

Orzeł

Jerzy Eisler

Mało kto pamięta dziś film Leonarda Buczkowskiego o słynnym polskim okręcie podwodnym, który we wrześniu 1939 roku brawurowo uciekł z internowania w stolicy Estonii.

Przez wieki po morzach i oceanach pływały tysiące najróżniejszych statków i okrętów, ale tylko nieliczne stały się nieśmiertelne, a ich nazwy przeszły do historii i są dziś powszechnie znane na całym świecie. Nie pomyślę się chyba, jeżeli powiem, że takim najslawniejszym statkiem wszech czasów stał się „Titanic”, który w nocy z 14 na 15 kwietnia 1912 roku zatonął po zderzeniu z górą lodową podczas dziewiczego rejsu z Wielkiej Brytanii do Stanów Zjednoczonych. Zginęło wówczas ponad 1,5 tys. osób. Ale przecież nie była to największa w dziejach ludzkości tragedia rozgrywająca się na morzu.

We wtorek 30 stycznia 1945 roku z Gdyni wypłynął niemiecki „Wilhelm Gustloff”, na którego pokładzie było ok. 8–10 tys. osób (nie znamy dokładnej liczby). Byli to zarówno ewakuowani niemieccy żołnierze, jak i uchodźcy z Prus Wschodnich. Na wysokości Łeby statek został storpedowany przez radziecki okręt podwodny S-13 i w ciągu godziny zatonął. Przy temperaturze powietrza –21 stopni Celsjusza udało się uratować zaledwie 1239 osób. Śmierć poniosło więc wówczas kilkakrotnie więcej ludzi niż w katastrofie „Titanica”, ale ponieważ miało to miejsce w czasie wojny i zginęli prawie wyłącznie Niemcy, obciążani zbiorową odpowiedzialnością za jej rozpętanie i niebywale zbrodnie ludobójstwa, tragedia ta na długie lata znalazła się w zapomnieniu i w żadnym razie nie przysłoniła sławy brytyjskiego statku. Z czasem bowiem dramatyczna historia z 1912 roku – m.in. za sprawą kilku filmów, w tym przede wszystkim superprodukcji Jamesa Camerona – stała się częścią popkultury, a sam „Titanic” – ikoną..., no właściwie, czego?

Polski „Titanic”?

Nie umiem na to pytanie odpowiedzieć, ale zastanawiam się, jaki polski statek – przy zachowaniu wszystkich proporcji – może zostać uznany za odpowiednik „Titanica”. Wydaje się, że mógłby to być „Batory”, który „zagrał” w paru filmach, a przede wszystkim przez długie lata łączył Polskę z Zachodem – zwłaszcza ze Stanami Zjednoczonymi. Ale „Batory” – jak wiadomo – na szczęście nie zatonął i dotrwał w służbie właściwie do końca swoich dni. Poza tym, o ile „Titanic” pociąga i fascynuje wielu ludzi swoją tajemnicą, o tyle w historii „Batorego” nie kryje się w zasadzie nic ta-

► Wesołkowaty mat Rokosz, czyli Bronisław Pawlik



jenniczego. Być może zatem za polskiego „Titanica” można uznać wybudowany przed II wojną światową ze składek społecznych ORP „Orzeł”, który w maju 1940 roku w nie do końca wyjaśnionych okolicznościach zaginął w czasie patrolu na Morzu Północnym. Do dzisiaj – mimo prowadzonych od lat intensywnych poszukiwań – nie udało się odnaleźć wraku, co rodzi najróżniejsze, nierzadko kompletnie nieprawdopodobne przypuszczenia co do jego rzeczywistego losu, a zarazem utrwała jego legendę. Dodatkowym argumentem mogłoby być także i to, że ten okręt podwodny jako jedyna pływająca jednostka doczekał się na swój temat filmu fabularnego.

Niesłusznie nieco dziś zapomniany *Orzeł* w reżyserii Leonarda Buczkowskiego miał premierę 7 lutego 1959 roku. Mimo dość awanturniczego i przygodowego charakteru był to – ze względu na zawarty w nim ładunek treści patriotycznych – obraz typowy dla polskiej szkoły filmowej, choć wybitny znawca dziejów polskiego filmu Tadeusz Lubelski przeciwstawia *Orla* dokonaniom tej szkoły i umieszcza poza jej „istotnym nurtem”. Stwierdza, że *Orzeł* ukazuje wydarzenia „w tradycyjnie patriotycznym duchu i w zgodzie z konwencjami filmu wojennego”.

Rzeczywistość i fikcja

Przypomnijmy więc, że film opowiada historię internowania w neutralnej Estonii we wrześniu 1939 roku okrętu podwodnego „Orzeł” i jego brawurowej ucieczki z Tallina. Zarazem jednak dotyka poruszającej dla wielu widzów (szczególnie po doświadczeniach stalinizmu) kwestii ludzkiego bohaterstwa w sytuacjach wyjątkowych, patriotyzmu i wierności wyznawanym ideałom. Opowiada przy tym prawdziwą historię, chociaż już w początkowych scenach lektor wyraźnie zapowiada, że nie jest to „reportaż, który miałby ściśle pokrycie w faktach historycznych, jakkolwiek nasz okręt nazywa się »Orzeł« i jakkolwiek opowieść filmowa została częściowo oparta na jego rzeczywistych przygodach. I ludzie, których wam przedstawiamy, to portret załogi »Orla«.

Nie należy w nich dopatrywać się postaci historycznych”. Autorzy tych słów – zapewne scenarzyści: Leonard Buczkowski i Janusz Meissner – nie byli zresztą konsekwentni. Dysponując przy pisaniu scenariusza bezcennym źródłem, jakim był zachowany dziennik pokładowy dowódcy „Orla”, kpt. Jana Grudzińskiego, oraz korzystając z konsultacji jednego z najznakomitszych dowódców polskiej floty podwodnej z lat II wojny światowej, kmdr. Bolesława Romanowskiego, nie mogli się do końca zdecydować na taką, a nie inną formułę filmu. Z jednej bowiem strony z dużą pieczołowitością zadbali o realia, lecz z drugiej pozwolili sobie na daleko idące zmiany w stosunku do rzeczywistości rozgrywających się wydarzeń. Przede wszystkim – o co z rzeczywistych powodów trudno mieć do nich pretensje – w rolę „Orla” wcielił się jego bliźniak ORP „Sęp” (w czasie wojny wraz z załogą internowany w neutralnej Szwecji), także

► Andrzej Herder jako ppor. Morawski

Fot. FilMOTEKA Narodowa

zbudowany w drugiej połowie lat trzydziestych w stocznich holenderskich i włączony do służby w Marynarce Wojennej na początku 1939 roku.

Oba były dużymi jednostkami – zwanymi potocznie podwodnymi krążownikami – wyposażonymi w dwana-

ście wyrzutni torpedowych. Autorzy filmu zadbali również o wiele szczegółów, a główni bohaterowie – dowodzący „Orłem” kmdr ppor. Kozłowski (naprawdę Henryk Kłockowski), świetnie zagrany przez Aleksandra Sewruka, oraz jego zastępcę i następcę kpt. Grabiński (naprawdę Jan Grudziński), równie kapitalnie odtworzony przez Wierczyśława Glińskiego – noszą nieznacznie tylko zmienione nazwiska.

Zarazem twórcy wprowadzili niemający nic wspólnego z rzeczywistością, ale za to dość efektowny wątek niemieckiego statku handlowego „Schwerin”, z którym „Orzeł” jakoby miał się zetknąć w Tallinie. Prawo morskie stanowiło, że statek, a tym bardziej okręt wojenny strony biorącej udział w wojnie, może w neutralnym porcie przebywać tylko 24 godziny. Jeżeli zaś w tym samym czasie w tym samym porcie znajdą się statki czy okręty dwóch stron konfliktu, to między wypłynięciem w morze pierwszego z nich i drugiego musi minąć doba. Była tutaj więc pewna nielogiczność, sprzeczność czy wręcz pułapka, w którą wpadła załoga „Orla”, zawijającego do stolicy Estonii, aby odstawić na ląd ciężko chorego dowódcę. Wyjście w morze „Schwerina” postawiło polskich marynarzy w trudnym położeniu. Władze estońskie, działając pod silną presją niemiecką, zdecydowały się na internowanie okrętu podwodnego wraz z załogą. Tymczasem – zgodnie z faktami – polscy marynarze, mimo braku map i przyrządów nawigacyjnych zabranych przez estońskich żołnierzy, nocą zdecydowali się na brawurową ucieczkę z Tallina do Wielkiej Brytanii.

Twórcy filmu postanowili jednak kontynuować fikcyjny wątek „Schwerina”. Kilka dni po wypłynięciu z estońskiego portu załoga „Orla” w biały dzień dostrzegła na Bałtyku samotnie płynący niemiecki statek transportowy. Był to „dobry znajomy” z Tallina – „Schwerin”. Zmuszono niemiecką załogę do opuszczenia go, a na pokład przedostała

się grupa polskich marynarzy, którzy zabrali mapy i przyrządy nawigacyjne, a następnie podpalili niemiecki statek. Można się domyślać, że poszedł na dno. Być może jednak w tym wypadku – mając na uwadze zaprezentowane w filmie okoliczności zniszczenia „Schwerina” – można by przyjąć, że twórcy filmu pośrednio nawiązywali w ten sposób do zatopienia przez „Orla” 8 kwietnia 1940 roku w pobliżu wybrzeży Norwegii niemieckiego frachtowca „Rio de Janeiro”, wiozącego do Bergen ok. 400 żołnierzy wojsk inwazyjnych. Większość z nich zatонуła wraz z przewożonym sprzętem wojskowym. Niestety, kilka tygodni później w niejasnych okolicznościach na Morzu Północnym zatonął również „Orzeł”.

Moskiewska nagroda

Wracając do filmu, warto podkreślić, że nawet w niedużych rolach wystąpiło wielu znakomitych aktorów. Poza wspomnianymi już wypadają przypomnieć: Henryka Bąka, Ignacego Machowskiego, Jana Machulskiego, Stanisława Milskiego oraz zwłaszcza może Bronisława Pawlika w roli, popisującego się istic cyrkowymi sztuczkami, mata Roko-



Fot. FilMOTEKA Narodowa

► Próba internowania „Orla” w Tallinie

sza. Ciekawe, że chociaż w czołówce filmu nie pojawiają się ich nazwiska, w epizodach występują studenci szkół teatralnych, którzy w przyszłości zdobyli dużą popularność: Henryk Bista, Henryk Boukołowski, Józef Duriasz, Zygmunt Hübner, Jerzy Kamas, Janusz Kłosiński, Gustaw Lutkiewicz, Roman Wilhelmi oraz reżyser Stanisław Bareja. Znakomite kreacje Glińskiego, Pawlika i Sewruka zostały docenione i uhonorowane na Międzynarodowym Festiwalu Filmowym w Moskwie w 1959 roku.

Na koniec jeszcze jedna uwaga o charakterze już nie filmowym. Od dawna bezskutecznie zastanawiam się nad tym, czy w czasach PRL – z wyjątkiem Marynarki Wojennej – w jakimkolwiek innym miejscu została zachowana tradycyjna nazwa państwa polskiego. Nie było przecież nigdy mowy o okrętach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej – zawsze używano tradycyjnego skrótu ORP, czyli Okręt Rzeczypospolitej Polskiej. 🇵🇱

prof. Jerzy Eisler – historyk, dyrektor Oddziału IPN w Warszawie; zajmuje się dziejami PRL, a także najnowszą historią Francji i historią kina; autor wielu książek, m.in. *Polski rok 1968* (2006), *„Polskie miesiące”, czyli kryzys(y) w PRL* (2008), *Siedmiu wspaniałych. Poczet pierwszych sekretarzy KC PZPR* (2014)

Fot. FilMOTEKA Narodowa



► Znakomity Wieńczysław Gliński jako kpt. Grabiński