



prezentuje film w reżyserii Jacka Bławuta



W kinach od 14 października 2022

Czas trwania: 104 minuty

Produkcja: Polska 2022

Dystrybucja w Polsce: Kino Świat Sp. z o.o.

ul. Belwederska 20/22, 00-762 Warszawa, tel. (22) 840-68-01

PR: Monika Klepacz monika.klepacz@kinoswiat.pl; tel. 728 389 521

Materiały prasowe: <http://kinoswiat.pl/biuro-prasowe>; hasło: kino

OBSADA

TOMASZ ZIĘTEK – Kapitan Jan Grudziński
FILIP PŁAWIAK – Podporucznik Jerzy Sosnowski
MATEUSZ KOŚCIUKIEWICZ – Porucznik Andrzej Piasecki
TOMASZ SCHUCHARDT – Porucznik Florian Roszak „Trzonek”
ADAM WORONOWICZ – Bosman Henryk Kotecki
ANTONI PAWLICKI – Podporucznik Marian Mokwski
RAFAŁ ZAWIERUCHA – Podchorąży Klops
TOMASZ WŁOSOK – Marynarz sanitariusz Kazimierz Mazurkiewicz
FILIP GURŁACZ – Mat Jan Torbus
HUBERT WRÓBLEWSKI – Szef Drenażu
KRZYSZTOF SZCZEPANIAK – Starszy bosman Wacław Foterek
PAWEŁ TOMASZEWSKI – Mat Teodor Pokrywka
GRZEGORZ PALKOWSKI – Marynarz Krystek
ROBERT JURCZYGA – Sternik Bosmanmat
SZYMON KUKLA – Marynarz Jan Szal
MICHAŁ CZORNY – Stołowy Lolek
FILIP KRUPA – Mat Ignacy Świebodzki „Kucharz”
KAMIL TOLIŃSKI – Mat Wacław Szubert
MICHAŁ PAWŁOWSKI – Marynarz Mat
JAKUB GĄSOWSKI – Marynarz Zbigniew Kawa
KONRAD SZYMAŃSKI – Kadet podchorąży Eryk Sopoćko
JAN BUTRUK – Podporucznik Henryk Kamiński
MICHAŁ DAREWSKI – Starszy marynarz
SEBASTIAN DELA – Marynarz
KAMIL DOBROWOLSKI – Marynarz Stanisław Uliczny
RYAN RALPH GERRARD – Sygnalista William Fordyce Green
HUBERT HANOWICZ – Szef drenażu bosmanmat Stanisław Samotus
JAKUB JAKUBIEC – Marynarz Emil Krystek
ADAM KUPAJ – Bosmanmat Eltechnik Aleksander Kamecki
WIKTOR PIECHOWSKI – Marynarz mat
EDMUND C. SHORT – Radiotelegrafista Leslie William Jones
DANIEL STANKO – Sternik mat Jan Olejnik
OLIWER WITEK – Sternik bosmanmat
MACIEJ WIZNER – Starszy marynarz Paweł Czopp „Bokser”
ARTUR ZIÓŁKOWSKI – Marynarz mat
ALEKSANDRA SKRABA – Tonia/ twarz aktorki pojawia się na portrecie

TWÓRCY

Scenariusz i reżyseria – **JACEK BŁAWUT**

Zdjęcia – **JOLANTA DYLEWSKA**

Muzyka – **TUMULT**

Scenografia – **MARCELINA POCZĄTEK-KUNIKOWSKA**

Kostiumy – **MAŁGORZATA ZACHARSKA**

Charakteryzacja – **DARIUSZ KRYSIAK**

Dźwięk – **RADOSŁAW OCHNIO, MICHAŁ FOJCIK**

Montaż – **PIASEK & WÓJCIK**

Efekty VFX – **PLATIGE IMAGE, CHIMNEY POLAND**

Postprodukcja obrazu – **DIFACTORY**

Produkcja – **AURA FILMS**

www.aurafilms.pl

PR: **promo@aurafilms.pl**

Producenci – **ANNA BŁAWUT-MAZURKIEWICZ, BARTŁOMIEJ GLIŃSKI**

Koprodukcja – **WYTWÓRNIĄ FILMÓW DOKUMENTALNYCH I
FABULARNYCH, TELEWIZJA POLSKA, GDYŃSKIE CENTRUM FILMOWE,
PRODUKCJA FILMÓW JACEK BŁAWUT**

Producenci wykonawczy – **ANNA BŁAWUT-MAZURKIEWICZ,
BARTŁOMIEJ GLIŃSKI**

Kierownik produkcji – **ROBERT FELUCH**

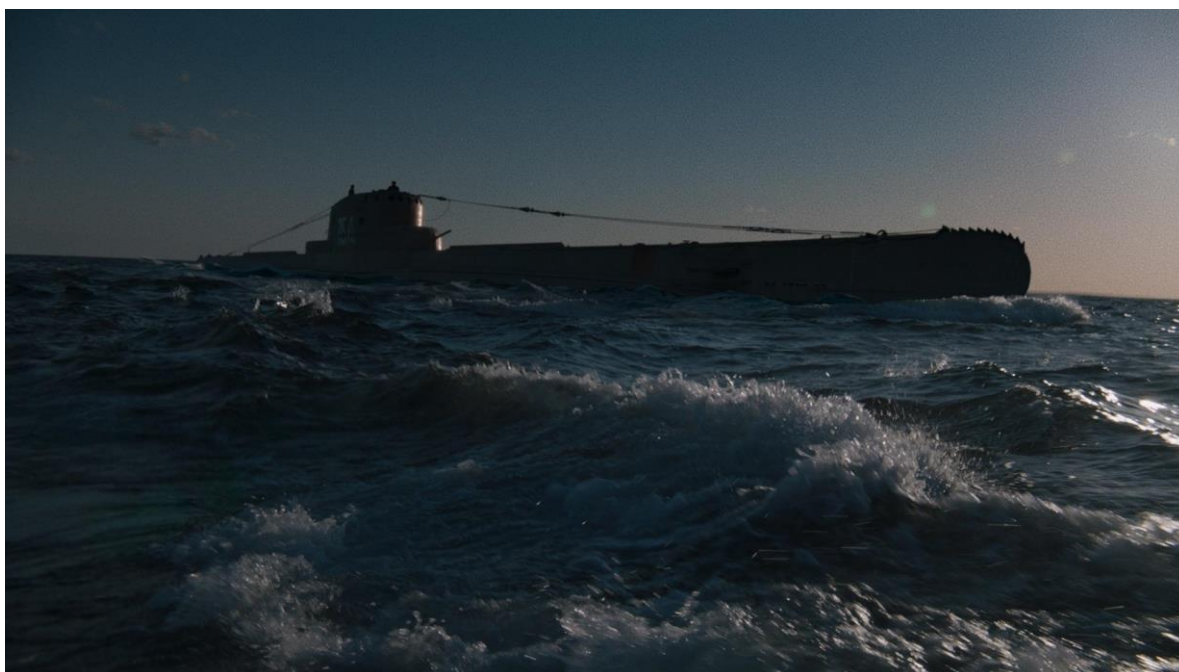
Współfinansowanie – **POLSKI INSTYTUT SZTUKI FILMOWEJ,
MINISTERSTWO KULTURY I DZIEDZICTWA NARODOWEGO**

**Film współfinansowany przez POLSKI INSTYTUT SZTUKI FILMOWEJ oraz dofinansowany
ze środków MINISTRA KULTURY I DZIEDZICTWA NARODOWEGO.**

Scenografia z filmu będzie prezentowana od jesieni 2022
w Muzeum Historycznym w Lubinie (Park Leśny) **www.muzeum-lubin.pl**

Opis filmu

„Orzeł. Ostatni Patrol” w reżyserii Jacka Bławuta to fascynująca opowieść o legendarnym okręcie podwodnym ORP „Orzeł”. Film przedstawia trzymającą w napięciu i owianą tajemnicą historię ostatniego patrolu jednostki, która została oparta na znanych już faktach, jak i na zupełnie nowych hipotezach zaginięcia okrętu. Autorką zdjęć, zrealizowanych w wiernie odwzorowującej okręt scenografii, jest Jolanta Dylewska. W członków załogi wcielili się m.in. Tomasz Ziętek, Tomasz Schuchardt, Antoni Pawlicki, Mateusz Kościukiewicz, Rafał Zawierucha, Filip Pławiak, Adam Woronowicz.



kadr z filmu „Orzeł. Ostatni patrol”

Jest rok 1940. Gdy na plażach Dunkierki trwa gorączkowa ewakuacja alianckich żołnierzy, polski okręt podwodny ORP „Orzeł” wyrusza w niebezpieczną misję na Morzu Północnym. W jej trakcie napotka zagrożenia w postaci podwodnych min, ataków bombowych z powietrza i wrogich okrętów. Załoga musi się zmierzyć z coraz większym fizycznym oraz psychicznym wycieńczeniem. Jednak prawdziwy wróg jest niewidoczny, ukryty w klaustrofobicznym wnętrzu okrętu.

Autorem scenariusza i reżyserem filmu jest Jacek Bławut, wielokrotnie nagradzany dokumentalista, w tym zdobywca Polskiej Nagrody Filmowej Orzeł za „Wirtualną wojnę” oraz Srebrnych Lwów na Festiwalu Filmowym w Gdyni za „Jeszcze nie wieczór”, który zadbał o jak największy realizm opowiadanej historii. — *Nie miałem wątpliwości, że chciałbym pracować w warunkach tak realistycznych jak to możliwe. Na planie moich dokumentów, gdy wchodzę do domu bohaterów, wszystko oddycha prawdą. I takie samo uczucie chciałem mieć na planie „Orła”. Chciałem zobaczyć wszystko to, co widziała załoga, widzieć to, co oni mieli przed sobą na wyciągnięcie ręki* — tłumaczy. Zdjęcia zrealizowano w niespotykanej do tej pory w polskim filmie scenografii, będącej wiernym odwzorowaniem okrętu. Przy jej realizacji wzięli udział

historycy, inżynierowie oraz oficerowie i marynarze, którzy służyli na bliźniaczym okręcie ORP „Sęp”.

Reżyser do współpracy zaprosił **Jolanę Dylewską**, jedną z najbardziej cenionych i doświadczonych polskich operatorek, która ma na swoim koncie pracę przy takich filmach jak „Pokot” i „W ciemności” (oba filmy w reżyserii Agnieszki Holland), za które zdobyła szereg nagród m.in. Nagrodę za Najlepsze Zdjęcia na Festiwalu Polskich Filmów Fabularnych w Gdyni oraz Polską Nagrodę Filmową „Orzeł”.

Obsada aktorska to ponad 30 osób, a wśród nich m.in. **Tomasz Ziętek, Mateusz Kościukiewicz, Rafał Zawierucha, Adama Woronowicz, Antoni Pawlicki, Tomasz Schuchardt, Filip Pławiak i inni**. W filmie stworzyli załogę barwnych indywidualności, funkcjonującą jak jeden organizm, w całkowitej symbiozie z okrętem.

„Orzeł. Ostatni patrol” to poetycki film wojenny, zrealizowany z niespotykanym do tej pory w polskim kinie rozmachem, będący jednocześnie obrazem o wysokich walorach artystycznych. Projekt był dużym wyzwaniem technologiczno-realizacyjnym, wspartym na etapie zdjęć przez Ministerstwo Obrony Narodowej oraz jednostki z 3. Flotylli Okrętów i 8. Flotylli Obrony Wybrzeża.

JAK TO SIĘ WSZYSTKO ZACZĘŁO



Tomasz Ziętek, Jacek Bławut; fot. Andrzej Wencel

Śpiący rycerze

Już jako dziecko reżyser **Jacek Bławut** był zafascynowany historią II wojny światowej. Potrafił z pamięci recytować dane techniczne okrętów oraz ich dokonania. I to nie tylko tych, należących do polskiej marynarki wojennej, ale też amerykańskiej, japońskiej i niemieckiej. Jednak największą ciekawość budziła w nim historia „Orła” — „Orzeł” *był naszą gwiazdą. Zawsze zastanawiałem się, gdzie się zagubił, gdzie są ci chłopcy, czyli załoga, jak wyglądały ostatnie dni ich życia* — wspomina.

To właśnie załoga słynnego okrętu, jej bohaterskie dokonania oraz zmagania z ciężkimi warunkami panującymi na pokładzie, poruszyły wyobraźnię filmowca, który postanowił opowiedzieć ich historię w fabularnej formie. Tworząc scenariusz swoją uwagę skupił przede wszystkim na człowieku — *Chciałem opowiedzieć o ich tęsknotach, o okrucieństwie wojny. O młodych ludziach, z których część nawet nie zdążyła się zakochać, nie pożegnała się z matką. Nie doświadczyli jeszcze życia, a już musieli je oddać, żeby inni mogli je zachować i dzisiaj w spokoju żyć* — dodaje.

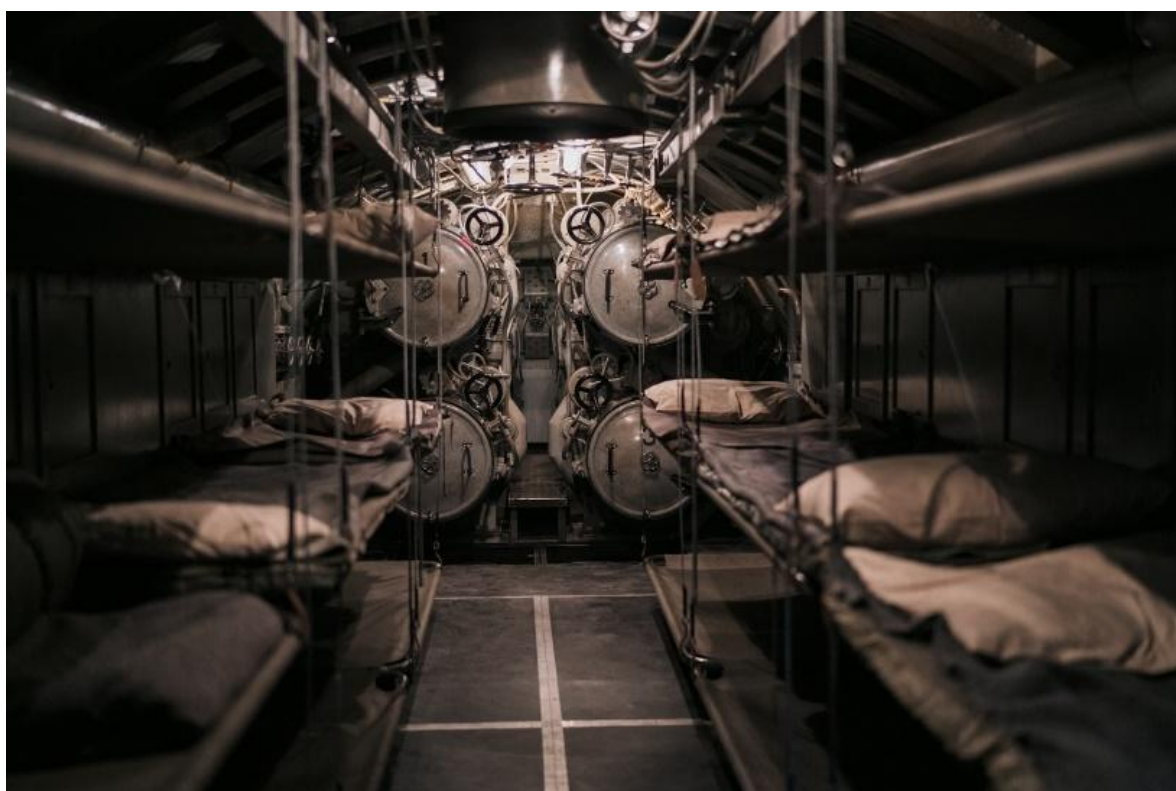
Choć tajemnica losów „Orła” do dziś pozostaje niewyjaśniona, swoim filmem Jacek Bławut pielęgnuje pamięć o nim i jego załodze — *Mam w głowie ich obraz, ale nie zmęczonych lub martwych. Wyobrażam sobie, że zastygli niczym śpiący rycerze, że czekają, żeby znowu wyruszyć w drogę. Może tym filmem w jakimś sensie wracają do nas?*

„Orzeł” jak prawdziwy

Zdjęcia do filmu zostały zrealizowane w niespotykanej do tej pory w polskim kinie scenografii, wiernie odwzorowującej oryginalny okręt. Wnętrze filmowego „Orła” miało być niewygodne, ciasne. Miała w nim cieknać lub lecieć woda — czyli tak, jak w rzeczywistości było na okrętach. — *Jacek Bławut jest dokumentalistą, dobrze się czuje w wiernie odtworzonych wnętrzach. Dekoracja musiała zatem zachować wymiary oryginalnego okrętu* — wyjaśnia autorka scenografii **Marcelina Początek-Kunikowska**. — *Zrobiliśmy kilka skrótów filmowych, połączyliśmy m.in. mesę oficerską z podoficerską, ale reszta pozostała bez zmian. Zastanawialiśmy się z Jackiem i Jolą, czy nie powiększyć niektórych przestrzeni lub nie usunąć jakiegoś elementu — dając tym samym więcej miejsca kamerze. Oboje zdecydowali, by wymiary były takie, jak w prawdziwym „Orle”* — dodaje.



Marcelina Początek-Kunikowska – scenografka filmu; fot. Archiwum prywatne



Wnętrze scenografii filmowej; fot. Andrzej Wencel

Ciasna przestrzeń, która z pozoru stanowiła utrudnienie, tak naprawdę okazała się być niezwykle pomocna dla grających w filmie aktorów. — *Scenografia była bardzo*

naturalistyczna, trudno było w niej przebywać ze względu na ciasnotę i gorąc. Dzięki temu mogliśmy się bardziej skupić na relacjach między naszymi postaciami, a nie na czynnościach, które one wykonują. Samo spojrzenie na siebie nawzajem dawało kamerze tyle, że nie trzeba było nic więcej dodawać. Z czasem filmowy „Orzeł” stał się nie tylko miejscem pracy, ale też odpoczynku. Zaadoptowaliśmy go na naszą przestrzeń, integrowaliśmy się w niej. Gdy tylko wchodziliśmy na halę zdjęciową, czuliśmy, że „Orzeł” to nasze miejsce i możemy się w nim czuć jak u siebie. — mówi **Mateusz Kościukiewicz**, w filmie komendant Andrzej Piasecki.



Scenografia filmowa z zewnątrz; fot. Andrzej Wencel

Filmowy „Orzeł” miał nie tylko wyglądać jak ten oryginalny, ale także poruszać się jak on. W ramach przygotowań Marcelina, Jacek i Jolanta zamknęli się w kontenerze portowym, by poczuć, jak to jest być w zamkniętej konstrukcji, która unosi się w górę i dół, trzęsie się i nie ma kontaktu z ziemią. Filmowa scenografia została umieszczona na platformie, która ciągle nią ruszała, przechylała nawet do 30 stopni, co dodatkowo pomagało aktorom poczuć się, jak prawdziwi członkowie załogi w trakcie sztormu, manewrów okrętu, wybuchu bomb.

Uszy i oczy „Orła”

W filmie historia opowiadana jest nie tylko z perspektywy załogi ale również samego okrętu. — *Chodziło mi o to, by pokazać możliwie jak najmocniej przeżycia załogi. Oddać ich stres i męczarnię* — wyjaśnia Jacek Bławut. By zrealizować ten pomysł, reżyser potrzebował operatora o wyjątkowej wrażliwości, któremu uda się uchwycić wszystkie niuanse. Do współpracy zaprosił więc **Jolantę Dylewską**, która od razu zrozumiała jego zamysł.



Jolanta Dylewska na tle scenografii filmowej; fot. Dariusz Minkiewicz

— Szybko zorientowałam się, że jedna para oczu, czyli jedna kamera, „Orłowi” nie wystarczy, bo struktura okrętu podwodnego to wiele pomieszczeń – dwie centrale, mesa, torpedownia itd., w których nieustannie toczy się akcja równoległa, bo tak właśnie funkcjonuje organizm okrętu. 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 ogłaszany jest alarm bojowy — tłumaczy autorka zdjęć.

— Chodziło nam o pokazanie symbiozy załogi z okrętem. Okręt ORP „Orzeł” był technologicznie skomplikowaną konstrukcją, jak 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.

Okręt miał nie tylko oczy, ale i „uszy”. Autor dźwięku **Radosław Ochnio** wyjaśnia: — Po lekturze scenariusza wymyśliłem dość rzadko używaną rzecz i zaproponowałem ją Jackowi. W niektórych scenach aktorzy mają niewiele kwestii, natomiast w didaskaliach było zapisane, co się dzieje dźwiękowo dookoła okrętu. Na przykład, gdy przechodzi on przez pole minowe, zaczepia o łańcuch, który ociera się o burty – dla marynarzy to sytuacja na krawędzi śmierci. Aktorzy muszą więc reagować na coś, czego nie widzą, a mogą sobie jedynie wyobrazić. Moja propozycja polegała na tym, że gdy mieliśmy już wybudowaną scenografię, ustawiłem głośniki

wzdłuż burt, podłączyłem do komputera i systemu nagłośnienia i odtwarzałem przygotowane wcześniej dźwięki – odpowiednio niepokojące, przerażające, działające na wyobraźnię. Aktorzy w trakcie ujęć słyszeli więc charakterystyczne dźwięki, jakie wydaje okręt, gdy o coś zahaczy, albo hałas, gdy inna jednostka tonie – tłumaczy. Czasami dodawał także to, co załoga słyszała z umieszczonego w przedziale głośnika, na przykład polski hymn, by wzbudzić emocje patriotyczne, czy radiowe, archiwalne nagranie informujące o tym, że Niemcy wystrzelali całą wieś. Wszystko po to, by poza scenografią, także dźwięk pomagał aktorom w odnalezieniu się w rzeczywistości okrętu i wojny.

Przygotowania aktorów

Przygotowania aktorów można podzielić na kilka etapów. Pierwszy to zdobywanie informacji na temat ich bohaterów. — *Tworzenie postaci historycznych jest obarczone wieloma problemami związanymi z różnymi wyobrażeniami na jej temat i z dostępnością materiałów* — mówi grający kapitana Jana Grudzińskiego **Tomasz Ziętek**.



Aktorzy na współczesnym okręcie podwodnym Marynarki Wojennej RP ORP Orzeł; fot. Bartosz Mrozowski

Dla **Antoniego Pawlickiego**, wcielającego się w filmie w postać genialnego nawigatora podporucznika Mariana Mokrskiego, kluczowe w przygotowaniach było spotkanie z dowódcą floty jednostki okrętu podwodnego w Gdyni. — *Możliwość oparcia się o profesjonalną wiedzę wojskowych, którzy dawali nam rady, było niezwykle pomocne. Dzięki temu film był jeszcze bardziej realistyczny* – tłumaczy. Aktor sięgnął też po prywatną korespondencję Mokrskiego z narzeczoną — *Wyłonił się z niej obraz czułego, zakochanego chłopaka. Pisał na przykład o*

planach wspólnego wyjazdu do majątków. Nie zdradzał w tych listach nic na temat „Orła”. Jeszcze przed wojną stacjonował na tej jednostce i był bardzo dumny z tego, że będzie służyć na Orle, na którego zrzucił się cały polski naród. Poza listami zachowały się różnego typu rysunki jego autorstwa. Był grafikiem z pasji, miał ogromną wiedzę teoretyczną i techniczną, więc może dlatego został nawigatorem i tworzył mapy? — dodaje.

Tomasz Schuchardt, w filmie porucznik Florian Roszak, wśród inspiracji, które pomogły mu w przygotowaniu się do roli, wymienia niemiecki film „Das Boot” — *Ten film oprócz wojennej otoczki, pokazuje esencję życia podwodniaków. Oni spędzali na okręcie całe dnie, marzyli, tęsknili za swoimi ukochanymi, matkami i rodzinami. To wszystko z nimi płynęło. I gdy nie było czerwonego alarmu, trzeba było jakoś żyć, konfrontować się z tęsknotą za ojczyzną, ze strachem przed śmiercią, przed zapomnieniem i szeregiem innych rzeczy.*



Aktorzy na ćwiczeniach w OSNiP WP; fot. Bartosz Mrozowski

Producent filmu **Bartłomiej Gliński** dodaje, że ekipa mogła liczyć na współpracę i wsparcie marynarki wojennej. Aktorzy mogli pojechać do Gdyni, spędzić cały dzień z wojskowymi, którzy znają marynarskie życie i chętnie o nim opowiadali. Dla aktorów była dostępna też infrastruktura marynarki, w tym Ośrodek Szkoleniowy Nurków i Płetwonurków Wojska Polskiego, a nawet prawdziwy okręt podwodny, na który mogli wejść i poczuć panujące na nim warunki. — *Odczucie było niesamowite. Każdy, kto wszedł na okręt, marzył, by jak najszybciej się z niego wydostać!* — dodaje.

Aktorzy spotkali się też z psychologami specjalizującymi się w tematyce stresu bojowego, by zgłębić zachowania ludzi, którzy znaleźli się w ekstremalnych sytuacjach.

Kolejnym etapem przygotowań była nauka poruszania się w filmowej scenografii. — *O „Orle” myśleliśmy jak o żyjącym organizmie, więc my z tej perspektywy byliśmy narządami wewnętrznymi, żyłami* — wspomina **Tomasz Schuchardt**. Aby poczuć się częścią okrętu, ekipa aktorska jeszcze przed rozpoczęciem zdjęć zamknęła się w scenografii „Orła”, która była wiernym odtworzeniem wnętrza prawdziwej jednostki. — *Na początku trudno im się było odnaleźć w topografii okrętu, zwłaszcza w centrali głównej, która jest najbardziej skomplikowaną konstrukcją* — wspomina producentka **Anna Bławut Mazurkiewicz**. — *Co więcej, gdy już uruchomiono hydrauliczną platformę, na której umieszczono scenograficzne moduły (przedziały okrętowe), czuli się jakby spadali. Wkrótce jednak nauczyli się poruszać w tych specyficznych wnętrzach.* — dodaje.

Obsada aktorska w filmie liczy ponad 30 osób, które przed wejściem na plan musiały też nauczyć się „oddychać razem”, jak mówi reżyser Jacek Bławut. **Filip Pławiak**, filmowy Jerzy Sosnowski dodaje: — *Naprawdę stanowiliśmy wspólny organizm. Każdy z członków załogi „Orła” był jej ważnym elementem i jeśli przestał pełnić swoją funkcję, mógł doprowadzić do katastrofy okrętu. Tak samo było w naszej obsadzie i ekipie – jeśli któryś z „trybików”, by nie zadziałał, film też by nie zadziałał.*



Aktorzy i ekipa w scenografii filmowej; fot. Dariusz Minkiewicz

REŻYSER JACEK BŁAWUT O KOMPLETOWANIU OBSADY FILMU

W jaki sposób kompletował Pan obsadę filmu, czyli załogę Orła?

Do głównych ról nie robiłem castingu ani zdjęć próbnych, uważam wręcz, że szkodzi to późniejszej współpracy między reżyserem, a aktorami. Wybierając obsadę Orła, nie patrzyłem na umiejętności aktorów, bo wiedziałem na co ich stać, przecież już w wielu filmach udowodnili, jaki mają potencjał. Chciałem w trakcie pierwszych rozmów poznać ich lepiej, zobaczyć, co mają w środku i sprawdzić, która postać może być im bliska. Na podstawie zdjęć i materiałów, do których dotarłem, miałem wyobrażenie o bohaterach i to był mój punkt wyjścia.



Aktorzy na tle scenografii filmowej; fot. Andrzej Wencel

Zdarzało się, że zaskoczył Pan aktorów swoimi decyzjami. Np. Tomasz Ziętek był przekonany, że zagra majtkę, a nie kapitana.

*Jan Grudziński był drobny, introwertyczny, miał ksywę „Panienka”, ale nie, ze względu to, że nie miał charakteru dowódcy, twardziela. Budował autorytet w inny sposób, przydomek dostał ze względu na subtelny urodę i pozorną niedostępność. W „Szumie młodości” jego kolega pisze zresztą, że w sytuacjach granicznych, ostatecznych, Grudziński działał odważnie i szybko, był silny, ale i delikatny. Po obejrzeniu jego zdjęć, nabrałem ostatecznej pewności, że **Tomek Ziętek** jest moim kapitanem Grudzińskim. Z kolei **Tomek Schuchardt** zagrał Floriana Roszaka,*

*pierwszego mechanika – szarą eminencję. Na dobrą sprawę taki oficer jest ważniejszy od kapitana, bo odpowiada za silniki, czyli serce okrętu. Jak one nie działały, załoga umierała. Zresztą załoga zajmująca się silnikami i mechaniką okrętu to była oddzielna kasta, Schuchardt pasował do moich wyobrażeń Roszaka, który zresztą miał ksywę „Trzonek”, bo był mocny i twardy, to też się zgadzało. Tak samo było z **Filipem Pławiakiem** – tak właśnie widziałem w głowie Jerzego Sosnowskiego.*

*Podporucznik był delikatny, grał na skrzypcach, aż trudno uwierzyć, że okręt i morze były jego żywiołem. Najtrudniej szło mi obsadzenie porucznika Andrzeja Piaseckiego, na którego marynarze mówili „Pablo” – ze względu na jego urodę. Trudno było mi znaleźć trzydziestoletniego aktora w typie zrównoważonego południowca, zresztą intuicja prowadziła mnie gdzie indziej. Piasecki miał rodzinę, dziecko, co stawiało go w zupełnie innej sytuacji. Jego funkcja na pokładzie – jak wyjaśnili mi doświadczeni komandorzy – polegała przede wszystkim na utrzymaniu morale wśród załogi. Pierwszy oficer miał za zadanie tworzyć dobrą atmosferę, dbać o marynarzy. Znając **Mateusza Kościukiewicza** i to, jaką ma w sobie wrażliwość, czułość, bardzo do tej postaci pasował. Tu dodam, że „Pablo” nie tylko dbał o załogę i był przez nią uwielbiany, był też bardzo racjonalnie myślącym oficerem – to on zorganizował ucieczkę z Tallina. Do roli Mariana Mokrskiego, wszechstronnie uzdolnionego, genialnego nawigatora o arystokratycznym pochodzeniu, wybrałem **Antka Pawlickiego**, którego znałem z mojego poprzedniego filmu – „Jeszcze nie wieczór”. Antek od razu poczuł tego bohatera. Ciekawą drogę na pokład okrętu miał **Adam Woronowicz**. Gdy powiedziałem mu, że będę realizować Orła, poprosił o scenariusz i chociaż mówiłem mu, że nie może zagrać, bo jest zwyczajnie za wysoki, to nie dał za wygraną. Już następnego dnia po lekturze tekstu z samego rana zadzwonił i powiedział, że on zagra w tym filmie i wie, jak się zmieścić na pokładzie Orła – obetnie sobie stopy. Ujął mnie swoją determinacją i wpadłem na pomysł, żeby zagrał radiooficera, który przecież cały czas siedzi w swojej kanciapie, praktycznie nie wstaje, a nawet jak będzie musiał wstać, to coś na to jedno ujęcie wymyślimy. I w ten sposób zaokrętowałem też Adama.*



Aktorzy w scenografii filmu; fot. Andrzej Wencel

*Co do załoganta Klopsa – o nim dowiedziałem się z dziennika-pamiętnika Sosnowskiego, po chwili poszukiwań wybór padł na **Rafała Zawieruchę**, który jako Klops jest trochę z innego świata. Podsumowując: nawet przy fabułach myślę jak dokumentalista – bardziej interesuje mnie człowiek niż jego funkcja, a w tym przypadku – rola. Nie chciałem, żeby aktorzy odpowiadali sobie na tysiące pytań dotyczących postaci, z których zwykle składają rolę. Interesowało mnie, jak będą przeżywać sytuację, w której się znajdują, jak będą na nie reagować. Dlatego zależało mi na wiernym odtworzeniu warunków, jakie panowały na „Orle” – ciasnoty, zaduchu, trzęsącego się pokładu, umieszczonego na platformie, dźwięku, który jest przerażający, bo wielokrotnie spotęgowany i brzmi zupełnie inaczej niż na powierzchni. Praca jest zupełnie inna, gdy scenografia się rozsuwa, co chwilę jest przerwa, albo coś się zmienia, przestawia lub poprawia. W tym dusznym, zamkniętym, klaustrofobicznym wnętrzu czuje się „Orła” i, szczerze powiem, wtedy ma on w sobie coś magicznego. Coś co sprawia, że się go kocha. W dalszych planach też pojawiają się ciekawi, wyraziści aktorzy. Zależało mi na tym, żeby byli to piękni młodzi ludzie, bo to było niepowtarzalne pokolenie, ale też charakterystyczni, wyróżniający się i żeby widownia podczas seansu się nie pogubiła, kto jest kim. Tej części obsady szukałem inaczej – chciałem sprawdzić, czy aktorzy grający mniejsze role mogliby zostać marynarzami, mieć cechy „wilka morskiego”. Po zakończeniu zdjęć rozmawiałem z nimi i mówili, że przeżyli coś niezwykłego, a jednocześnie intensywnego. Widziałem, ile pracy włożyli, też dzięki temu nawet postacie z 2 czy 3 planu są zauważalne i wyraziste.*

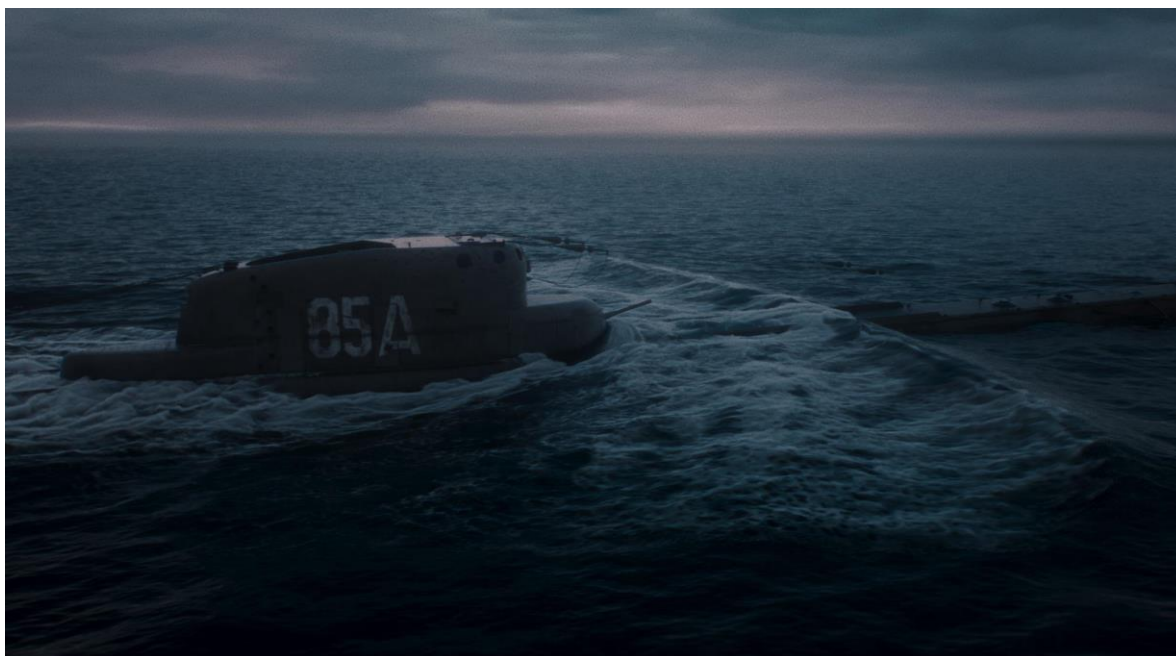


Aktorzy i ekipa w scenografii filmowej; fot. Dariusz Minkiewicz

Nad tym wszystkim czuwali producenci: Anna Bławut-Mazurkiewicz i Bartłomiej Gliński. Wykonali gigantyczną pracę! Zrobili wiele rzeczy, których w Polsce się nie robiło, musieli się ich uczyć w biegu, byli trochę jak kamikadze. Nie dość, że dokonali niemożliwego, to jeszcze mnie oszukiwali – choć z dobrych pobudek – nie mówili za wiele o trudnościach, na jakie się natykają, żeby mi nie dokładać stresu. Skąd się wzięła ich odwaga? Z dystansu i z niedowierzania innych, że to nie może się udać, bo my, Polacy, filmów historycznych, wojennych nie potrafimy robić, potrafią to tylko Amerykanie i nic nie przebije kultowego „Das Boota”. Ania i Bartek udowodnili, że potrafimy i na pewno nie gorzej.

POSTPRODUKCJA

Ten etap był kolejnym ogromnym wyzwaniem dla producentów oraz twórców, tak w warstwie wizualnej, jak i dźwiękowej. Prace nad cyfrowymi efektami specjalnymi trwały około roku, wymagały wielkiej dbałości o wiarygodny wygląd okrętu i precyzji odtworzenia detali jego budowy. Na bazie oryginalnej dokumentacji powstał dokładny model 3D historycznego okrętu ORP „Orzeł”. Za efekt końcowy tych prac odpowiadają studia **Chimney Poland** i **Platige Image**, które ściśle współpracowały z twórcami filmu i konsultantami historycznymi.



kadr z filmu „Orzeł. Ostatni patrol”



kadr z filmu „Orzeł. Ostatni patrol”

Dźwięk i muzyka

Kolejnym kluczowym elementem postprodukcji był dźwięk. Wszystko, co słyszymy w filmie musiało zostać stworzone od podstaw, wymyślone, nagrane, przetworzone i umieszczone w fabularne przestrzeni. — *Już sam okręt to skomplikowana i ogromna maszyna, która musiała nabrać życia i realizmu – przecież na planie aktorzy grali w scenografii. Do tego dochodzi*

*potęga otaczającego żywiołu, wzburzonego morza, czy wszechobecnego ciśnienia wody na dnie. — mówi operator dźwięku **Radosław Ochnio**. — Bardzo chciałem, zbudować te przestrzenie z jak największej ilości oryginalnych, niespotykanych nagrań, nie korzystając z bibliotek, nie chciałem iść utartym szlakiem. Dlatego do współpracy zaprosiłem **Michała Fojcika**, który uwielbia nagrywać dźwięki. Specjalnie do „Orła” nagraliśmy prawie terabajt dźwięków, różnych eksperymentów z materiałami, mikrofonami, wodą, ogniem i powietrzem. Myślę, że dzięki temu, cała kreacja dźwiękowa w filmie jest niezwykła. A co najważniejsze, działa na zmysły widza, prowadząc go emocjonalnie przez cały film — mówi.*

Za warstwę muzyczną filmu odpowiada debiutujący w filmie kompozytor, występujący pod pseudonimem **Tumult**. Według założeń artystycznych, muzyka nie miała mieć ilustracyjnego charakteru, a miała „zintegrować się” z efektami dźwiękowymi, by dopełnić warstwę emocjonalną filmu.

Muzyka w dużej części została stworzona przy wykorzystaniu syntezatorów analogowych oraz naturalnych dźwięków (wydobywanych ze stalowych obiektów) zarejestrowanych na terenie elektrociepłowni **EC1 w Łodzi** oraz przylegającym do niej 60-metrowym kominie, który ma ogromny, wielosekundowy pogłos. Nagrania instrumentów akustycznych również przetworzone zostały wewnątrz EC1. Kompozytor „przepuścił je” przez stalowe obiekty, co nadało im niezwyklej, metalicznej barwy, rezonansu tak charakterystycznych dla brzmienia okrętu podwodnego. Dzięki temu muzyka zespaja się z ogólną koncepcją filmu, gdzie dźwięki i obraz to „uszy i oczy” okrętu.

Okręt ORP „Orzeł” – fenomenem na skalę światową

Historia okrętu ukazana w filmie bazuje na **prawdziwych wydarzeniach**. 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. 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.

Dowodzony przez **kpt. mar. Jana Grudzińskiego** wstawił imię Polski i Polskiej Marynarki Wojennej, stworzył nieśmiertelną legendę o polskim bohaterstwie morskim.

— Film pod względem historycznym, chociaż będący artystyczną wizją reżysera, wiernie oddaje rzeczywistość wojenną. Jestem pod wielkim wrażeniem pracy reżysera Jacka Bławuta, który żyje historią okrętu i jego bohaterskiej Załogi. Jacek pozwolił mi zobaczyć historię okrętu

*widzianą swoimi oczami, czego wcześniej nie byłem w stanie sobie nawet wyobrazić. Zachwyła mnie przede wszystkim scenografia, czyli odtworzony praktycznie 1:1 ORP „Orzeł”. Scenografka zrekonstruowała pięć przedziałów okrętu podwodnego tylko na podstawie zdjęć i schematów – to prawdziwy majstersztyk. Gdy obejrzałem makietę i znalazłem się w jej wnętrzu poczułem jakbym przeniósł się w czasie, wszystko wyglądało wspaniale! Nie widziałem czegoś takiego w żadnym filmie, także zagranicznym. Było to wyjątkowe wyzwanie, dotychczas nikt nie podjął się tak skomplikowanego przedsięwzięcia w polskiej kinematografii – mówi **dr Hubert Jando**, główny konsultant historyczny filmu.*

Poszukiwania wraku „Orła”

Film przeprowadza nas przez kolejne hipotezy historyków, co mogło się zdarzyć podczas ostatniego, owianego tajemnicą patrolu. Ekspedycje poszukiwawcze wraku trwają od wielu lat. Każdego roku prowadzone są przez różne instytucje oraz ekipy. *Gdybym miał porównać skalę poszukiwań, to przypomina ona próbę znalezienia mrówki na boisku piłkarskim.* – mówi dr Hubert Jando, który sam bierze udział w takich wyprawach i dodaje: *okręt podwodny „Orzeł” najpewniej spoczywa na dnie Morza Północnego w całości, na co wpływ miała bardzo mocna dwukadłubowa konstrukcja okrętu, która byłaby trudna do rozerwania na części.* Jak zapewniają wszyscy biorący udział w tych ekspedycjach - będą szukać do skutku – do odnalezienia wraku.

SUPLEMENT

1. WYWIAD Z REŻYSEREM JACKIEM BŁAWUTEM

Dlaczego zdecydował się Pan na zrobienie filmu o Orle?

Ta historia interesowała mnie od dzieciństwa, zresztą nie tylko samego Orła, ale też II wojny światowej. Interesowałem się nią na tyle poważnie, że 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. Orzeł był naszą gwiazdą, ale były też inne okręty, o których wiedziałem prawie wszystko: Wilk, Sęp, Jarząb, Dzik i Sokół – te dwa ostatnie zyskały przydomek „Strasznych bliźniaków”. Fascynowała mnie też postać komandora Bolesława Romanowskiego, największego polskiego dowódcy okrętów podwodnych, który zasłynął z brawurowych akcji na Morzu Śródziemnym, z wypiekami na twarzy czytałem jego pamiętnik „Torpeda u celu”.

Z mojego zainteresowania historią II wojny światowej urodziły się filmy dokumentalne: „Byłem generałem Wehrmachtu” o kapitanie wywiadu AK Kazimierzu Leskim oraz „Cyrk Skalskiego” o pilocie myśliwca Stanisławie Skalskim. Zrobiłem je w latach 80 tych, co zresztą było trudne ze względu na PRL-owską cenzurę. Do dzisiaj mam mocno w pamięci niezwykle spotkania z panem Stanisławem i Kazimierzem. Filmy te dają nadzieję, że nie znikną z naszej pamięci. Do tego historycznego kręgu można też zaliczyć „Wirtualną wojnę”, która łączy lotniczą historię z czasów wojny ze współczesnością.

O Orle nie zrobił Pan filmu dokumentalnego prezentującego jego historię, tylko opowieść fabularną o ostatnim patrolu jego załogi.

Zawsze zastanawiałem się, gdzie się Orzeł zagubił, gdzie jest ta wspaniała załoga, jak wyglądały ostatnie dni życia? Mam w głowie ich obraz, ale nie zmęczonych lub martwych. Wyobrażam sobie, że zastygli niczym śpiący rycerze, że czekają, żeby znowu wyruszyć w drogę, może tym filmem w jakimś sensie wracają do nas.

Z jakich źródeł czerpał Pan wiedzę o załodze?

Z dokumentów, których niewiele przetrwało, oraz z książek w tym „Szumu młodości” o młodości Jana Grudzińskiego. Napisał ją Stefan Łaskiewicz, który uczył się z nim w szkole kadetów we Lwowie.

Czytałem też „Patrole Orła” Eryka Sopoćko, podporucznika, który należał do załogi Orła, ale nie wypłynął z nią w ostatni patrol. Kilka lat później zresztą sam poległ w walce – na Orkanie.

Ważnym źródłem był pamiętniko-dziennik Jerzego Sosnowskiego pisany dla jego dziewczyny, szczególnie cenne były w nim opisy czwartego patrolu. Sosnowski umieścił tam bardzo precyzyjne informacje o tym, co się wtedy działo na pokładzie, jakie panowały relacje między członkami załogi. Na ostatni, szósty patrol nie zabrał go, dziennik w trakcie wojny gdzieś zaginął i został odnaleziony dopiero w latach 70. Był w nim adres dziewczyny, w ten sposób pamiętnik dotarł do niej. Nie chciała go upubliczniać, ale udało mi się go przeczytać i zainspirować paroma informacjami. Dowiedziałem się z niego między innymi o istnieniu Kłosa, przyjaciela Sosnowskiego jeszcze ze czasów służby na „Gromie”, który oficjalnie nie płynął na Orle. Według pamiętnika rywalizował on z Sosnowskim o dziewczynę, i ten wątek umieściłem w filmie – pomyślałem, że to ukłon dla ich historii.

Szukałem też zapisków dziennikarza, pisarza i marynisty Jerzego Pertka. On jeszcze w latach 50. próbował nawiązać kontakt z rodzinami marynarzy z Orła, ale większość zginęła w czasie wojny. W Poznaniu odnalazłem też fragmenty listów, z których mogłem poznać wiele szczegółów marynarskiego życia. W trakcie dokumentacji dowiedziałem się, że podporucznik Mokrski wycinał z kartonu różne figurki, okręty, samoloty. Antek Pawlicki, który go gra, odkrył je w Lublinie w gimnazjum imienia Mokrskiego. Szukanie informacji, w które jak widać, zaangażowali się również aktorzy, było pracą wręcz detektywistyczną. Ale dzięki temu film ma w sobie okruszki prawdy, które uwiarygadniają historię.

Z pewnością łatwiej dostępne były opracowania historyczne.

Historycy wykonali w tym zakresie olbrzymią robotę. To, co mi najbardziej pomogło w śledzeniu ostatniej drogi Orła, była praca doktorska Huberta Jando *ORP „Orzeł”: historia i hipotezy jego zatonięcia*. Hubert Jando przeanalizował wszystkie archiwa, dzienniki pokładowe i nasłuchy niemieckie oraz brytyjskie. Dopiero gdy znalazł potwierdzenie informacji z kilku źródeł, budował obraz każdej godziny ostatniego patrolu Orła. Określił nie tylko, gdzie był wtedy polski okręt, ale wszystkie jednostki, jakie w tym czasie znajdowały się na Morzu Śródziemnym, gdzie znajdowały się pola minowe itd. Starłem się być wierny jego opisom. Równie olbrzymie wsparcie otrzymaliśmy przy realizacji filmu od konsultanta Grzegorza Świątko.

W jakich okolicznościach zaprosił Pan do współpracy Jolantę Dylewską?

Razem z Jolą byliśmy w komisji eksperckiej w Polskim Instytucie Sztuki Filmowej. Ocenialiśmy projekty i bardzo spodobała mi się jej wrażliwość, to co widziała w ocenianych scenariuszach. Byłem wtedy w trakcie pisania „Orła” i dużo opowiadałem Joli, która z ciekawością słuchała tych moich fascynacji. Nieśmiało myślałem o tym, żeby jej zaproponować współpracę, ale do końca nie wiedziałem, czy byłaby zainteresowana robieniem zdjęć do takiego twardego, „męskiego” tematu. Okazało się, że przynęta zadziałała szybciej niż myślałem, wkrótce Jola sama powiedziała, że chciałaby być brana pod uwagę, gdy będę szukał operatora do „Orła”.

Kamień z serca spadł, wiedziałem z doświadczeń wyniesionych z dokumentu, że im cięższy jest temat, tym lżej trzeba go opowiedzieć, więc nie szukałem autora zdjęć o twardej ręce, bo wtedy nie udałooby się wydobyć tych niuansów. Z Jolą przeprowadziłem wiele ciekawych rozmów, na przykład o tym, czy i jak poci się Orzeł, jaka powinna być wtedy faktura obrazu itd. Rozmawialiśmy o okręcie jak o żywym organizmie i to było jedno z moich najciekawszych filmowych doświadczeń.

Skąd pomysł, aby Orzeł miał „oczy”?

Jola zapytała, czyj punkt widzenia ma mieć kamera. Odpowiedziałem, że załogi oraz Orła. Oczywiście łatwo coś takiego powiedzieć, ale jak potem pokazać, że te dwa organizmy są od siebie zależne, zespolone na życie i śmierć? Dodam, że kiedy zakładałem, że będziemy opowiadać również z punktu widzenia Orła, chodziło mi o to, by pokazać możliwie jak najmocniej przeżycia załogi. Żeby oddać uczucie duszenia się, zatrucia gazowego dwutlenkiem węgla czy chlorem, czyli w skrócie: oddać ich stres i męczarnię. Chciałem, żebyśmy się zbliżyli do momentów dla nich najtrudniejszych, bo nie wiemy tak naprawdę co oni przeżyli. Konfrontacja z wrogiem w bitwie to nic, w porównaniu do walki w ciszy ze swoim lękiem i słabościami – to jest heroizm, bohaterstwo.

Proszę opowiedzieć, skąd pomysł, że film będzie kręcony w wiernie odtworzonym wnętrzu Orła, w której zamknięta zostanie załoga.

Nie miałem wątpliwości, że chciałbym pracować w warunkach tak realistycznych jak to możliwe. Na planie moich dokumentów, gdy wchodzę do domu bohaterów, wszystko oddycha prawdą. I takie samo uczucie chciałem mieć na planie „Orła”. Chciałem zobaczyć wszystko to, co widziała załoga, widzieć to, co oni mieli przed sobą na wyciągnięcie ręki. Gdy wszedłem do naszego, odwzorowanego z niesamowitą precyzją okrętu, miałem wrażenie, jakbym przeniósł się w czasie. Niemal widziałem marynarzy, co robią, gdzie siedzą, jaki mają zakres ruchu. Było bardzo ciasno, początkowo uderzałem głową o różne elementy okrętu i zrozumiałem, dlaczego marynarze na pokładzie często mieli na głowach czapki, a pod nimi berety – żeby nie nabijać sobie guzów. Aktorzy też potrzebowali czasu, żeby się nauczyć poruszać po przedziałach, wręcz uczyli się chodzić. Ale te warunki, choć chwilami trudne, pomagały wczuć się im w atmosferę, jaka panowała na Orle. Generalnie jestem zdania, że scenografia powinna utrudniać, a nie ułatwiać robienie filmu! Jestem ogromnie wdzięczny Marcelinie Początek-Kunikowskiej za poświęcenie i odwagę włożone w budowę tak trudnej scenografii. Dodam, że jest w tym filmie bardzo ważny trzeci bohater – obok Orła i załogi – dźwięk. Myślę, że najlepiej o tej pracy, nowych doświadczeniach powiedzą Radek Ochnio i tajemniczy twórca muzyki – Tumult. W filmie dokumentalnym najważniejszą i najbardziej twórczą, czasochłonną pracą jest montaż, tak też było w przypadku Orła, gdzie w tej montażowej sztolni fantastycznie sprawdzili się Piotr Wójcik i Bartek Piasecki. Czapki z głów, panowie!

W jaki sposób kompletował Pan obsadę filmu, czyli załogę Orła?

Do głównych ról nie robiłem castingu ani zdjęć próbnych, uważam wręcz, że szkodzi to późniejszej współpracy między reżyserem a aktorami. Wybierając obsadę Orła, nie patrzyłem na umiejętności aktorów, bo wiedziałem na co ich stać, przecież już w wielu filmach udowodnili, jaki mają potencjał. Chciałem w trakcie pierwszych rozmów poznać ich lepiej, zobaczyć, co mają w środku i sprawdzić, która postać może być im bliska. Na podstawie zdjęć i materiałów, do których dotarłem, miałem wyobrażenie o bohaterach i to był mój punkt wyjścia.

Czasem zaskoczył Pan aktorów swoimi decyzjami – gdy spotkał się pan z Tomaszem Ziętkiem i Tomaszem Schuchardtem, ten pierwszy był przekonany, że zagra majtką, nie kapitana. Jak to właściwie było z wyborem kapitana i jego załogi?

Jan Grudziński był drobny, introwertyczny, miał ksywę „Panienka”, ale nie, ze względu to, że nie miał charakteru dowódcy, twardziela. Budował autorytet w inny sposób, przydomek dostał ze względu na subtelność urody i pozorną niedostępność. W „Szumie młodości” jego kolega pisze zresztą, że w sytuacjach granicznych, ostatecznych, Grudziński działał odważnie i szybko, był silny, ale i delikatny. Po obejrzeniu jego zdjęć, nabrałem ostatecznej pewności, że Tomek jest moim kapitanem Grudzińskim. Z kolei Schuchardt zagrał Floriana Roszaka, pierwszego mechanika – szarą eminencję. Na dobrą sprawę taki oficer jest ważniejszy od kapitana, bo odpowiada za silniki, czyli serce okrętu. Jak one nie działały, ginęła załoga. Zresztą załoga zajmująca się silnikami i mechaniką okrętu to była oddzielna kasta, Schuchardt pasował do moich wyobrażeń Roszaka, który zresztą miał ksywę „Trzonek”, bo był mocny i twardy, to też się zgadzało.

Tak samo było z Filipem Pławiakiem – tak właśnie widziałem w głowie Jerzego Sosnowskiego. Podporucznik był delikatny, grał na skrzypcach, aż trudno uwierzyć, że okręt i morze były jego żywiołem. Najtrudniej szło mi obsadzenie porucznika Andrzeja Piaseckiego, na którego marynarze mówili „Pablo” – ze względu na jego urodę. Trudno było mi znaleźć trzydziestoletniego aktora w typie zrównoważonego południowca, zresztą intuicja prowadziła mnie gdzie indziej. Piasecki miał rodzinę, dziecko, co stawiało go w zupełnie innej sytuacji. Jego funkcja na pokładzie – jak wyjaśnili mi doświadczeni komandorzy – polegała przede wszystkim na utrzymaniu morale wśród załogi. Pierwszy oficer miał za zadanie tworzyć dobrą atmosferę, dbać o marynarzy. Znając Mateusza i to, jaką ma w sobie wrażliwość, czułość, bardzo do tej postaci pasował. Tu dodam, że „Pablo” nie tylko dbał o załogę i był przez nią uwielbiany, był też bardzo racjonalnie myślącym oficerem – to on zorganizował ucieczkę z Tallina.

Do roli Mariana Mokrskiego, wszechstronnie uzdolnionego, genialnego nawigatora o arystokratycznym pochodzeniu, wybrałem Antka Pawlickiego, którego znałem z mojego poprzedniego filmu – „Jeszcze nie wieczór”. Antek od razu poczuł tego bohatera.

Ciekawą drogę na pokład okrętu miał Adam Woronowicz. Gdy powiedziałem mu, że będę realizować Orła, poprosił o scenariusz i chociaż mówiłem mu, że nie może zagrać, bo jest zwyczajnie za wysoki, to nie dał za wygraną. Już następnego dnia po lekturze tekstu z samego rana zadzwonił i powiedział, że on zagra w tym filmie i wie, jak się zmieścić na pokładzie Orła – obetnie sobie stopy. Ujął mnie swoją determinacją i wpadłem na pomysł, żeby zagrał radiooficera, który przecież cały czas siedzi w swojej kanciapie, praktycznie nie wstaje, a nawet jak będzie musiał wstać, to coś na to jedno ujęcie wymyślimy. I w ten sposób zaokrętowałem też Adama. Co do załoganta Klopsa – o nim dowiedziałem się z dzienniko-pamiętnika Sosnowskiego, po chwili poszukiwań wybór padł na Rafała Zawieruchę, który jako Klops jest trochę z innego świata. Podsumowując: nawet przy fabułach myślę jak dokumentalista – bardziej interesuje mnie człowiek niż jego funkcja, a w tym przypadku – rola. Nie chciałem, żeby aktorzy odpowiadali sobie na tysiące pytań dotyczących postaci, z których zwykle składają rolę. Interesowało mnie, jak będą przeżywać sytuację, w której się znajdują, jak będą na nie reagować. Dlatego zależało mi na wiernym odtworzeniu warunków, jakie panowały na Orle – ciasnoty, zaduchu, trzęsącego się pokładu, umieszczonego na platformie, dźwięku, który jest przerażający, bo wielokrotnie spotęgowany i brzmi zupełnie inaczej niż na powierzchni. Praca jest zupełnie inna, gdy scenografia się rozsuwa, co chwilę jest przerwa, albo coś się zmienia, przestawia lub poprawia. W tym dusznym, zamkniętym, klaustrofobicznym wnętrzu czuje się „Orła” i, szczerze powiem, wtedy ma on w sobie coś magicznego. Coś co sprawia, że się go kocha.

W dalszych planach też pojawiają się ciekawi, wyraziści aktorzy.

Zależało mi na tym, żeby byli to piękni młodzi ludzie, bo to było niepowtarzalne pokolenie, ale też charakterystyczni, wyróżniający się i żeby widownia podczas seansu się nie pogubiła, kto jest kim. Tej części obsady szukałem inaczej – chciałem sprawdzić, czy aktorzy grający mniejsze role mogliby zostać marynarzami, mieć cechy „wilka morskiego”. Po zakończeniu zdjęć rozmawiałem z nimi i mówili, że przeżyli coś niezwykłego, a jednocześnie intensywnego. Widziałem, ile pracy włożyli, też dzięki temu nawet postacie z 2 czy 3 planu są zauważalne i wyraziste.

Nad tym wszystkim czuwali producenci: Anna Bławut-Mazurkiewicz i Bartłomiej Gliński.

Wykonali gigantyczną pracę! Zrobili wiele rzeczy, których w Polsce się nie robiło, musieli się ich uczyć w biegu, byli trochę jak kamikadze. Nie dość, że dokonali niemożliwego, to jeszcze mnie oszukiwali – choć z dobrych pobudek – nie mówili za wiele o trudnościach, na jakie się natykali, żeby mi nie dokładać stresu. Skąd się wzięła ich odwaga? Z dystansu widzę i z niedowierzania

innych, że to się nie może udać, bo filmów historycznych, wojennych nie potrafimy robić, potrafią to tylko Amerykanie i nic nie przebije kultowego „Das Boota”. Ania i Bartek udowodnili, że potrafimy i na pewno nie gorzej.

Takiego filmu wojennego w Polsce nie było.

Był „Orzeł” Buczkowskiego, który opowiada o „bałtyckiej epopei” okrętu, nasz film jest o ostatnim patrolu, nie jest to remake jak wiele osób myśli. Podstawowa różnica polega również na tym, że tamten film był tylko zainspirowany historią „Orła”, fabuła i bohaterowie ocierali się o prawdziwe postacie i wydarzenia. Zresztą w latach 50. sytuacja polityczna była inna i nie można było opowiedzieć prawdy o Orle – u nas są same sprawdzone fakty, mocne hipotezy, jest również odrobinę miejsca na wyobraźnię. Ale przede wszystkim czuliśmy ciężar, odpowiedzialność, że opowiadamy o prawdziwych osobach, że ważny jest szacunek dla nich, dla ich poświęcenia.

Orzeł walczył z wrogiem na ważnym froncie II wojny światowej. Ale w Pana filmie nie są nim tylko okręty hitlerowskich Niemiec, pokazuje Pan konflikt z innej perspektywy.

Generalnie wróg załogi Orła tkwi w nich samych, w ich głowach. Pokazywanie starcia, walk ma w sobie oczywistą atrakcyjność. Bohaterstwo czy heroizm jest dla mnie wtedy, gdy załoga w ciszy walczy ze swoim strachem. Są w zatopionej w wodzie puszce, mają radio, z którego dowiadują się, że hitlerowskie Niemcy i stalinowska Rosja, chcą ich kraj unicestwić. Było to pokolenie wychowane w kulcie Piłsudskiego, ich miłość do ojczyzny trudno sobie dziś wyobrazić. Oni bez wahania oddawali życie, tak bardzo chcieli dopaść wroga. Walczyli do końca, nawet w sytuacji, kiedy wydawało się, że nie ma to sensu.

Jednocześnie 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. Czy nie przypomina to w jakimś sensie sytuacji, która dzieje się tuż obok nas?

Załoga Orła walczy do końca.

Tak. W historii Polski porażka kojarzy się z klęską, a dla mnie „Orzeł. Ostatni Patrol” to film o zwycięstwie. Powtórzę: marynarze „Orła” to dla mnie najwięksi herosi. Wygrali ze sobą, z własnym ograniczeniami.

Po obejrzeniu Pańskich dokumentów oraz „Orła. Ostatniego patrolu” można postawić hipotezę, że główny temat, jaki Pana interesuje to człowiek w kryzysie, w jakiegoś rodzaju mroku.

Chyba się od tego nie uwolnię. Moje filmy rzeczywiście idą zwykle w mroczne miejsca, ale zawsze szukam w nich światła. I je znajduję.

2. ROZMOWA Z DOKTOREM HUBERTEM JANDO O POSZUKIWANIACH ORŁA

Jak wyglądają poszukiwania fragmentów po Orle?

Chciałbym sprostować, że okręt podwodny „Orzeł” najpewniej spoczywa na dnie Morza Północnego w całości, na co wpływ miała bardzo mocna dwukadłubowa konstrukcja okrętu, która byłaby trudna do rozerwania na części. Zdarzały się oczywiście takie przypadki, że okręty były taranowane lub wchodziły na miny wypełnione dużą ilością materiału wybuchowego, co mogło je zdefragmentować. Ale moim zdaniem nie spotkało to Orła. Odpowiadając na pytanie – ekspedycje poszukiwawcze trwają od lat, prowadzone są przez różne instytucje oraz ekipy. I pewnie jeszcze trochę potrwać. Gdybym miał porównać skalę poszukiwań, to przypomina ona próbę znalezienia mrówki na boisku piłkarskim.

Kiedy Pan po raz pierwszy wyruszył na poszukiwanie polskiego okrętu?

W 2008 roku wpadliśmy z kolegami – Krzysztofem Piwnickim, Piotrem Surzynom oraz nieżyjącym już Przemkiem Pietrasem, jako amatorzy nurkowania i historii – na pomysł założenia Morskiej Agencji Poszukiwawczej. Chwilę później dołączył do nas prawnik Grzegorz Świątek, z którym do dziś wspólnie zgłębiamy historię okrętu i razem organizujemy ekspedycje poszukiwawcze. Dodatkowo Grzesiek jest razem ze mną konsultantem historycznym filmu.

Naszym pierwszym sponsorem była firma Balex Metal z Wejherowa. W trakcie pierwszych poszukiwań wraku kierowaliśmy się hipotezą, że Orzeł zatonął w okolicy pól minowych postawionych u wylotu Cieśniny Skagerrak, bo takie mieliśmy oficjalne informacje z archiwów w Wielkiej Brytanii. W 2013 roku inną wyprawę zorganizowała Polska Marynarka Wojenna, sprawdzając kolejną hipotezę zatonięcia Orła, tym razem umiejscowioną u brzegów Wielkiej Brytanii. Polscy marynarze rzeczywiście odnaleźli okręt, tyle że nie był to Orzeł, tylko brytyjski J-6, który zatonął w czasach I wojny światowej.

Z czasem obowiązki zawodowe i rodzinne spowodowały, że drogi pierwotnego składu naszej ekipy się rozeszły. Z uwagi, że zagadka zatonięcia Orła nie została rozwiązana, razem z Grzegorzem Świątkiem szukaliśmy nowego sponsora na dalsze wyprawy poszukiwawcze. Udało nam się pozyskać do współpracy firmę Santi z Trójmiasta, która produkuje skafandry dla nurków. Od 2014 do 2018 roku zorganizowaliśmy razem pięć kolejnych ekspedycji, ale z czasem nasze drogi z firmą Santi się rozeszły, ponieważ mieliśmy różne wizje tego, gdzie Orzeł miał spocząć. Powołaliśmy wówczas razem z Grzegorzem fundację 85A – to numer taktyczny Orła umieszczony na jego kiosku.

Obecnie przygotowujemy kolejną ekspedycję poszukiwawczą, która wyruszy w tym lub przyszłym roku. Blisko współpracujemy z Marynarką Wojenną, która również cały czas poszukuje wraku „Orła”. W tej chwili kierujemy się hipotezą, którą jako pierwszy stworzył i

opublikował Tomasz Kawa – według niej Orzeł został omyłkowo zatopiony przez brytyjski samolot. Sam napisałem na temat zaginięcia okrętu książkę oraz obroniłem doktorat i w tej chwili tę hipotezę uważam za najbardziej prawdopodobną, jednocześnie dopuszczając dwie inne jako możliwe.

Pierwszą jest wejście na pole minowe. Tutaj potrzebne jest słowo wyjaśnienia: pole czy zagroda minowa to najprościej mówiąc kilka lub kilkaset min, z których każda posiada kadłub wyposażony w tzw. „rogi” czyli zapalniki. Do kadłuba na tzw. minlinie przyczepiony jest wózek kotwiczny, regulujący głębokość zanurzenia. Zdarzało się, że łańcuch czy lina się zrywały, a miny, będąc cały czas uzbrojone, swobodnie pływały po morzu, więc jeśli okręt o nie zaczepił i złamał jeden z rogów, dochodziło do eksplozji. Mimo że wiem z dokumentacji, pozyskanej w niemieckich czy brytyjskich archiwach, gdzie znajdowały się wszystkie zagrody minowe, należy uznać, że Orzeł teoretycznie mógł zderzyć się z miną pochodzącą z zerwanej uwięzi i to na każdym etapie swojego ostatniego patrolu. Druga możliwość – błąd nawigacyjny lub awaria. To prawdopodobne, mimo że okręt był nowoczesny.

Dlaczego nie wiemy, gdzie i kiedy był Orzeł z jego meldunków?

Wiemy, tyle że 23 maja 1940 roku Orzeł wyszedł z portu w Szkocji i od tego czasu nie nadał żadnego komunikatu. Ale to nie jest zaskakujące, bo wiemy, że Niemcy mogli wtedy przechwytywać brytyjskie komunikaty. W swojej książce odtwarzam dwa tygodnie tego ostatniego patrolu i przedstawiam hipotezy jego zatonięcia. Jeśli miały w tym czasie miejsce niewyjaśnione eksplozje czy ataki na jednostki podwodne, sprawdzałem informacje znalezione w niemieckich czy brytyjskich archiwach. Jeśli „ofiara” była zidentyfikowana, to wiedziałem, że to nie Orzeł. Jeśli nie – jak detektyw ustalałem, jaka to mogła być jednostka. Zresztą w tych ustaleniach bardzo pomagał mi ojciec – emerytowany komandor MW i wspomniany wcześniej Grzegorz Świątek.

Okręt Orzeł powstał w Holandii, rzucił się na niego cały naród.

Miał doskonałą konstrukcję i był jednym z najnowocześniejszych okrętów w ówczesnych czasach. Na jego budowę pieniądze zbierało całe polskie społeczeństwo, natomiast budowy podjęła się renomowana holenderska stocznia. Nieco przez przypadek Grzegorz Świątek stał się jednym z największych specjalistów od techniki związanej z naszym okrętem podwodnym. Podczas jednej z dyskusji w żartach obarczyłem go odpowiedzialnością za identyfikację wraku okrętu w przypadku jego odnalezienia. Grzegorz tak przejął się obowiązkiem i tak sumienne podszedł do tematu, że na dzień dzisiejszy posiada chyba największe archiwum dokumentujące budowę i konstrukcję okrętu i stał się najlepszym specjalistą od kwestii technicznych dotyczących Orła. Jak doskonałą konstrukcją był okręt, świadczy fakt, że wszyscy, którzy weszli na jego pokład byli pod ogromnym wrażeniem rozwiązań technicznych, które tam zastosowano. Jeden z marynarzy, który służył na ORP Orzeł, zapytany przez dziennikarza, już po ucieczce okrętu do Wielkiej Brytanii, czy załoga nie miała kompleksów przy brytyjskich

jednostkach, odpowiedział, że wręcz przeciwnie. Miał powiedzieć, że czują, iż ich okręt jest najlepszy i najnowocześniejszy. Dodam, że na Orle służył kwiat polskiej marynarki. Załoga liczyła 60 Polaków oraz 3 Brytyjczyków, co było normą w przypadku cudzoziemskich jednostek – wśród naszych oficerów tylko dwóch znało język angielski na poziomie pozwalającym na służbową komunikację. Trzech brytyjskich marynarzy przede wszystkim pomagało we współpracy z brytyjskim dowództwem i współdziałaniu z brytyjską flotą – byli nimi wyższy stopniem oficer, sygnalista i telegrafista.

Szukają panowie Orła już kilkanaście lat...

Będziemy to robić do skutku – do odnalezienia wraku. Jeśli nie my, to niech znajdzie Orła ktoś inny, ale uważam, że okręt musi zostać odnaleziony. Poszukiwania prowadzone są przez różne instytucje i ekipy. Dla mnie i dla Grzegorza sprawa odnalezienia Orła to pasja – nie da się jej zatrzymać, ani odrzucić. Dodatkowo, co cieszy najbardziej, wspomagają nas w tym nasze rodziny, mając do tego przedsięwzięcia dużo zrozumienia, za co jesteśmy wdzięczni szczególnie naszym żonom.

3. BIOGRAMY WYBRANYCH CZŁONKÓW ZAŁOGI

(kolejność według starszeństwa na okręcie)



Jan Grudziński (1907-1940); w tej roli Tomasz Ziętek: 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 „Sokół” 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); w tej roli Mateusz Kościukiewicz: 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); w tej roli Antoni Pawlicki: 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 latarni sporządził mapę Bałtyku i mapę cieśnin duńskich. Kawaler Krzyża Walecznych i Medalu Morskiego.



Florian Roszak (1912-1940); w tej roli Tomasz Schuchardt: 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 „Sokół” 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); w tej roli Filip Pławiak: 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”.



Henryk Kotecki (1902-1940); w tej roli Adam Woronowicz: starszy bosman, radiotechnik. W Marynarce Wojennej od 1922 roku. Doskonały 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.

4. HISTORIA OKRĘTU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ „ORZEŁ”

Jego kariera będzie błyskotliwa, ale krótka. Okręt zginie w pełni chwały¹.

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

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

wykonywania zadań bojowych, sięgała trzech miesięcy. Wszystkie parametry stawiały okręt w rzędzie najnowocześniejszych jednostek tego typu.



historyczny okręt ORP „Orzeł”; fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

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).

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. Być może za taką decyzją dowództwa stała chęć utrzymania jednostki w bezpiecznym odwodzie na wypadek konieczności użycia okrętu na innym odcinku. 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 Kłoczkowski, 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 szyfrowanych depesz, mapę z naniesionymi polami minowymi. 16 września estońscy marynarze wraz z oficerami rozpoczęli rozbieranie 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 dojrzewała myśl o ucieczce. Decyzję podjęto 17 września rano. Od tej pory polska załoga sabotowała prace przy rozbieraniu okrętu. Przecięto stalową linę dźwigu wyładowującego 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 „Orła” jako okrętu pirackiego i zatopienia go w przypadku spotkania. Również flocie sowieckiej wydano rozkaz wytropienia 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 Mokwski, opracował mapę Bałtyku i Cieśnin Duńskich na podstawie danych z niemieckiego spisu latarni morskich, pozostawionego przez niewagę Estończyków.

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

obu Estończyków u wschodnich wybrzeży Gotlandii. Zaopatrzono 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. Wkrótce na okręcie zaczęto odczuwać brak słodkiej wody, topniał zapas paliwa, załoga była wyczerpana, kilku marynarzy chorowało. 7 października kapitan Jan Grudziński podjął decyzję o przejściu z Bałtyku do Wielkiej Brytanii. Po pokonaniu kolejnych bałtyckich cieśnin – Sundu, Skagerraku i Kattegatu – 12 października okręt dotarł na Morze Północne. 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 przeznaczyła 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 „Orzeł” 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, w marcu 1940 roku w rejonie cieśniny Skagerrak. W dniu 8 kwietnia „Orzeł” storpedował i zatopił zamaskowany statek handlowy. Był nim niemiecki frachtowiec „Rio de Janeiro”, na którego pokładzie znajdowali się żołnierze i sprzęt wojskowy. Statek okazał się częścią niemieckich sił inwazyjnych. ORP „Orzeł” zdemaskował niemieckie przygotowania do ataku na Norwęgę. 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 „Orła” 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 wstawił imię Polski i Polskiej Marynarki Wojennej po wsze czasy, stworzył on nieśmiertelną legendę o polskim bohaterstwie morskim ².

5. SŁOWNIK POJĘĆ

Armata: działo o stosunkowo długiej lufie, o płaskim torze lotu pocisku, służy do ostrzeliwania obiektów będących na linii pola widzenia.

Attaché: pełnomocny przedstawiciel dyplomatyczny państwa, wysłany do innego państwa lub organizacji.

Autonomiczność okrętu: określana w dobach zdolność okrętu i jego załogi do nieprzerwanego przebywania na morzu w gotowości do wykonywania typowych zadań bojowych bez uzupełniania zapasów.

Balast: dodatkowy element lub ładunek o znacznym ciężarze wykorzystywany na różnego rodzaju jednostkach pływających.

Balasty: zbiorniki balastowe, znajdujące się na zewnątrz kadłuba okrętu, służące do umieszczania balastu wodnego. Pozwalają na zanurzanie i wynurzenie okrętu podwodnego. Otwarcie klap i **odwietrzników** w zbiornikach w celu nabrania wody skutkuje zanurzeniem okrętu. **Szasowanie** zbiorników umożliwia wynurzenie okrętu.

Bosman: stopień podoficerski w Marynarce Wojennej, odpowiednik sierżanta w siłach lądowych.

Bosmanmat: stopień podoficerski w Marynarce Wojennej, odpowiednik plutonowego.

Burta: boczna powierzchnia jednostki pływającej, każda z połówek rozdzielonych płaszczyzną symetrii kadłuba.

Diesel: silnik spalinowy.

Distinguished Service Cross: Krzyż Wybitnej Służby, wysokie (trzecie w kolejności) brytyjskie odznaczenie bojowe nadawane oficerom marynarki za odwagę na morzu.

Distinguished Service Medal: Medal Wybitnej Służby, wysokie odznaczenie wojskowe przyznawane podoficerom i szeregowym sił zbrojnych Wielkiej Brytanii oraz państw sojuszników za czyny wybitnej odwagi w starciu z przeciwnikiem na morzu.

Distinguished Service Order: Order Wybitnej Służby, wysokie odznaczenie wojskowe Wielkiej Brytanii nadawane oficerom sił zbrojnych za wybitną lub przynoszącą zasługi służbę podczas wojny.

Dornier Do 24: niemiecka łódź latająca, w czasie drugiej wojny światowej służyła jako samolot rozpoznawczy i ratowniczy.

Działo: broń palna dużego kalibru (ponad 20 mm), potocznie ogólna nazwa artyleryjskiej broni palnej.

Dziób: przednia część kadłuba jednostki pływającej.

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

Echosonda: urządzenie wykorzystujące fale dźwiękowe do pomiaru głębokości wody oraz odległości od pozostających w wodzie obiektów.

Głębokość peryskopowa: maksymalna głębokość zanurzenia okrętu podwodnego, przy której możliwe jest obserwowanie powierzchni morza za pomocą peryskopu (zwykle kilka metrów pod powierzchnią).

Gródź: wodoszczelna i wytrzymała stalowa ściana, dzieląca wnętrze kadłuba okrętu na poszczególne przedziały.

Hydroakustyczny system nawigacji: zespół przyrządów zapewniający bezpieczeństwo nawigacji okrętów podwodnych. Polega na wysyłaniu pod wodą fal dźwiękowych wysokiej częstotliwości i odbieraniu drgań fali odbitej od obiektu.

Internowanie: środek przymusu polegający na umieszczeniu w wyznaczonym miejscu pobytu, połączony z zakazem opuszczania tego miejsca.

Kanonierka: okręt artyleryjski średniej wielkości, wykorzystywany do przybrzeżnej służby patrolowej, obrony wybrzeża, ostrzeliwania obiektów lądowych i innych zadań pomocniczych.

Kiosk: wodoszczelna nadbudówka na kadłubie okrętu podwodnego, stanowi osłonę dla zewnętrznych urządzeń okrętu, takich jak: anteny radiowe, peryskopy i inne.

Komandor podporucznik: stopień oficerski w Marynarce Wojennej, odpowiednik majora.

Kontrtorpedowiec (niszczyciel): wielozadaniowy szybki okręt przeznaczony do zwalczania lotnictwa, okrętów podwodnych i innych jednostek nieprzyjaciela, a także do ochrony jednostek własnych.

Mapy Mokrskiego: *Obliczyłem siatkę Merkatora i ze spisu latarni zrobiłem mapę Bałtyku i Sundów, na którą nawigując nanosiłszy sondę. Na takiej mapie nawigowaliśmy przez trzy tygodnie (z listu M. Mokrskiego do przyjaciela). Na arkuszu została wykreślona siatka mapy (6°E – 25°E i 54°N – 60°N) obejmująca Bałtyk, cieśniny duńskie, Kattegat i Skagerrak, czyli teren, na którym okręt miał działać i przejść w drodze do Wielkiej Brytanii. Ze spisu latarni na mapę naniesiono te latarnie i pławy (z ich charakterystykami i danymi), które znajdowały się na trasie zamierzonego rejsu. Następnie nanoszono kolejne punkty orientacyjne, nadając im nazwy własne, np. Zatoka Dwóch Estończyków, czyli miejsce wyokrętowania estońskich żołnierzy. Legenda mapy brzmiała: Mapa nr 1. Bałtyk i cieśniny duńskie. Opracowana przez Polską Marynarkę Wojenną. Podziałka 1:1500 tys. Głębokości podane w metrach i domysłach. 1939 r. W nagrodę za sporządzenie map podporucznik Mokrski dostał dwie ostatnie puszki ananasów oraz pochwałę.*

Marynarz: najniższy stopień wojskowy w Marynarce Wojennej, odpowiednik szeregowego.

Mat: stopień podoficerski w Marynarce Wojennej, odpowiednik kaprała.

Medal Morski: polskie odznaczenie wojenne nadawane marynarzom Marynarki Wojennej za rzetelną służbę i nienaganne sprawowanie się na morzu podczas II wojny światowej. Ustanowione dekretem Prezydenta RP na Obczyźnie w dniu 3 lipca 1945 roku.

Mila morska: jednostka odległości stosowana w nawigacji morskiej. 1 Mm = 1852 m = 10 kabli. Używane skróty to: Mn, M, NM, Nm, nmi.

Mina morska: rodzaj broni przeznaczony do rażenia podwodnej części kadłuba jednostki pływającej. Składa się z materiału wybuchowego, umieszczonego w kulistym bądź

cyldrycznym wodoszczelnym pojemniku wyposażonym w urządzenie zapalające. W zanurzeniu miny są utrzymywane za pomocą minilin i kotwic, mogą być umieszczane na dnie akwenu lub dryfować.

Napęd okrętu podwodnego: na powierzchni zapewniają go silniki spalinowe, w zanurzeniu silniki elektryczne, zasilane bateriami akumulatorów. Napęd **diesel-elektryczny** wiąże się z koniecznością okresowego wynurzenia okrętu podwodnego na powierzchnię w celu włączenia silników spalinowych i naładowania akumulatorów. Zastosowanie napędu elektrycznego znacznie ogranicza podwodną prędkość okrętu, a jego zmniejsza się wraz ze zwiększaniem prędkości.

Odwietrznik: urządzenie na okręcie podwodnym, umożliwiające wyjście powietrza wypchanego z balastów przez wodę podczas zanurzania się okrętu.

Okręt: statek przeznaczony do działalności wojskowej, należący do Marynarki Wojennej; uzbrojona jednostka pływająca, przeznaczona do wykonywania zadań bojowych. Specjalizacja znaczenia słowa „okręt” jako statku wojennego została przyjęta na początku XX wieku.

ORP: Okręt Rzeczypospolitej Polskiej, skrótowiec poprzedzający nazwę własną jednostek polskiej Marynarki Wojennej.

Peryskop: przyrząd optyczny, służący do obserwacji przedmiotów znajdujących się poza polem widzenia obserwatora. Na okrętach podwodnych peryskop umożliwia obserwację całego widnokregu.

Rufa: tylna część kadłuba jednostki pływającej.

Schnellboot: kuter torpedowy, niewielki okręt przeznaczony do wykonywania grupowych ataków torpedowych na jednostki przeciwnika (w tym okręty podwodne) głównie na wodach przybrzeżnych i szybkiego wycofania się z pola walki.

Sonar (szumonamiernik): urządzenie do wykrywania i określania położenia obiektów znajdujących się pod wodą, wykorzystujące fale dźwiękowe i ultradźwiękowe odbite od tych obiektów.

Starszy bosman: stopień podoficerski w Marynarce Wojennej, odpowiednik starszego sierżanta.

Starszy mat: stopień podoficerski w Marynarce Wojennej, odpowiednik starszego kaprała.

Stery głębokości: ruchome płaszczyzny sterowe jednostek pływających, zdolnych do kontrolowanego zanurzania i wynurzenia oraz utrzymywania i zmiany głębokości zanurzenia w ruchu. Są jednym z elementów większego systemu kontroli zanurzenia okrętów podwodnych.

Szasowanie: usuwanie wody ze zbiorników balastowych za pomocą sprężonego powietrza. Podczas szasowania kłapy zbiorników pozostają otwarte, natomiast zamykane są odwietrzniki. Pozwala to na wtłoczenie powietrza do zbiornika i stworzenie poduszki powietrznej w celu wypchnięcia stamtąd wody.

Szperacz: ruchomy reflektor ułatwiający obserwacje i poszukiwania prowadzone w nocy.

Torpeda: pocisk podwodny z własnym napędem służący do rażenia okrętów, podwodnych elementów jednostek nawodnych i innych obiektów podwodnych.

Torpedowiec: niewielki lub średniej wielkości okręt przeznaczony do wykonywania ataków torpedowych na okręty przeciwnika.

Trałowiec: okręt przeznaczony do wykrywania i niszczenia min morskich. Używany również do stawiania min.

Trym: przegłębienie okrętu, pochylenie okrętu w stronę dziobu lub rufy. Kontroli przegłębienia służą zbiorniki trymujące, umieszczone na dziobie i rufie okrętu.

U-boot: potoczna nazwa niemieckich okrętów podwodnych (skrót od niem. *Unterseeboot*).

Uzdatnianie powietrza w okręcie podwodnym: utrzymanie odpowiedniego dla przeżycia załogi składu chemicznego powietrza przez usuwanie dwutlenku węgla i uzupełnianie tlenem. Dwutlenek węgla, powstający w procesie oddychania, jest usuwany chemicznie przy użyciu wapna sodowanego. Tlen uzupełniany jest ze zbiorników ze sprężonym tlenem bądź chemicznie – z elektrolizy wody lub reakcji chemicznych uwalniających dużą ilość tlenu.

Wachta: czas pełnienia służby na okręcie (zazwyczaj czterogodzinny), również część załogi pełniącej służbę.

Węzeł: jednostka prędkości stosowana w żegludze równa jednej mili morskiej na godzinę (1 w. = 1Mm/h).

Zawory szasu: urządzenie regulujące przepływ powietrza do zbiorników balastu.

Żyrokompas: kompas żyroskopowy, elektro-mechaniczne urządzenie nawigacyjne. Wskazówka żyrokompasu wskazuje dokładnie północ, bez odchyłeń, jakim ulegają kompasy magnetyczne.