

Res iudicata pro veritate habetur*

3 sierpnia 1942 roku Morski Sąd Wojenny w Londynie wydał wyrok w sprawie byłego dowódcy największej dumy polskiej floty podwodnej ORP ORZEŁ. Przed wydaniem orzeczenia czterdziestoletni komandor podporucznik Henryk Kłoczkowski zapoznał się z protokołem rozprawy głównej, z jego częścią zawierającą zarówno zeznania byłych oficerów ORŁA, jak i jego własne. Uwagi dotyczące tych zeznań zostały spisane w postanowieniu z 8 lipca 1942 roku. Szef sądu, pułkownik audytor Tadeusz Jaskólski, nie uwzględnił żądania oskarżonego, by dokonać sprostowań w protokole rozprawy głównej, gdyż – jego zdaniem – naniesione przez Kłoczkowskiego zmiany nie znalazły uzasadnienia w rzeczywistej treści jego zeznań. Decyzją Morskiego Sądu Wojennego dowódca ORŁA skazany został na degradację do stopnia marynarza, cztery lata więzienia oraz wydalenie z Marynarki Wojennej. Z braku dostatecznych dowodów winy Kłoczkowski został uniewinniony z zarzutu tchórzostwa. Dla komandora, uważanego w Marynarce Wojennej Polski Odrodzonej za jednego z najwybitniejszych podwodniaków, wyrok skazujący był przysłowiowym gwoździem do trumny. Już nigdy potem „Kłoczowi”, jak najczęściej nazywano legendarnego dowódcę, nie udało się odwołać od zmiany wyroku, nigdy już nie wrócił na okręty wojenne spod biało-czerwonej bandery. Co się stało z człowiekiem, któremu powierzono dowództwo „dumy floty”, że w pierwszych tygodniach drugiej wojny światowej zachował się w sposób nieliczący z godną postawą oficera MW?

ORZEŁ jako ostatni z okrętów podwodnych i to z godzinnym opóźnieniem, udał się w rejon rozśrodkowania. Plan ten zakładał rozmieszczenie jednostek gwiazdźście wokół Półwyspu Helskiego i w zachodniej części Zatoki Gdańskiej, stwarzając im szansę podjęcia ataków torpedowych na niemieckie okręty bojowe w sytuacji, gdyby doszło do ostrzelania przez nie Helu albo podczas wysadzenia desantów. Trzy okręty podwodne miały udać się do sektora i operować wzdłuż Półwyspu Helskiego (OORP SEP, ZBIK, RYŚ), kolejny miał zająć pozycję na wschód od cypla Helu (WILK), ostatni zaś miał manewrować między Gdynią a Helem (ORZEŁ) z zadaniem zapobieżenia zbliżeniu się przeciwnika do portu gdyńskiego. Był to plan typowo obronny. Projekt oznaczono kryptonimem „Worek”.

* W tłumaczeniu z jęz. łacińskiego: Wyrok sądu uważa się za prawdę.

W noc poprzedzającą wybuch wojny dowódca ORŁA zezwolił wszystkim podoficerom mieszkającym na Oksywiu na nocleg, sam też skorzystał z takiej możliwości. Brak Kłockowskiego i niemożność natychmiastowego skompletowania załogi opóźniły opuszczenie portu. Była jeszcze jedna przyczyna opóźnienia, dla której ORZEŁ znalazł się w sektorze ograniczonym płytkimi wodami Zatoki Puckiej. Okazuje się, że rano pierwszego dnia wojny na okręcie brakowało słodkiej wody i nim wodę nabrano, upłynęło trochę czasu. Kolejne niedopatrzenie dowódcy okrętu. Na dodatek ORZEŁ jako jedyny z pięciu naszych okrętów podwodnych – co należy uznać za skandal – do wyznaczonego miejsca płynął w położeniu nawodnym. Była to niegodna i nieodpowiedzialna postawa „Kłocza” jako dowódcy okrętu i oficera MW.

Okazuje się, że pierwsze symptomy zmiany w psychice komandora Kłockowskiego koledzy zauważyli krótko po powrocie ORŁA z Holandii (w lutym 1939 roku). Zmienił się również jego światopogląd polityczny. Z taką opinią zgadza się komandor Pławski: – *Zmiana ta potwierdziła się, gdy w lecie 1939 roku odwiedził mój dom w Warszawie. Gdy odjechał, pierwsze słowa mojej żony były: „Co się stało z tym Kłoczem”.*

Trudno wytłumaczyć fakt, że otwarcie (rzekomo) okazywana przez Kłockowskiego aprobata dla hitlerowskiej polityki nie została w odpowiednim momencie dostrzeżona przez podwładnych komandora. Wydaje się mało prawdopodobne, żeby takie sygnały nie dotarły wcześniej do admirałów Świrskiego (szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie) i Unruga.

Pierwszy dzień wojny nie przyniósł bezpośredniego kontaktu z nieprzyjacielem. Przez większą część dnia ORP ORZEŁ, po osiągnięciu swojej strefy patrolowania, pozostawał na dość znacznej głębokości, tylko sporadycznie wychodząc na głębokość peryskopową. Sektor dozoru nie odpowiadał zupełnie właściwościom operacyjnym jednostki oceanicznej, jednak podejmując decyzję wyboru akwenu dla ORŁA, kontradmirał Józef Unrug, dowódca Floty, spodziewał się pojawienia tam dużych jednostek Kriegsmarine uczestniczących w działaniach zbrojnych skierowanych na Hel i Gdynię. Ów pogląd wynikał z faktu obecności w Gdańsku pancernika szkolnego SCHLESWIG-HOLSTEIN. Gdyby kolos usiłował opuścić wody portu gdańskiego, ORZEŁ miał przeprowadzić przeciwko niemu atak torpedowy.

Do pierwszej połowy drugiego dnia panował względny spokój, okręt pozostawał w pełnym zanurzeniu, nie będąc zagrożony. Dopiero o godz. 11.32 ORZEŁ stał się obiektem napaści niemieckich bombowców nurkujących. Na szczęście bomby lotnicze, które wybuchły w pewnej odległości od celu, nie wyrządziły okrętowi żadnej szkody. Przez następne kilka godzin jednostka pozostawała pod wodą. Tylko na krótko dokonano półwynurzenia dla przeprowadzenia wentylacji. Z nastaniem ciemności okręt wynurzył się w celu ładowania akumulatorów. Dowódca, obawiając się nocnych nalotów, czemu sprzyjały bardzo jasne noce, kilkakrotnie zanurzył się. Noc nie przyniosła żadnych rozstrzygnięć. Młodzi oficerowie zaczęli dostrzegać w zachowaniu Kłockowskiego pierwsze oznaki zdenerwowania.

W trzecim dniu walk komandor, nie uzgadniając swojej decyzji z Unrugiem, postanowił samowolnie opuścić sektor wyznaczony mu przez plan „Worek”. Od początku wojny zdarzały się częste i długotrwałe przerwy w łączności z Helem, Kłockowski nie określał też pozycji okrętu. Ludzie z niepokojem obserwowali zmiany w psychice dowódcy. Było to szczególnie widoczne 3 września. W tym dniu Kłockowski położył pod Jastarnią okręt na dnie na wiele godzin, zamiast patrolować na głębokości peryskopowej. Stał się wręcz chorobliwie ostrożny. Jego decyzja była o tyle niezrozumiała, że w tym czasie ORZEŁ nie był bombardowany przez samoloty wroga, odbywał się bowiem wówczas nalot na Hel. Komandor w licznych rozmowach z oficerami próbował podważyć autorytet przełożonych, ośmieszał otrzymane wcześniej dyrektywy. Na dodatek ten dotychczas bardzo opanowany oficer zaczął szerzyć defetyzm, mówiąc o bezzasadności dalszej walki – i to nie tylko do oficerów, ale i do załogi. Dowódca po nocnym spotkaniu z kapitanem marynarki Krawczykiem z WILKA (okręty pozostawały w pozycji nawodnej, zbliżyły się do siebie burtami, a ich dowódcy udzielili sobie wzajemnie informacji na temat aktualnej sytuacji wojennej w kraju i operacyjnej na wybrzeżu oraz Morzu Bałtyckim. W tym czasie moralna strona komandora Kłockowskiego była do niczego. Dowódca ORŁA był zniechęcony, roztargniony, mówił o bezcelowej wojnie, jednym słowem – miał wyraźnego pietra). Wezwał do siebie poruczników marynarki Andrzeja Piaseckiego (oficer broni podwodnej) i Floriana Roszaka (I oficer mechanik). Poinformował ich o zamiarze wyjścia z zajmowanego sektora. Swoją decyzję tłumaczył zbyt wielkim niebezpieczeństwem, jakie czyha tam na ORŁA. Nie podporządkowując się wcześniejszym rozkazom, postanowił przejść w kierunku północnym. Z niechęcią przyjął uwagi 27-letniego Roszaka, że okręt powinien częściej się wynurzać, by dokonać przewentylowania, dzięki czemu spadłoby nadmierne zużycie sody kaustycznej, co przy ograniczonych zapasach tego środka w okolicznościach, w których warunki tego nie wymagały, było działaniem nieusprawiedliwionym.

4 września Kłockowski zarządził opuszczenie sektora, który wyznaczono mu w głębi Zatoki Gdańskiej, decydując się na przejście w rejon Gotlandii. Przez cały ten czas nie informował Helu o swoich decyzjach. Rano, kiedy okręt operował na wysokości Helu, dowódca zapoznał podkomendnych z ostatnimi decyzjami. Dla pięcioosobowej obsady oficerskiej sprawa była jasna – Kłockowski umyślnie unikał walki. Oficerowie nie przyjęli jego argumentów, jakoby działanie w dotychczasowym sektorze groziło im poważnym niebezpieczeństwem. W końcu pozostałe okręty Dywizjonu, wykonując z większym lub mniejszym zaangażowaniem założenia operacji „Worek”, także musiały się zmagać z zagrożeniem stwarzanym przez jednostki nawodne i lotnictwo przeciwnika. Tymczasem, gdy w godzinach rannych ORZEŁ operował w rejonie na północny wschód od Helu, został obrzucony bombami głębinowymi. Jednostka pozostawała w zanurzeniu. Sytuacja powtórzyła się w południe. Na szczęście wybuchy nie wyrządziły poważniejszych szkód.

Dowódca, wykonując manewr polegający na oderwaniu się od przeciwnika, opuścił się jeszcze głębiej – na około 70 metrów. Po trzech kwadransach Kłockowski zdecydował się wyjść na głębokość peryskopową, ale napastnik był czujny. Po raz kolejny okręt podwodny został obrzucony bombami. Tylko między godz. 16.00 a 16.20 doliczono się dziesięciu wybuchów.

Po przeszło czterogodzinnym wyczekiwaniu okręt wyszedł na powierzchnię. Późnym wieczorem dowódca wydał rozkaz obrania kursu na północ, odchodząc z miejsca zagrożenia. W wyniku przeprowadzonej kontroli stanu technicznego ORŁA stwierdzono nieszczelność zbiorników zanurzenia, mały stan wody regulacyjnej i trymowej, co poważnie ograniczyło zdolności zanurzenia i manewrowania okrętu pod wodą. O uszkodzeniach odniesionych wskutek wybuchów bomb głębinowych poinformowano Dowództwo Floty. W odpowiedzi, jeszcze tego samego dnia, admirał Unrug zabronił Kłockowskiemu wejścia do Helu z powodu bombardowania lotniczego portu wojennego. W rezultacie komandor powziął samodzielnie decyzję o bezwarunkowym opuszczeniu sektora i wyłączeniu się spod rozkazów dowódcy Dywizjonu Okrętów Podwodnych, komandora porucznika Aleksandra Mohuczego.

Dlatego już nazajutrz ORZEŁ manewrował w rejonie Gotlandii. Kłockowski znajdował się w tak złym stanie psychicznym, że kiedy ORZEŁ został kilkakrotnie obrzucony bombami głębinowymi, ten dotychczas zdawałoby się silny mężczyzna zaczynał palić papierosy, gdy okręt był w zanurzeniu. Taka sytuacja nie zdarzyła się nigdy wcześniej.

Kiedy 5 września Dowództwo Floty poinformowało dowódców okrętów podwodnych o zmianie sektorów, komandor podporucznik Kłockowski nie raczył tego faktu odnotować w książce szyfrowych depesz. Zgodnie z nowymi wytycznymi, ORZEŁ miał zająć pozycję pod Piławą. Świadkiem tego incydentu był podporucznik marynarki Marian Mokrski, oficer sygnałowy, który po zapoznaniu się z treścią depeszy ze zdziwieniem przyjął polecenie dowódcy nakazującego mu wpisać w książce, że depesza jest niezrozumiała. Kłockowski nie wziął pod uwagę sugestii młodszego oficera, by zwrócić się do Dowództwa Floty o powtórzenie rozkazu. W podobny sposób potraktował „Kłocz” dziennik działań wojennych, prowadząc go niezgodnie z rzeczywistym przebiegiem zdarzeń. Zachowanie byłego prymusa Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej z 1934 roku było skandaliczne.

7 września SĘP nawiązał łączność z ORŁEM. Komandor podporucznik Salamon sprzeciwił się prośbie Kłockowskiego, by ten przeszedł na fonię. Po zdawkowych sygnałach dowódca okrętu ORZEŁ nadał jedynie wiadomość o obraniu kursu na północ.

Następnego dnia Kłockowski zapadł na trudną do rozpoznania chorobę (sugerowano podejrzenie duru brzuszego lub zapalenie wyrostka robaczkowego). Na niewiele przydały się rady sanitariusza, mata Mariana Barwińskiego, nieobeznanego z praktyką lekarską. Chorowało także kilku innych członków załogi, ale ich dolegliwości okazały się nieustaloną chorobą skóry. Już od 2 września dowódca zaczął mówić oficerom, że zatrzał się podczas

jednego z posiłków w kasynie na Oksywiu w przededniu wybuchu wojny. Od tej chwili przestał jeść w mesie. Podwodniacy odnosili wrażenie, że Kłockowski po prostu symuluje. Na dowody nie trzeba było długo czekać. Podpatrzono, że komandor miał zapasy żywności w swojej kabinie. Najbardziej zaufani podoficerowie w wielkiej konspiracji przynosili mu jaja, miód i inne produkty żywnościowe. Podporucznik Mokrski był świadkiem tego, jak bosman Kotecki podarował Kłockowskiemu butelkę likieru. Podczas wynurzenia okrętu na powierzchnię w celu ładowania baterii, gdy w każdej chwili mogło być konieczne natychmiastowe zanurzenie, Kłockowski uparcie wychodził na zewnątrz, będąc podtrzymywany przez oficerów, i siadał na pomoście blisko koła sterowego, mimo że podwładni sugerowali, że jego zachowanie może spowodować opóźnienie zanurzenia alarmowego, a nawet narazić jednostkę na zniszczenie przez okręty wroga.

9 września okręt podwodny poszedł dalej na północ. Dopiero kolejnego dnia komandor Mohuczy został poinformowany przez zastępcę dowódcy okrętu podwodnego, kapitana marynarki Jana Grudzińskiego, o chorobie Kłockowskiego. Dowódca dywizjonu oczekiwał na pełniejszy meldunek o chorobie dowódcy ORŁA w kolejnym telegramie. Grudziński wyjaśnił, że podejrzewa się chorobę żołądka i w tych okolicznościach komandor nie może wypełniać swoich obowiązków. Mohuczy po konsultacji z Unrugiem zdecydował, że należy wysadzić dowódcę w porcie neutralnym i działać dalej pod dowództwem zastępcy dowódcy albo, ostatecznie, przy zachowaniu ostrożności, przejść w nocy na Hel w celu zmiany dowódcy.

Nastrój wśród załogi mógłby się poprawić 12 września, kiedy to ORZEL, będąc pomiędzy Gotlandią a Estonią, napotkał przepływający blisko zbiornikowiec niemiecki BREMEN. To niespodziewane spotkanie było okazją do sprawdzenia gotowości bojowej marynarzy na wypadek walki z okrętami bojowymi Kriegsmarine. Rozognieni oficerowie aż się palili do przeprowadzenia ataku torpedowego lub akcji abordażowej. Ich zapał szybko jednak ostudziła odmowa dowódcy okrętu. Wy tłumaczył zaskoczonym podwładnym, że nieprzyjacielski statek nie jest załadowany i z tego powodu nie będzie go atakował ani zatrzymywał. Gdy to mówił, wyglądał, jakby odszedł od zmysłów; trzęsąc się, usiadł bezmyślnie przy kole ratunkowym, coś niezrozumiale bełkotał i płakał. W tym momencie stało się jasne, że Kłockowski nie będzie próbował podejmować jakiegokolwiek walki. Wśród plotek krążących na okręcie coraz częściej powtarzano informację, że komandor zamierza przejść pod Gotlandię i tam przeczekać wojnę. Prawdopodobnie już wtedy, a może nawet jeszcze wcześniej, Kłockowski postanowił udać się do Tallina. Jego stan ducha był coraz gorszy. Młodzi oficerowie nalegali, by dowódca po dojeździe ORŁA blisko brzegu Gotlandii opuścił jednostkę na łodzi.

13 września dowódca odrzucił propozycję wyokrętowania go na brzeg szwedzki. Jakby zmartwień było za mało, w tym okresie stwierdzono mały defekt sprężarki elektrycznej. Kłockowski sprzeciwił się, by Grudziński przejął jego obowiązki. Powodów takiej, a nie innej decyzji komandora należy

się dopatrywać prawdopodobnie w zbyt małym doświadczeniu Grudzińskiego w samodzielny dowodzeniu okrętem podwodnym.

Komandor podporucznik Kłockowski zdecydował skierować jednostkę do portu w Tallinie. Decyzja ta wydaje się niezrozumiała, gdy się spojrzy na mapę. Przecież bliżej znajdowały się porty szwedzkie i łotewskie. Tymczasem dowódca zdecydował się iść na północ, do odległego portu estońskiego. Dowódca okrętu miał przekonywać podwładnych do swojej racji, twierdząc, że Tallin zna dobrze z przedwojennych wizyt i że ma tam znajomości (od 14 do 22 lipca 1935 roku Dywizjon Okrętów Podwodnych pod dowództwem komandora porucznika Eugeniusza Pławskiego gościł z oficjalną wizytą w Estonii). Młoda załoga, podporządkowując się decyzji starszego stopniem oficera, godziła się na ewentualne internowanie.

Następnego dnia, godzinę przed północą, ORZEŁ wszedł na redę portu w Tallinie. Wezwano pilota, który odmówił zabrania ze sobą „chorego” Kłockowskiego. Wydarzyła się wtedy rzecz szczególna. Kłockowski, w chwili zapomnienia, wykazał się niesłychaną energią, biegając i krzycząc na załogę. Robił wrażenie człowieka zupełnie zdrowego. Gdy godzinę po północy na okręt przybył komendant portu wojennego Tallin, komandor porucznik M. Kvamees, dowódca ORŁA wyjaśnił, że jest chory i wymaga natychmiastowej opieki lekarskiej. Około godz. 01.30 przybył jeszcze jeden oficer, komandor podporucznik P. Poore, z kilkoma uzbrojonymi marynarzami i poinformował Kłockowskiego, że poselstwo polskie zostało zawiadomione o przybyciu ORŁA. Chciał on wejść na pokład okrętu, ale spotkał się z odmową. Porucznik marynarki Piasecki, mając złe przeczucia, próbował skłonić dowódcę, by ten niezwłocznie opuścił port. Przez chwilę wydawało się, że Kłockowski jest skłonny to uczynić. Wnet jednak zrezygnował z możliwości ucieczki, tłumacząc, że jest to niemożliwe ze względu na silną artylerię nadbrzeżną. Przez kolejne godziny trwało załatwianie formalności związanych z pobytem ORŁA w Tallinie, m.in. wysłanie dowódcy do szpitala i remont sprężarki. Estończycy zgodzili się zrazu na przejęcie ORŁA, stawiając warunek, że w ciągu 24 godzin musi on opuścić port. Tak się złożyło, że w tallińskim porcie stał niemiecki statek handlowy THALATTA. W myśl XIII konwencji haskiej jednostka podwodna mogła opuścić port dopiero po upływie doby od wyjścia znajdującego się z porcie statku handlowego strony przeciwnika. Rano 15 września polski attaché wojskowy w Tallinie, podpułkownik dyplomowany pilot Stanisław Szczekowski zawiadomił kapitana Grudzińskiego, że ORZEŁ będzie mógł wyjść z portu dopiero po 48 godzinach.

Kłockowski, opuszczając okręt (w drodze do szpitala towarzyszył komandorowi porucznik Mokrski, który wrócił na okręt) i załogę, zabrał ze sobą w dwóch dużych walizkach wszystkie rzeczy, łącznie z bronią myśliwską i maszyną do pisania. Kazał jeszcze zapakować wiele innych przedmiotów: ogromną ilość papieru maszynowego, tekturek, atramentu itp. Już te fakty świadczą, że nie miał zamiaru wracać na ORŁA, co było o tyle dziwne, że badania lekarskie miał dopiero przed sobą.