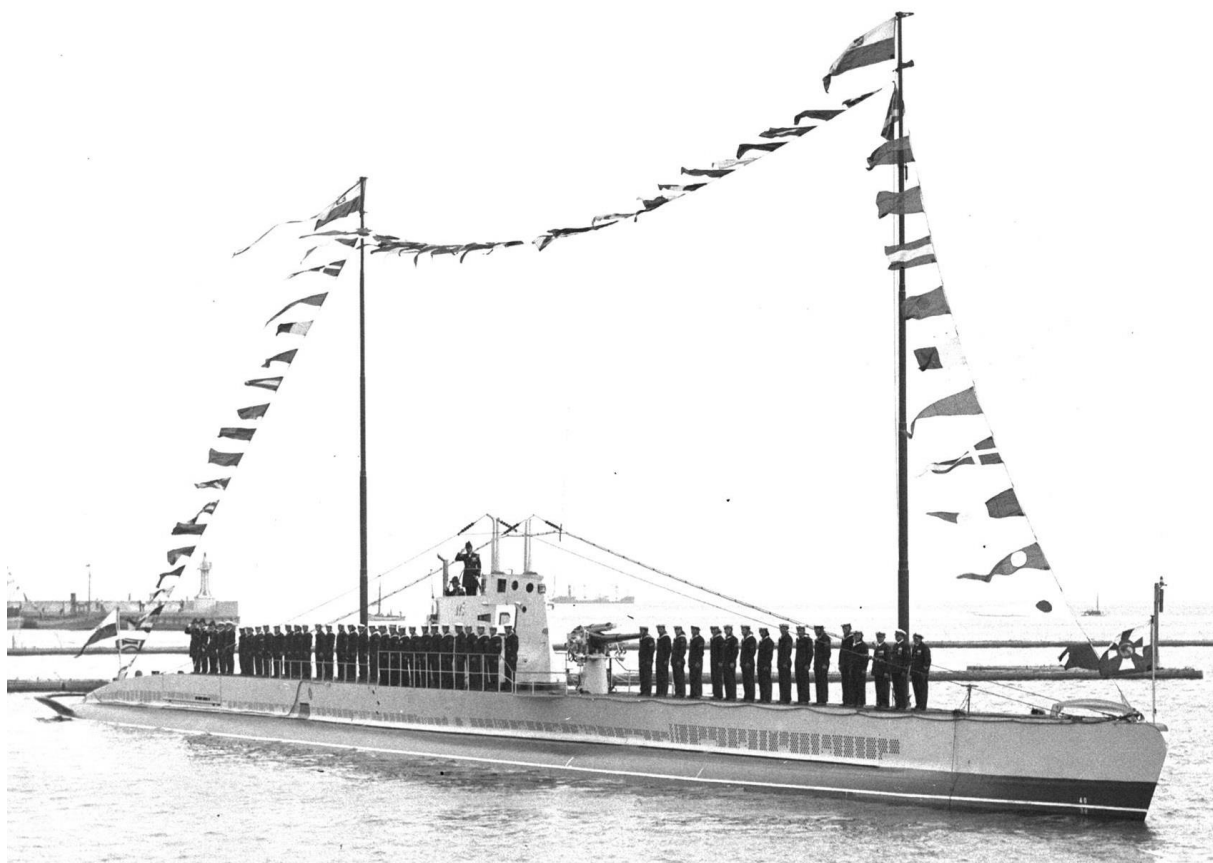


PIERWSZY POLSKI OKRĘT PODWODNY

W dziewięćdziesiątą rocznicę wejścia ORP „Ryś” w skład polskiej floty

W sierpniu roku 2021 przypada dziewięćdziesiąta rocznica przyjęcia pierwszego okrętu podwodnego w barwy Polskiej Marynarki Wojennej (PMW). Na Okręcie Rzeczypospolitej Polskiej „Ryś” banderę podniesiono w dniu 2 sierpnia 1931 roku we francuskim porcie Nantes u ujścia Loary i doprowadzono go do Gdyni w dniu 19 sierpnia tego samego roku. ORP „Ryś” był udanym uniwersalnym podwodnym stawiaczem min stanowiąc wraz z dwoma bliźniaczymi jednostkami znaczącą część potencjału polskiej floty w nadchodzącej II wojnie światowej.

Ilustracja nr 1. ORP „Ryś” w gali banderowej



Fragment fotografii wykonanej w dniu 31 lipca 1932 roku podczas obchodów Święta Morza w Gdyni – rok po podniesieniu bandery na „Rysiu” oznakowanym wtedy literą „R”. Ukazuje charakterystyczny sposób noszenia proporca Marynarki Wojennej na dziobowym flagsztoku okrętów.

Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

W pierwotnym 12-letnim planie rozbudowy polskiej floty Kierownictwa Marynarki Wojennej (KierMarWoj) z 1924 roku przewidziano zakup 12 okrętów podwodnych. Program ten potraktowany jako nierealny przez Ministerstwo Spraw Wojskowych (MSWoj) został szybko zredukowany przed końcem 1924 roku i przewidywał zakup (zamówienie) 9 okrętów podwodnych w tym 3 podwodnych stawiaczy min w ciągu lat 1925-1928. Plany te formułowano zgodnie z doświadczeniami flot podwodnych z okresu I wojny światowej, które dowodziły, że na jeden okręt podwodny operujący efektywnie na patrolu, przypada we flocie jeden w drodze oraz jeden w szkoleniu. Planowano więc 3 zespoły po 3 identyczne okręty podwodne.

Plan rozbudowy zaakceptowany przez ministra generała Władysława Sikorskiego zaowocował w dniu 11 grudnia 1924 roku powołaniem przez szefa KierMarWoj wiceadmirała Kazimierza Porębskiego „Komisji dla ustalenia typów łodzi podwodnych dla marynarki polskiej” pod przewodnictwem jego zastępcy kontradmirała Wacława Kłoczkowskiego. Określiła ona parametry taktyczno-techniczne dla planowanych do pozyskania dwóch typów okrętów podwodnych dla polskiej floty: małych okrętów torpedowych (670 ton wyporności nawodnej, 8 wyrzutni torped z 14 torpedami) i średnich uniwersalnych stawiaczy min (980 ton wyporności nawodnej, 6 wyrzutni torped z 10 torpedami, 30 min). Dodatkowo oba typy miały dysponować dużym promieniem działania (7-8 tys. mil morskich) i krótkim czasem zanurzenia (30 sekund). Komisja przeanalizowała także pięć ofert stoczni francuskich, brytyjskich i włoskich. Jako podstawę dla dalszych prac wybrano obiecujące projekty stoczni francuskich w Nantes i Hawrze. W latach 1925-1926 zapadły decyzje, aby umowę z Francuzami podpisać już tylko na 3 minowe okręty podwodne - na tyle wystarczał francuski kredyt.

Początkiem trwającej do dziś epopei polskich okrętów podwodnych stało się więc podpisanie przez nowego szefa KierMarWoj komandora Jerzego Świrskiego w dniu 1 grudnia 1926 roku umowy na wykonanie trzech podwodnych stawiaczy min z Ferdynandem Fenaux, dyrektorem stoczni „Chantiers et Ateliers Augustin Normand” (CAAN) w Hawrze, która miała być przedsiębiorstwem wiodącym w projekcie. Niewielkie rozmiary prywatnej stoczni w Hawrze, brak mocy przerobowych (stocznia budowała właśnie podwodne stawiacze min dla marynarki francuskiej) oraz naciski lobby przemysłowo-bankowego powiązanego z rządem francuskim sprawiły, że miała ona dostarczyć projekt oraz dokumentację wykonawczą zamówionych okrętów, ale wybudować miała tylko jedną prototypową jednostkę (ORP „Wilk”). Pozostałe dwa okręty miały wykonać preferowana przez polskiego ambasadora we Francji Alfreda Chłapowskiego, powstała w czasie I wojny światowej

„Chantiers Navals Française” (CNF) w Caen-Blainville (ORP „Żbik”) oraz wsławiona już budową wielkich okrętów wojennych dla marynarki francuskiej stocznia „Ateliers et Chantiers de la Loire” (ACL) w Nantes (ORP „Ryś”). Umowa z 1926 roku określała czas budowy pojedynczego okrętu na 29-33 miesiące i dodatkowo 3-4 miesiące na próby odbiorcze, których to terminów stocznie francuskie nie zdołały dotrzymać. Łączny koszt zamówienia ustalono na 31,7 mln złotych wg kursu walut z 1926 roku, co dawało średnio za jeden okręt około 10,6 mln złotych.

Projekt minowych okrętów podwodnych dla Polski oparto o założenia taktyczno-techniczne opracowane przez polskich ekspertów jeszcze w roku 1924 oraz (najprawdopodobniej) o dokumentację francuskich podwodnych stawiaczy min dla floty francuskiej typu „Saphir” (Q145) o wyporności 761/925 ton (nawodnej/podwodnej), których całą serię stocznia „Chantiers et Ateliers Augustin Normand” w Hawrze budowała począwszy od roku 1926. Ich odpowiednio powiększony projekt stać się miał podstawą planów dla polskiej serii.

Który okręt był pierwszy?

Pierwszą stępkę pod podwodnym stawiaczem min położyła stocznia w Nantes w dniu 28 maja 1927 roku w obecności polskiego ambasadora we Francji Alfreda Chłapowskiego, aby po dwóch latach budowy w dniu 22 kwietnia 1929 roku zwodować okręt ochrzczony jako ORP „Ryś” przez Wandę Poznańską, żonę radcy polskiej ambasady w Paryżu, która później (w 1936 roku) została także matką chrzestną kontrtorpedowca „Grom”. Specjalnie na wodowanie kontrtorpedowca „Burza” oraz okrętów podwodnych „Wilk” i „Ryś” do Francji przybył w kwietniu 1929 roku ówczesny szef Kierownictwa Marynarki Wojennej komandor Jerzy Świrski. Wprawdzie wcześniej został zwodowany ORP „Wilk” w dniu 12 kwietnia 1929 roku w Hawrze jako prototypowy okręt serii, ale doświadczona w budowie okrętów wojennych stocznia w Nantes pierwsza poradziła sobie z wyposażaniem „Rysia” i w dniu 2 sierpnia 1931 roku odbyła się na pokładzie „Rysia” uroczystość pierwszego (w dziejach) podniesienia polskiej bandery na okręcie podwodnym. Rozkazem ówczesnego ministra spraw wojskowych i Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych marszałka Józefa Piłsudskiego z tego samego dnia włączono okręt w skład jednostek pływających floty. Natychmiast też tego samego dnia nie w pełni wyposażony ORP „Ryś” pod dowództwem kapitana marynarki Edwarda Szystowskiego wyruszył w rejs do kraju, wchodząc na polskie wody terytorialne w dniu 19 sierpnia 1931 roku jako pierwszy polski okręt podwodny. Załoga w dziewiczym rejsie rozpoczęła ćwiczenia i poznawanie okrętu, aby uniknąć kosztownego postoju w Nantes

w oczekiwaniu na brakujące wyposażenie. Jednak nie udało się uniknąć powrotu „Rysia” do Francji w styczniu 1932 roku dla pobrania brakującego wyposażenia oraz z powodu defektów i usterek, które stocznia musiała usunąć. ORP „Ryś” wyszedł do Francji w dniu 6 stycznia 1932 roku i dopiero po powrocie z Nantes rozpoczął regularną służbę w składzie PMW. Jako drugi pod polską banderę trafił prototypowy „Wilk”, który musiał przejść dodatkowe czasochłonne próby odbiorcze dla okrętu wiodącego serii.

Ilustracja nr 2. Lewa burta ORP „Ryś” na fali w czasie rejsu



Efektowne zdjęcie wykonane w okresie 1932-1936. Dobrze widoczne rozszerzenie pokładu wokół działa 100 mm i niewielkie fragmenty działa. Dodatkowo widoczny złożony wzdłuż lewej burty dziobowy maszt antenowy, widoczny na poprzednim zdjęciu w stanie podniesionym, ostatecznie zdemontowany z okrętu przed wybuchem wojny.

Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Gdy w Gdyni bazowały dwa okręty podwodne, rozkazem KierMarWoj z dnia 4 grudnia 1931 roku utworzono Grupę Łodzi Podwodnych (w Dywizjonie Minowców komandora porucznika Jana Stankiewicza) stanowiących załóżek polskich formacji i struktur dowódczych dla okrętów podwodnych. Grupą dowodził dowódca „Wilka” kapitan marynarki Aleksander Mohuczy, a od marca 1932 roku pierwszy dowódca „Żbika” komandor podporucznik Eugeniusz Pławski. W dniu 1 maja 1932 roku grupę przekształcono w samodzielny już Dywizjon Łodzi Podwodnych, przemianowany we wrześniu 1938 roku na Dywizjon Okrętów Podwodnych. Pierwszym jego dowódcą był w latach 1932-1936 wspomniany już komandor podporucznik Pławski awansowany na wyższy stopień w roku 1933. Jednostka ta podlegała bezpośrednio dowódcy Floty i była odpowiednikiem pułku.

Tabela nr 1. **Przebieg budowy i przyjęcia do służby okrętów typu „Wilk”**

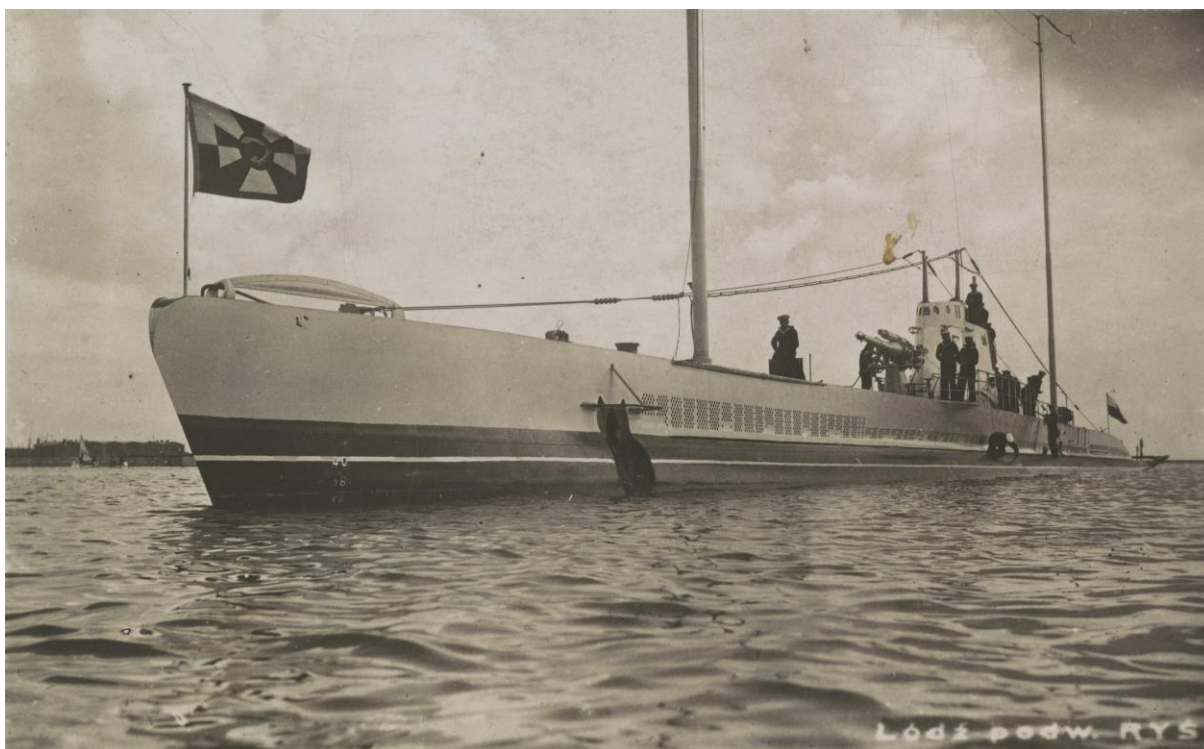
Okręt	Stocznia	Data położenia stępki	Data wodowania	Data podniesienia bandery	Data przybycia do kraju
ORP „Wilk”	CAAN Hawr	I poł. 1927 (?)	12 IV 1929	31 X 1931	23 XI 1931
ORP „Ryś”	ACL Nantes	28 V 1927	22 IV 1929	2 VIII 1931	19 VIII 1931
ORP „Żbik”	CNF Blainville	1927/1928 (?)	14 VI 1930	20 II 1932	19 III 1932

Opracowanie własne

Załączona tabela zawiera daty potwierdzające fakt, że należy traktować „Rysia” jako pierwszy okręt podwodny w polskich barwach. W polskiej historiografii nie udało się ustalić dokładnych dat położenia stępki „Wilka” i „Żbika”, ale uroczysty charakter tego aktu w Nantes wskazuje na to, że nad Loarą byli pierwsi. Tym niemniej, dla metryk okrętów najważniejsza jest data wodowania i „Wilkowi” pod tym względem słusznie należy się pierwszeństwo potwierdzające, obok zapisów umownych oraz zakresu przeprowadzonych prób odbiorczych, że należy go traktować jako okręt prototypowy serii. „Wilk” jest więc teoretycznie okrętem najstarszym, co nie zmienia faktu, że to „Ryś” jest pierwszym polskim okrętem podwodnym. Wielu autorów uważa jednak, że to wcześniejsza o 10 dni data wodowania „Wilka” daje mu prawo być traktowanym jako pierwszy polski okręt podwodny. Nie można się z tym zgodzić, gdyż wielokrotnie w dziejach przemysłu stocznioowego i flot zdarzało się, że zamówione i zwodowane już w stoczniach okręty nie były przejmowane przez marynarki zamawiające z różnych powodów – najczęściej okoliczności wojennych. Akt zwodowania okrętu nie może być więc traktowany równoznacznie z jego przyjęciem do danej floty, o tym decyduje moment podniesienia bandery oraz podpisanie odpowiednich protokołów zdawczo-odbiorczych.

Dodatkowo należy zauważyć, że w polskich opracowaniach pojawiają się różne błędne daty roczne wodowania „Żbika” począwszy od 1929 do 1931. Ten ostatni błąd jest tym bardziej widoczny, że zgodnie z zasadami opisu jednostek pływających, hasło w wikipedii jest zatytułowane *ORP „Żbik” (1931)*. Błędu nie ustrzegł się nawet Jerzy Pertek w klasycznym opracowaniu „Wielkie dni małej floty” - w ostatnim X wydaniu za życia autora podano rok 1932 jako datę podniesienia bandery na „Wilku”, choć ten błąd można potraktować jako pomyłkę w druku nie zauważoną mimo dziesięciu wydań.

Ilustracja nr 3. ORP „Ryś” na redzie Gdyni



Doskonale widoczny proporzec Marynarki Wojennej na dziobie oraz mniej widoczna bandera na rufie. Wspominany już maszt dziobowy podniesiony. Fotografia wykonana przez Leonarda Durczykewicza (1876-1934), prawdopodobnie na redzie Gdyni w latach 1932-1934, wydana w formie pocztówki.

Ze zbiorów Polona Digital Library

Łódź podwodna czy okręt podwodny

W polskiej praktyce nazewniczej początkowo dominowała nazwa „łódź podwodna” zmieniona oficjalnie w roku 1938. W starszych publikacjach oraz tych odnoszących się z mniejszą precyzją do tradycji ustalonej w Polskiej Marynarce Wojennej począwszy od 1938 roku, nadal jednak można się spotkać z taką nazwą, uważaną przez fachowców za archaizm lub nawet nieścisłość. Jednak droga do ustalenia ostatecznej formy określania okrętów podwodnych nie była taka prosta. Na obszarze zaboru pruskiego początkowo używano

zupełnie innego słowa – w oficjalnych odezwach niemieckich tłumaczonych na język polski w początkach XX wieku, a także w polskiej prasie na terenie Niemiec, używano określenia „nurkowiec”, która się jednak nie przyjęła po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku. „Nurkowiec” został także odnotowany przez językoznawcę Stanisława Skorupkę w jego „Słowniku frazeologicznym języka polskiego” jako synonim łodzi podwodnej. Podobnym tropem poszli nasi sąsiedzi z południa, Czesi i Słowacy, którzy używają formy *ponorka* od czasownika *ponořit*, czyli nurkować. Wydaje się, że nurkowiec i *ponorka* wzięły się z próby tłumaczenia niemieckiego określenia *Tauchboot* – okręt nurkowy (nurkujący), które było obecne w języku fachowym. Ostatecznie jednak w języku niemieckim zwyciężyła forma *Untersee-boot*, skracana do *U-boot*, oznaczająca dokładnie niewielką jednostkę morską zdolną do działania pod powierzchnią wody. Początkowo bowiem pierwsze prototypowe i eksperymentalne okręty podwodne miały niewielkie rozmiary w porównaniu do innych klasycznych okrętów. Do standardu nazywania jednostek podwodnych weszły więc określenia charakteryzujące niewielkie jednostki – jak w niemiecki *Boot* w odróżnieniu od *Schiff*, *Dampfer* lub *Wasserfahrzeug*. Podobnie stało się w rosyjskiej tradycji nazewniczej, drugiej, która mogła mieć i miała wpływ na polskie formy nazewnictwa. W Rosji przyjęła się forma *podvodnaya lodka* (*подводная лодка*) w odróżnieniu od określenia *podvodnyj korabl'* (*подводный корабль*), które wprawdzie funkcjonuje w języku fachowym, ale nie jest formą popularną. Śladem więc rosyjskiej tradycji nazewniczej w początkach niepodległej Polski przyjęto takie jednostki nazywać łodziami podwodnymi, a na Ukrainie *підводний човен*, czyli „podwodne czółno”.

Jednak decyzją Kierownictwa Marynarki Wojennej z roku 1938 zauważono, że polskie łodzie podwodne osiągnęły duże rozmiary, a także to, że w języku polskim, odmiennie od wielu innych języków, odróżnia się nazwy pływających jednostek wojennych zwanych okrętami od cywilnych zwanych statkami. Chociaż okazjonalnie można było natrafić nawet na użycie określenia „statek podwodny”, który potraktowany został we wspomnianym już „Słowniku frazeologicznym...” Skorupki jako przestarzała forma synonimu „łodzi podwodnej”. Niefortunnie byłoby więc nazywać polskie duże jednostki podwodne „łodziami”, skoro osiągały ponad 1000 ton wyporności. A w związku z tym, że budowano ówczesne jednostki podwodne w I połowie XX wieku prawie wyłącznie na potrzeby wojskowe w składzie flot wojennych (z nielicznymi wyjątkami), to słusznie przyjęto, że słowo „łódź” należy zastąpić bardziej odpowiednim „okręt”. I odtąd wszystkie poprzednie polskie formy: „nurkowiec” i „łódź podwodna”, czy nawet „statek podwodny”, należy traktować już tylko jak archaizmy.

Nieco inaczej przyjęto określać okręty podwodne w pozostałych językach, w których powszechnie przyjęto skróconą nazwę, jakby symbolizującą pod-morskość, unikając wykorzystania słów okręt/statek/łódź. I tak, w języku angielskim używa się formy *submarine* (ale bez *ship*, *vessel* lub *boat*), a we francuskim *sous-marine* lub nawet *submersible* (ale bez *barque*, *bateau*, *canot*, *navire*, *vaisseau* i *paquebot*). Podobnie przyjęto w języku włoskim – *sottomarino* oraz hiszpańskim – *submarino*. W ślad za tym poszły języki południowych Słowian, stąd serbsko-chorwacka *podmornica* i bułgarska *podwodnica*.

Ilustracja nr 4. ORP „Ryś” na morzu



Widoczna załoga wachtowa i obsada działa 100 mm. Fotografia błędnie datowana na 1936 rok – w rzeczywistości wykonana w latach 1932-1934, o czym świadczy brak uzbrojenia plot.

Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

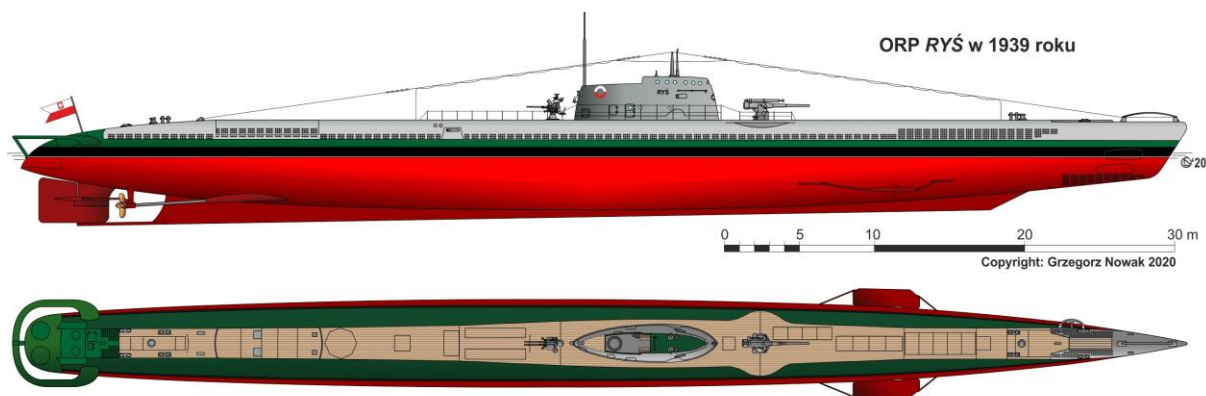
Okręt podwodny „Ryś”

Polskie podwodne okręty minowe miały prawie 78 metrów długości i wyporność wynoszącą 980 ton na powierzchni oraz 1248 ton pod wodą – należały do klasy dużych okrętów podwodnych, a załoga liczyła 54 ludzi. Uzbrojenie obejmowało 6 wyrzutni torped (4 na dziobie i 2 w aparatach obracalnych na kadłubie za kioskiem) z zapasem 10 torped, maksymalnie 40 min morskich (w dwóch wyrzutniach po pięć sztuk i w przedziale minowym zapas 30 min) oraz 1 działko kalibru 100 mm i 1 działko plot kalibru 40 mm zdjęte w 1932 roku, a następnie zastąpione od 1934 roku przez zdwojone przeciwlotnicze najcięższe karabiny maszynowe kalibru 13,2 mm.

Po ostatecznym wejściu do służby w pełni wyposażonego „Rysia” w roku 1932, podjął on służbę w PMW, której przebieg jest opisany w wielu opracowaniach. W roku 1936 „Ryś” miał odbyć rejs szpiegowski pod Leningradem lub raczej Kronsztadem w Zatoce

Fińskiej, podczas którego został zmuszony do wynurzenia przez jednostki sowieckie. Informacje o tym ujawniono dopiero po upadku PRL-u i wymagają jeszcze potwierdzenia, zwłaszcza fakt rzekomego skandalu dyplomatycznego towarzyszącemu temu incydentowi.

Ilustracja nr 5. ORP „Ryś” w 1939 roku



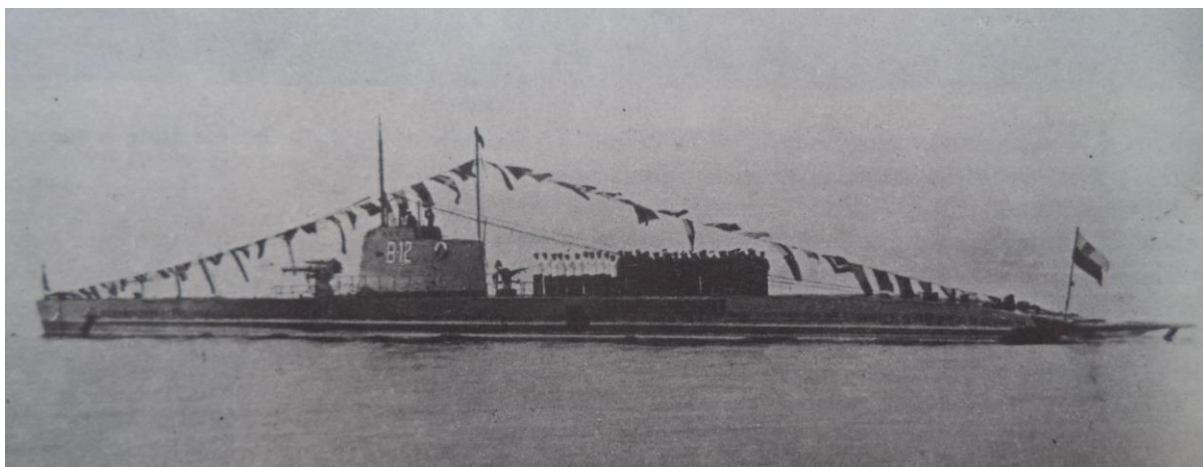
Udostępniony przez Grzegorza Nowaka

ORP „Ryś” wziął udział w obronie polskiego wybrzeża odbywając jeden przerwany patrol bojowy w dniach 1-18 września 1939 roku, który można też traktować jako dwa patrole. Był jedynym polskim okrętem podwodnym, który w trakcie kampanii zdołał zawinąć na dwa dni (5-7 września 1939 roku) do helskiego portu wojennego dla naprawy uszkodzeń. Nie zdołał przejść do portów brytyjskich i został internowany w Szwecji. Wiosną 1940 roku istniały pewne szanse i nadzieje użycia trzech internowanych polskich okrętów podwodnych w operacjach przeciwsowieckich i przeciwniemieckich na Bałtyku, gdyby sowiecka agresja na Finlandię miała rozszerzyć się także na Szwecję, ale pod wpływem groźby alianckiej interwencji w Skandynawii „wojna zimowa” zakończyła się w marcu 1940 roku. Okres internowania skończył się formalnie w dniu 1 sierpnia 1945 roku. Po tym jednak, gdy w czerwcu 1945 roku Szwecja uznała Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej w Warszawie z udziałem wicepremiera Mikołajczyka, w dniu 5 września 1945 roku podpisano porozumienie o przekazaniu internowanych okrętów pod władzę tego rządu.

Po wojnie „Ryś” wrócił więc do Polski, gdzie i pełnił służbę jeszcze przez 10 lat. Ponownie podniesiono na nim polską banderę w dniu 21 października 1945 roku w Szwecji. Powrót do kraju nastąpił 4 dni później, ale dopiero w dniu 30 listopada 1945 roku przyjęto rozkazem Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego marszałka Michała Roli-Żymierskiego jednostki ze Szwecji w skład nowej tzw. „ludowej” Polskiej Marynarki Wojennej, mimo iż „stara” PMW istniała formalnie na terenie Wielkiej Brytanii jeszcze do 31 marca 1947 roku.

W dniu 15 grudnia 1945 roku odtworzono w kraju także Dywizjon Okrętów Podwodnych ponownie pod dowództwem komandora porucznika Aleksandra Mohuczego. ORP „Ryś” został poddany gruntownemu remontowi w stoczni gdyńskiej od 6 maja 1946 roku do końca roku 1948 i wrócił do czynnej służby z nadanym mu numerem burtowym „B-12”, aby wraz ze „Żbikiem” („B-13”) służyć w roli okrętu szkolnego do stycznia roku 1955, a w następnym roku obie jednostki zostały złomowane. Dzieje „Rysia” objęły więc 27 lat, z czego na pełną służbę w linii przypadło 9 lat przed wojną i 6 lat jako jednostka szkolna po wojnie; 6 lat spędził w budowie, remoncie lub w stanie nieczynnym; a okres internowania i pobytu w Szwecji, który także należy liczyć do służby w PMW, trwał dodatkowo prawie 6 lat. Niestety w warunkach bojowych ORP „Ryś” służył zaledwie 18 dni podczas trwającej prawie 6 lat wojny.

Ilustracja nr 6. ORP „Ryś” w gali banderowej po 1948 roku



Widoczny numer burtowy „B-12” oraz uzbrojenie artyleryjskie zdemontowane w latach 50. XX w.
 Źródło: Soroka M., *Polskie okręty wojenne 1945-1980*, Gdańsk 1986, s. 26. (Fot. Stanisław Pudlik)

Tabela nr 2. Powojenne dzieje okrętów typu „Wilk”

Okręt	Podniesienie bandery nowej PMW	Powrót do Polski	Przyjęcie do nowej PMW	Skreślenie z listy floty	Opuszczenie bandery	Złomowanie
ORP „Wilk”	-	X 1952	III 1947 (?)*	I 1954	IX 1946**	1954
ORP „Ryś”	21 X 1945	25 X 1945	30 XI 1945	I 1955	8 IX 1955	1956
ORP „Żbik”	21 X 1945	25 X 1945	30 XI 1945	I 1955	9 IX 1955	1956

* Polska Misja Morska nowej PMW dokonała oględzin okrętu w Wielkiej Brytanii.

**Opuszczono banderę starej PMW.

Opracowanie własne

W zestawionej powyżej tabeli zobrazowano komplikacje dziejów polskiej bandery na podwodnych stawiaczach min związane z funkcjonującymi odrębnie starą i nową (czyli „ludową”) Polską Marynarką Wojenną. W wyniku tych komplikacji „Ryś” wraz z bliźniaczym „Żbikiem” (oraz „Sępem”) były okrętami podwodnymi, na których dwukrotnie podniesiono polską banderę.

Na zakończenie warto przypomnieć, że ORP „Ryś” nie był jedyną jednostką podwodną o tej nazwie, służącą na Bałtyku. W kwietniu 1916 zwodowany został w Rewlu (obecnie Tallin w Estonii) rosyjski okręt podwodny „Ryś” (ros. «Рысь») należący do typu „Bars” o wyporności 652/780 ton, uzbrojony w 2 działa kalibru 74 mm oraz jedno 37 mm, a także 4 wyrzutnie torped oraz 8 wyrzutni torped typu Drzewieckiego. W barwach floty rosyjskiej służył od listopada 1916 roku, biorąc udział w 6 patrolach bojowych do listopada 1917 roku, kiedy znalazł się w składzie Czerwonej Floty bolszewików. Po zakończeniu wojny domowej i interwencyjnej został przemianowany w dniu powołania do życia Związku Socjalistycznych Republik Sowieckich 31 grudnia 1922 roku na „Bolszewik” (numer burtowy: 7), kiedy flota sowieckiej Republiki Rosyjskiej stała się flotą Związku Sowieckiego. We wrześniu 1934 roku przemianowany na „B-3”, a w dniu 25 lipca 1935 roku został staranowany i zatopiony na Zatoce Fińskiej podczas zderzenia z pancernikiem „Marat”. Zginęła cała załoga wraz z kursantami w liczbie 55 osób, natomiast sam okręt podniesiono z dna w tym samym roku, a nieużywany później kadłub złomowano dopiero w roku 1951.

W powojennej polskiej marynarce po złomowaniu pierwszego „Rysia” jego nazwę nadano zbudowanemu w Gdyni na licencji sowieckiej w roku 1959 roku trałowcowi bazowemu o wyporności standardowej 549 ton i pełnej 611 ton. W ten sposób nazwy trzech okrętów podwodnych uświęconych tradycjami II wojny światowej użyto dla jednostek nawodnych – dotyczyło to także „Żbika” i „Dzika”. Nowy ORP „Ryś” służył od w latach 1959-1989, a następnie został złomowany.

Norbert Kulpa

Oddział Poznański
Stowarzyszenia Miłośników Dawnej Broni i Barwy

Poznań, sierpień-wrzesień 2021 r.

Bibliografia

- Borowiak M., *Okręty podwodne OORP Ryś, Żbik, Sęp*, „Polskie okręty wojenne w Szwecji 1939-1945” Tom XXI Suplement, Wyd. Napoleon V, 2019.
- Borowiak M., *Stalowe drapieżniki. Polskie okręty podwodne 1926-1947*, OW Almapress, wyd. III rozsz., Warszawa 2019.
- Fontenoy P.E., *An Illustrated History of Their Impact (Weapons and Warfare)*, ABC-CLIO, 2007.
- Karolczak W., *Życie codzienne w Poznaniu w czasie Wielkiej Wojny*, „Kronika Miasta Poznania” nr 3/2014 – „Wielka Wojna”.
- Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Wyd. Morskie., Gdańsk 1979.
- Nowak G., *ORP Wilk, ORP Żbik, ORP Ryś*, seria Okręty PMW nr 9, Edipresse, Warszawa 2020.
- Pertek J., *„Burza” weteran atlantyckich szlaków*, Wyd. Morskie, Gdynia 1965.
- Pertek J., *Wielkie dni małej floty*, Wyd. Poznańskie, wyd. X, Poznań 1987.
- Rudzki Cz., *Polskie okręty podwodne 1926-1969*, WMON, Warszawa 1985.
- Skorupka St., *Słownik frazeologiczny języka polskiego*, PW „Wiedza Powszechna”, Warszawa 1989.
- Soroka M., *Polskie okręty wojenne 1945-1980*, Wyd. Morskie, Gdańsk 1986.
- Sutowski S., *Okręty podwodne. Fantazja i rzeczywistość*, WMON, Warszawa 1988.
- Umiasowski R., *Ludzie morza. Wojna na powierzchni wód*, Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, Warszawa 1928.

blogpublika.com/2016/04/14/12-kwietnia-1929-r-wodowanie-orp-wilk-pierwszego-polskiego-okretu-podwodnego/

dws.org.pl/viewtopic.php?f=96&t=137998

dzieje.pl/aktualnosci/90-lat-temu-zwodowano-pierwwszy-polski-okret-podwodny-orp-wilk

fr.wikipedia.org/wiki/Ateliers_et_Chantiers_de_la_Loire

fr.wikipedia.org/wiki/Chantiers_de_la_Loire

graptolite.net/Facta_Nautica/PMW/Rys-Nantes-1.html

pl.wikipedia.org/wiki/Okręty_podwodne_typu_Wilk

[pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Ryś_\(1929\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Ryś_(1929))

[pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Ryś_\(1959\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Ryś_(1959))

pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_okręty_podwodne

pl.wikipedia.org/wiki/Trałowce_projektu_254

polskieradio.pl/311/6060/Artykul/1780272,ORP-Rys

[ru.wikipedia.org/wiki/Рысь_\(подводная_лодка\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/Рысь_(подводная_лодка))

starygdansk.cba.pl/index/orp-rys/

tech.wp.pl/w-polskiej-marynarce-wojennej-nigdy-nie-sluzyl-okret-zbudowany-w-polsce-6051782222197889g/2

[daty dostępu z okresu od 1 do 31 sierpnia 2021].