

Nauczyciel zadaje pracę domową dla chętnych:

„Opisz przeżycia wewnętrzne jednego z bohaterów: marynarza, oficera lub dowódcy okrętu podwodnego”.

Materiał pomocniczy nr 1

~ 1 ~

Chorowało również kilku członków załogi, jednakże ich dolegliwości były innego rodzaju. Ciała chorych pokryły się wyrzutami, które początkowo sanitariusz wziął za świerzb. Nie był to jednak świerzb, ale jakaś inna choroba skórna, której nie mógł zapobiec, nie wiedział też, jak ją leczyć. Było przypuszczenie, że chorobę spowodowało stałe mycie się morską, słoną wodą, ale nawet jeśli byłoby ono słuszne, nie leżało w niczyjej mocy stworzenie innych warunków na okręcie przebywającym na morzu.

Służba wewnętrzna na łodzi podwodnej musi stale być w pogotowiu i mieć załogę tak wyćwiczoną, aby podczas pokoju wykonywała swe czynności tak szybko, jak podczas bitwy, kiedy od jednej chwili zależy czasami rezultat całej akcji. Los łodzi i jej załogi częstokroć zależy od drobnej nawet usterki w wykonaniu swych czynności przez każdego z poszczególnych marynarzy. Nieraz jeden mały przedmiot, umieszczony nie na właściwym miejscu, może być przyczyną śmierci załogi i straty, a przynajmniej zdemolowania łodzi.

E. Sadowski, Nowoczesna łódź podwodna, 1928 r., s. 26

Schodząc z pomostu do wnętrza okrętu, przechodzi się najpierw przez kiosk. Znajdują się tutaj dwa peryskopy, centrala odpalania torped i koło sterowe. To tutaj prowadzi się nawigację. Pokład niżej, bezpośrednio pod kioskiem, znajduje się centrala. Gdy ruszamy z niej w kierunku dziobu, kolejno przechodzimy przez mesę oficerską i mesę podoficerską, aby wreszcie dotrzeć do pomieszczeń załogowych przeznaczonych dla nas – podchorążych. To właśnie tutaj spędzamy większość wolnego czasu podczas patrolu, ponieważ mesa oficerska jest bardzo mała i zwykle bardzo zatłoczona, zwłaszcza gdy rozłożone są koje oficera nawigacyjnego i oficera mechanika.

[Centrala] stanowi niewątpliwie „serce” okrętu podwodnego. To stąd wydawane są wszystkie rozkazy dotyczące zanurzenia i wynurzenia okrętu. Mieści się tu także żyrokompas – ta duma dwudziestowiecznych nawigatorów. Tutaj również obsługiwane są stery głębokości, sterujące okrętem podczas zanurzenia.[...]

Ruszając z centrali ku rufie, po kolei mijamy przedział silników pomocniczych, gdzie mieszczą się między innymi silniki elektryczne służące szasowaniu zbiorników balastowych (ostatnia operacja przy wyprowadzaniu okrętu na powierzchnię), radiostacja nadawcza i odbiorcza – w odrębnej kabynie. Następne zaraz drzwi to kambuz. Tutaj gotuje się nasze posiłki za pomocą grzejników elektrycznych. Dalej znajduje się przedział maszynowy. Potężne, wielocylindrowe silniki Diesla napędzają dwa wały śrubowe i ładują główną baterię akumulatorów. Jeszcze dalej znajduje się przedział silników elektrycznych, które stanowią siłę napędową, gdy okręt znajduje się w zanurzeniu. Tutaj także mieszczą się sprężarki powietrza. Ich główną funkcją jest dostarczanie powietrza torpedom oraz do celów takich jak operowanie zbiornikami trymowymi i innymi wewnętrznymi zbiornikami okrętu.

Na każdym końcu okrętu rozmieszczono po cztery aparaty torpedowe.

E. Sopoćko, Patrole „Orla”, s. 35-36

Codzienna rutyna jest całkowicie zharmonizowana z rozkładem wacht. W ten sposób posiłki zawsze przypadają w czasie wolnym, co jest zasadą tak niezłomną jak to, że wschód słońca ogłasza nowy dzień. Wypada mi tu przypomnieć, że we wnętrzu okrętu podwodnego jest bardzo trudno dociec, jaka jest właściwie pora dnia. Zmiany wacht dokonywane są punktualnie i zgodnie z programem dnia, bez względu na to, czy okręt jest w zanurzeniu krótko czy długo.

E. Sopoćko, Patrole „Orla”, s. 40, 46

Dla załogi najważniejszą sprawą jest służba i każdy zdaje sobie z tego sprawę. Przez cały czas, jaki spędziłem na tym okręcie, nie zauważyłem ani jednego uchybienia i nie słyszałem też o jakichkolwiek skargach na zaniedbania w służbie. Każdy był przekonany, że stoi na straży skrawka polskiej ziemi i że okręt jest na razie jedynym ich dziedzictwem. [...] Bierzymy się za nasze polskie gazety. Słowo pisane zaczyna krążyć z rąk do rąk. [...] twardzi matrosi [marynarze], zahartowani przez dziesiątki lat służby na morzu, zaciskają zęby w beznadziejnej wściekłości. Widziałem też kilku, może nieco słabszych, ocierających łzy, gdy czytali o panującej wśród rodaków w kraju nędzy.

[...]

Przez peryskop widać skaliste ośnieżone brzegi norweskich fiordów. Pogoda sprawia, że myśli nasze podświadomie kierują się ku odległej ojczyźnie. Ten wspomina o polskiej zimie, ów przypomina jakiś tamtejszy obyczaj, trzeci popuszcza wodze wyobraźni, rozmyślając na głos, co słyhać w jego rodzinnym miasteczku czy wsi. Czy lód na rzece już odtajał? [...]

- Już prawie od osiemnastu miesięcy nie byłem w domu – mówi bosmanmat H.

- Ze mną to samo – dodaje Marek – W Boże Narodzenie trzydziestego ósmego byłem z rodziną.

[...]

Marynarze wspominają rodziny. Zapewne wciąż o nich myślą, gdyż pamiętają najdrobniejsze szczególiki.

E. Sopoćko, Patrole „Orla”, s. 42-43, 53

Całej załodze polecono jednak, abyśmy jak najmniej poruszali się po okręcie. Najlepiej, aby wszyscy, którzy mogą, po prostu się położyli, bo przy tak małej prędkości trudno utrzymać okręt na stałej głębokości, a przemieszczanie się powoduje, iż delikatnie przechyla się na dziób albo na rufę, a wskutek tego zwiększa lub zmniejsza zanurzenie. Obawiamy się, że skoro patrolowce zgubiły nas, kiedy nasze śruby się zatrzymały, teraz znów nas wyłapią, bo każde drgnięcie naszych maszyn zostanie wykryte na nieruchomych jednostkach wroga. Może nas zdradzić szum napędzanych elektrycznie pomp hydraulicznych czy nawet żyrokompasu. [...]

Ósma, pora kolacji. Ale mało kto ma na nią apetyt. Wszyscy czekamy na wynurzenie. Zostało już niewiele do przebycia, byśmy mogli zobaczyć, co znajduje się na zewnątrz. Rozmowy ustają, ja odkładam książkę, bo nie mam już ochoty zupełnie na nic.

Wreszcie docieramy na głębokość peryskopową. Najwyraźniej jest czysto, gdyż wentylatory znów mieszają powietrze. W każdej chwili możemy się wynurzyć. [...]

Wentylatory czynią atmosferę bardziej znośną. Tlen wciąż suszy nam płuca, ale nie przeszkadza nam to. Już prawie dziesiąta, gdy to wszystko się skończy i znów będzie świeże powietrze. Może nawet uda mi się wyjść na pomost.

E. Sopoćko, Patrole „Orla”, Gdańsk 2009, s. 88-89

7

Godziny wachty mijają powoli w apatycznej atmosferze. Nikomu nie chce się rozmawiać, nic nie jest interesujące, nasze organizmy zatruwa lenistwo. Okręt się nie kołysze, lecz pomimo to niektórzy cierpią na chorobę morską ze względu na nagromadzenie tlenu węgla, którego stężenie rośnie, w miarę jak stopniowo wdychamy tlen. Chwilowo jest mi niedobrze.

E. Sopoćko, Patrole „Orla”, s. 101

8

Rozbrzmiewa alarm zanurzeniowy. Sygnaliści wracają z kiosku do przedziału załogi i wyjaśniają, że w naszym sektorze pojawiło się parę dużych trawlerów. Z pewnością mają urządzenia pozwalające na wykrywanie okrętów podwodnych, gdyż śledzą nas przez godzinę, a i po tym okresie wciąż słychać pojedyncze wybuchy coraz dalej i dalej. [...]

Pilnujemy się, by nie uczynić najmniejszego nawet dźwięku mogącego zdradzić naszą pozycję. Wyłączono maszyny i wszelkie inne urządzenia, jak zawsze, gdy okręt podwodny jest atakowany. [...]

Nasze detektory z łatwością wychwytyują odgłosy obrotów wrogich śrub – tak-tak-tak – czasem szybkich, czasem powolnych, czasem zupełnie zanikających. Wtedy czuję się trochę raźniej. Ale okresy ciszy nie trwają dłużej niż kilka minut, a za każdym razem kończy je narastający hałas śrub i odgłosy eksplozji. Słuchałem z uchem przyciśniętym do kadłuba, ale już chyba więcej tego nie spróbuję, gdyż uzyskane w ten sposób wrażenia są dwakroć tak głośne jak zazwyczaj, a wobec tego bardziej przerażające.

Czasami – ale to chyba tylko wina wyobraźni lub skołatanych nerwów – można usłyszeć plusk bomb głębinowych spuszcanych z trawlerów w morze. [...]

Znów próbuję zasnąć. [...] przez następny kwadrans leżę, a wokół panuje spokój. Załogi trawlerów widać jedzą śniadanie i nie mają czasu przejmować się jakimś okrętem podwodnym. Ale niestety, posiłki Niemców [...] uległy wyraźnemu skróceniu, co poświadcza kolejna seria wybuchów.

Coraz więcej wybuchów!

E. Sopoćko, Patrole „Orla”, s. 105

9

Atmosfera jest coraz cięższa, a wybuchy coraz bliższe. Trzy trawlerzy bezustannie nas bombardują. Dźwięk śrub od brzegu, o którym zameldowano, przesuwają się na południe. [...]

Bestie krążą nad nami jak sępy unoszące się nad ofiarami w oczekiwaniu na ich zgon. [...] wybuchy bomb głębinowych słychać to bliżej, to dalej, to bliżej, to dalej. Zapomniany patrolowiec idzie teraz wprost na nas. Nie ma co do tego wątpliwości, wszyscy słyszymy jego śruby.

Bum... bum...

Dwa wybuchy wstrząsają okrętem. Na zewnątrz rozlega się pomruk bąbelków powietrza. Wewnątrz: kompletna cisza. W tle słychać odgłos przepływającego nad nami trawlera. Nadchodzi od sterburty, przechodzi nad śródokręciem i odpływa od bakburty. Słuchamy jego śrub, jakbyśmy wszyscy stali się jednym wielkim uchem. Wbijają się nam w mózgi. Słyszymy też fale bijące o kadłub wrogiego okrętu. Nie wiem, co jeszcze słyszę. Nie chcę zresztą w ogóle słuchać. Wstrzymujemy oddech. Nasze serca zamierzają w oczekiwaniu. Dotykam czoła. Mokre.

[...]

Trawler wraca. [...] Przez cały czas słychać na zewnątrz odgłos śrub, niby tykanie zegara. Gdzieś daleko słyszymy echo podobnych działań. Mijają minuty, kwadranse, godziny. Wybuchy oddalają się. [...]

Już północ – mamrocze bosmanmat S. – a my wciąż w zanurzeniu. Dwadzieścia dwie godziny.

Dzwoni telefon.

- Mamy wracać do portu [...]. Czuję się jak nowo narodzony, ale nie mam już siły na radość.

E. Sopoćko, Patrole „Orla”, s. 110-112

Materiał pomocniczy nr 2

Tytuł fragmentu	Jaka sytuacja została opisana w tekście?	Jakie emocje można odnaleźć w tekście?	Którą scenę z filmu można by opisać za pomocą tego fragmentu tekstu?
.....

Scenariusze zajęć opracowała Gabriela Sierocińska-Dec.

Redakcja i korekta: Izabela Korybut-Daszkiwicz

Konsultacja merytoryczna: Michał Nałęcz-Nieniewski, Grzegorz Rutkowski

Dodatkowe materiały, zawierające propozycje tematów do rozmów z uczniami o filmie *Orzeł. Ostatni patrol* oraz słownik pojęć dostępne na www.kinoswiadukacji.pl/filmy/orze-ostatni-patrol w zakładce „Pobierz materiały edukacyjne”

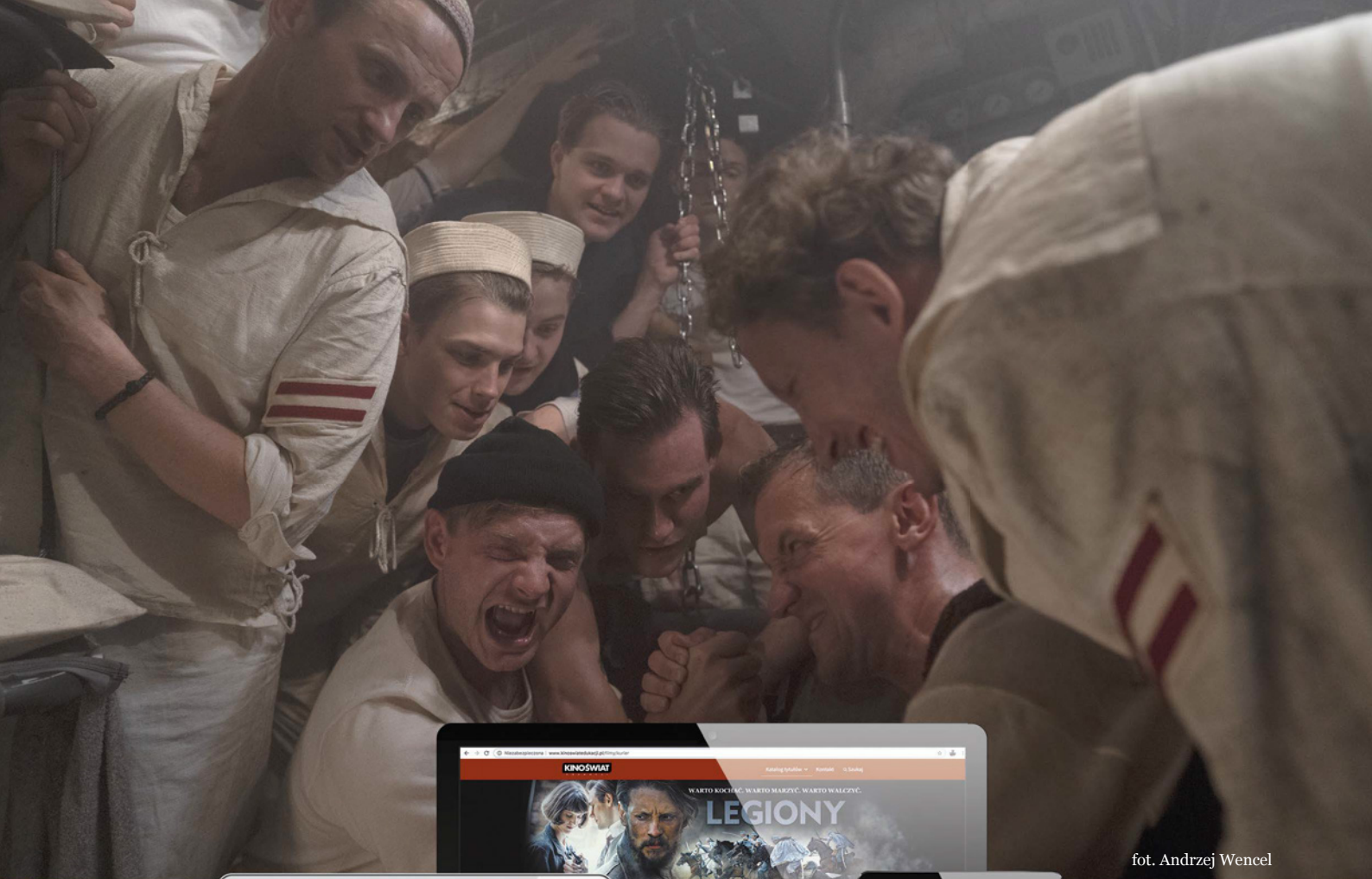




fot. Andrzej Wencel



fot. Andrzej Wencel



fot. Andrzej Wencel



KINOŚWIAT

A CANAL+ COMPANY

www.kinoswiatedukacji.pl



Materiały dydaktyczne, informacje o pokazach dla szkół:

Irena Kruglicz-Kamińska
Specjalista ds. edukacji filmowej
Kino Świat Sp. z o. o., ul. Belwederska 20/22, 00-762 Warszawa

tel. kom. 728 302 018
e-mail: irena.kaminska@kinoswiat.pl

Opracowanie graficzne Iwona Mantużyk, strefaweb.pl

STREFAWeb.pl