

Grzegorz Goryński

Powszechna Wyższa Szkoła Humanistyczna „Pomerania” w Chojnicach
grzeggor@wp.pl

BUDOWA OKRĘTÓW PATROLOWYCH PRZEZ STOCZNIE MARYNARKI WOJENNEJ DLA WOJSK OCHRONY POGRANICZA, CZ. 1

STRESZCZENIE

Okręty patrolowe były istotnym narzędziem służącym marynarzom WOP do ochrony granicy państwowej na Morzu Bałtyckim. Artykuł prezentuje najważniejsze decyzje, które miały wpływ na rozpoczęcie i budowę okrętów patrolowych projektu „9” i „912” dla tej formacji w latach 1954–1966. Ukazuje on także skomplikowane procedury, jakie wdrażano na różnych szczeblach decyzyjnych, wpływające na działalność stoczni w PRL, a w szczególności Stoczni MW.

Słowa kluczowe:

okręty patrolowe, Stocznia Marynarki Wojennej, Wojska Ochrony Pogranicza.

Wstęp

Od powstania w 1945 r. Wojsk Ochrony Pogranicza czyniono starania, aby działania tej formacji na Bałtyku uczynić skutecznymi. Plany te okazywały się mało wartościowe w sytuacji braku jednostek pływających¹. Przez dziesięć lat nie udało się zbudować dla WOP okrętu patrolowego. Przejmowano tylko kutry i motorówki pochodzące od innych właścicieli. Zagraniczne poszukiwania, szczególnie w ZSRR, NRD, a także na Węgrzech (sic!), mimo

¹ Zob. G. Goryński, *Funkcjonowanie Wojsk Ochrony Pogranicza nad Bałtykiem w latach 1945–1965*, „Nautologia”, Gdynia 2011, nr 148, s. 103–116; tenże, *Powstanie, organizacja i działalność służby morskiej WOP*, „Problemy ochrony granic” Biuletyn, wyd. Centrum Szkolenia Straży Granicznej, Kętrzyn 1998, nr 8, s. 7–54; tenże, *Siły morskie Wojsk Ochrony Pogranicza. Powstanie, organizacja, działalność*, „Przegląd Morski”, Gdynia 1997, nr 10 cz. 1, s. 56–67 i nr 11, cz. 2, s. 27–36.

początkowo optymistycznych zapowiedzi, nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Taki obraz istniejącego stanu, zapewne uświadomił decydom w Polsce, że najlepszym rozwiązaniem będzie budownictwo własne.

TRUDNE POCZĄTKI

Według wstępnych założeń dowództwa WOP okręt dozorowy miał charakteryzować się następującymi danymi: wyporność 100 ton². Na początku maja 1951 r. wstępny projekt okrętu „*ścigacza typu OP-201*” był gotowy³.

Z określenia tego wynikało, że zwierzchnicy z WOP nie mieli jasnego wyobrażenia, jakiego okrętu oczekują: patrolowego czy ścigacza.

W styczniu 1952 r. zebrała się w Gdyni komisja pod przewodnictwem wadm. Wiktora Czerokowa. Po rozpatrzeniu wstępnego projektu określiła ona założenia taktyczno-techniczne okrętu. Projektowana jednostka miała mieć przeznaczenie do pełnienia służby dozorowej w rejonie przybrzeżnym⁴.

Prace projektowe nad prototypem dozorowca dla WOP nabrały rozmachu dopiero w 1953 r. Stało to się za sprawą kadłuba trałowca redowego, okrętu niemieckiej Kriegsmarine, „*Räumboot*” (*R-boot*). Zadanie wykonania

² Jego długość 50 m; szerokość 7–8 m; szybkość przy normalnej pracy silników 18 w. i zasięgu pływania 1500 Mm przy prędkości 12 w. Jego kadłub miał być zależnie od decyzji stoczni: drewniany lub stalowy. Okręt planowano wyposażać w 2–3 silniki, uzbroić w 2 działa (dziób i rufa) i w 2 karabiny maszynowe (lewa i prawa burta) oraz 12 bomb głębinowych. Zapas paliwa miał wystarczyć na 1500 Mm, wody słodkiej na 15 dób, żywności dla 25 ludzi na miesiąc. Miał on posiadać zdolność pływania przy stanie morza 7–8°. Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie (dalej ASG), sygn. 230/105, Pismo nr 01142 z 19 III 1951 r., k. 62–64.

³ Tamże, sygn. 240/179, Pismo nr 02001 z 10 V 1951 r., k. 39–49.

⁴ W czasie wojny miała odpowiadać potrzebom Marynarki Wojennej do konwojowania okrętów i ochrony ich przed okrętami podwodnymi. Dozorowiec ten, o autonomiczności 10 dób, miał pływać po Bałtyku przy stanie morza 7°. Prędkość jego powinna osiągać nie mniej niż 20 węzłów, a planowany zasięg 1500 Mm. Zanurzenie nie powinno przekroczyć 2 m od linii stępki, a wyporność być nie większa niż 140 ton. Kadłub okrętu miał być stalowy, spawany. Na linii wodnej jego poszycie powinno być grubsze do pływania w warunkach lodowych. Na jednostce znajdować się miało uzwojenie rozmagnesowujące. Niezatapialność okrętu powinna być zapewniona w przypadku zalania dwóch sąsiednich, największych przedziałów. W skład komisji tej weszli: kmdr Iwan Gricuk, przedstawiciel MBP; kmdr Zygmunt Nowicki – przedstawiciel Sztabu Generalnego WP; kmdr Mikołaj Szankowski z MW oraz kmdr por. Wasyli Kriuczuk z WOP. ASG, sygn. 230/105, Pismo nr 02140/XII z 27 XII 1951 r., k. 275; oraz sygn. 240/179, Protokół komisji nr 02140/XII z 27 XII 1951 r., k. 13.

wstępnego projektu, opartego na tej jednostce, otrzymał por. Stanisław Mańkowski, który w połowie czerwca 1953 r. przeprowadził jego pomiary⁵.

We wrześniu 1953 roku Dowództwo WOP zakończyło wstępne przygotowania do budowy jednostek dozorowych w oparciu o rozwiązania „*R-boota*”. Na taką właśnie decyzję jak się wydaje, wpływ miała pozytywna opinia o tych okrętach. Były one dobrze znane i eksploatowane nie tylko w ZSRR⁶.

Wybranie „*R-boota*” za podstawę do projektowania i budowy przyszłych dozorców, podyktowane zostało także brakiem realnych możliwości zbudowania ich poza granicami Polski, a także kosztami budowy, które w ocenie dowódcy WOP miały być o wiele niższe niż innych jednostek o tej samej sprawności, wyporności i wymiarach. Jego zdaniem nie chciano zmieniać głównych wymiarów kadłuba, a tylko dostosować jego uzbrojenie⁷.

PLANY ODBUDOWY

Na początku grudnia 1954 roku, po przeholowaniu *R-boota* do Stoczni MW, komisja składająca się z przedstawicieli: Zespołu Wojskowego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, WOP oraz Stoczni MW dokonała jego oględzin i orzekła, że jednostka „*201*”, nazywana później „*obiekt 201*”, nadaje się do remontu. Należało wykonać go w Stoczni MW (SMW). 7 grudnia spisano notatkę z oględzin jej realnego stanu, określając zakres prac, aby po ich przeprowadzeniu stała się „*pełnowartościową bojową jednostką pływającą*”. Przedstawiciele WOP oraz dyrekcji SMW ustalili, że „*życzeniem zamawiającego jest ukończenie remontu obiektu 201 do 1 października 1955 roku*”⁸.

Miała ona zostać wyremontowana z zachowaniem wszystkich danych taktyczno-technicznych, którymi się ten okręt wcześniej charakteryzował. Miał też zapewnić rozmieszczenie 33 osobowej załogi (5 oficerów, 8 podoficerów i 20 marynarzy). Przy jego odbudowie należało posłużyć się zasadami budowy istniejącego kadłuba, oryginalnymi rysunkami niemieckimi oraz dokumentacją techniczną na jednostkę projektu „*9*”⁹.

⁵ ASG, sygn. 245/94, Pismo nr 0816 z 18 VI 1953 r., k. 183 i 185.

⁶ Według Ericha Grönera Rosjanie zajęli ok. 50 *R-bootów*, a niewiele mniej Amerykanie. Jednostki te użytkowali także Duńczycy i Holendrzy. E. Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*, Koblenz 1983, t. 2, s. 194–201.

⁷ ASG, sygn. 245/94, Pismo nr 03958 z 28 IX 1953 r., k. 1.

⁸ Tamże, sygn. 619/18, Pismo nr 02 z 3 II 1955 r., k. 66–67.

⁹ Tamże.

W 1955 roku odbudowa *R-boota* zaczęła napotykać na różne trudności. Były one spowodowane brakiem materiałów oraz dokumentacji technicznej. Jednym z problemów było także dębowe drewno, a konkretnie jego słaba jakość, gdyż w Polsce odpowiedniego brakowało. Sygnalizował to we wrześniu 1955 roku armatorowi dyrektor SMW¹⁰.

Kwestia ta bardzo mocno ujawniła się później, podczas budowy trzech okrętów patrolowych projektu „9”, tzw. „drewnowców” i była, jak się wydaje, podstawą do zaniechania budowy kolejnych.

Pierwsze próby przed przekazaniem OP-201 odbyły się od 7 do 8 września i zakończyły niepowodzeniem. 28 września 1956 r. przeprowadzono kolejne. Przebiegły one pomyślnie¹¹. *„Po usunięciu usterek i ostatecznym malowaniu – napisał w swojej relacji kpt. Zbigniew Dąbrowski – okręt „OP-201” w dniu 6 października 1956 r. opuścił Stocznnię Marynarki Wojennej udając się do Dywizjonu Gdańskiego na Westerplatte. Podniesienie bandery odbyło się cicho i skromnie, gdyż było to w pamiętnych dniach Października”*¹².

Uroczyste podniesienie bandery WOP na odbudowanym okręcie dowódca WOP płk Jurewicz nakazał zorganizować 26 października¹³.

PROBLEMY Z ROZPOCZĘCIEM BUDOWY OKRĘTÓW PROJEKTU „9”

Odbudowa okrętu „dozorowego”, któremu nadano numer taktyczny OP-201, przyniosła szereg nowych doświadczeń, nie tylko kierownictwu WOP, ale także SMW¹⁴. Były one niezwykle przydatne w procesie planowania budowy i produkcji pierwszych, nowych okrętów tej stoczni.

¹⁰ Tamże, sygn. 465/34, Pismo nr 01218 z 2 IX 1955 r., k. 143.

¹¹ Długość całkowita okrętu *OP-201* wynosiła 39,4 m, największa szerokość 5,72 m, zanurzenie konstrukcyjne 1,5 m. Jego wyporność bez paliwa, wody i amunicji osiągnęła około 130 ton. Szybkość: przy 380 obrotach na minutę – 12 węzłów, a przy 600 – 17,5 w. Zużycie paliwa przez obydwie silniki przy obrotach na minutę wynosiło: przy 380 – 89,8 kg, a przy 600 – 305,4. Czas eksploatacji okrętu określono na 12 lat. Tamże, sygn. 998/48, Akt zdawczo-odbiorczy, k. 486–489; Archiwum Marynarki Wojennej (dalej AMW), sygn. 2096/60/20, Akt zdawczo-odbiorczy, k. 122–125.

¹² ASG, sygn. 1687/1, Kronika okrętu OP-201, k. 4.

¹³ Tamże, sygn. 838/1, Rozkaz dowódcy WOP nr 085/Sztab z 26.10.1956 r., k. 281.

¹⁴ Zob. Z. Misztal, *Stocznia Marynarki Wojennej*, „Biuletyn Historyczny” Muzeum Marynarki Wojennej (dalej „BH” MMW), Gdynia 2011, nr 26, s. 178; G. Goryński, *Z Kriegsmarine do Wojsk Ochrony Pogranicza. Historia okrętu pogranicza „Jamno”*, „BH” MMW, Gdynia 2011, nr 26, s. 186–203.

Na początku 1956 r. prace przy budowie okrętu nabrały właściwego tempa. Stało się to zapewne za sprawą pisma dowódcy WOP do zastępcy przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego (PKPG) gen. dyw. Bronisława Półturzyckiego. Płk Henryk Jurewicz meldował, że prace przygotowawcze przy budowie prototypu jednostki „9” posuwają się bardzo wolno. W tej sprawie odbywały się tylko konferencje i wymiana pism, ale faktycznie do budowy jednostki nie przystąpiono. Taki stan, według niego, zaistniał ponieważ, poszczególne ministerstwa współpracujące z SMW nie wywiązywały się ze swoich obowiązków. Brakowało według dowódcy WOP oficjalnego dokumentu, który zobowiązywałby je do kooperacji¹⁵.

10 stycznia 1956 r. w Warszawie odbyło się spotkanie przedstawicieli WOP i SMW, na którym starano się wyjaśnić powody opóźniające budowę tego prototypu. Przedstawiciele SMW: kpt. Tadeusz Buczkowski i inż. Zdzisław Zięba wskazali ich siedem. Były to m.in. braki: umowy na budowę prototypu oraz umowy perspektywicznej, które pozwalały na prawidłowe opracowanie i realizację planu budowy oraz brak zabezpieczenia materiałowego budowy. Wskazali także na nieustaloną kwestię budowy seryjnej¹⁶.

Dziesięć dni później podpisano umowę na budowę prototypu okrętu dozorowego typu „9” w oparciu o zatwierdzoną dokumentację techniczną opracowaną przez CBKO – 2. SMW zobowiązała się wybudować ten prototyp do 15 marca 1957 r. Jego orientacyjny koszt ustalono na kwotę 6.450.000 złotych, który ostatecznie miano opracować na podstawie kalkulacji wynikowej SMW¹⁷. Wyposażenie specjalne pochodzące z importu zobowiązał się dostarczyć armator¹⁸.

Zawarta umowa była kompromisem dla obydwu stron. Wcześniejsze ustalenia (uchwała nr 193/s z 5 marca 1955) zakładały zbudowanie prototypu do końca 1956 r. Strona SMW zaproponowała nowy, bardziej realny termin „15 miesięcy od daty podpisania umowy”. Spornym problemem były koszty tego przedsięwzięcia. Według SMW proponowano przyjąć 6,5 mln złotych, chociaż należało je zwiększyć przed rozpoczęciem budowy o prawie 2 mln. Tę dodatkową sumę dyrekcja SMW zamierzała przeznaczyć na inwestycje: zagospodarowanie placu budowy – wybudowanie urządzenia do wodowania oraz ukończenie szopy skutniczej¹⁹.

¹⁵ Tamże, sygn. 619/19, Pismo nr M-031 dowódcy WOP z 2 I 1956 r., k. 6.

¹⁶ AMW, sygn. 2096/60/20, Notatka służbowa nr 0126 z 10 I 1956 r., k. 31.

¹⁷ AMW, sygn. 2096/60/20, Umowa, k. 11-14.

¹⁸ Tamże, Załącznik nr 4, k. 16-17.

¹⁹ Tamże, Pismo nr 048 z 9 I 1956 r., k. 1-3.

Pilną sprawą do załatwienia było także zwiększenie zatrudnienia, o niezbędną ilość pracowników technicznych z wysokimi kwalifikacjami zawodowymi, jak również pracowników fizycznych²⁰. Problemem do pilnego rozwiązania było także klejenie stępki i dziobnicy²¹.

Nieco światła na ten problem rzuca pismo Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego (CZPO) z 9 lutego 1956 r. skierowane do dyrektora SMW. Wskazano w nim, że zobowiązanie wspomżenia stoczni w klejeniu stępki oraz wykonania niektórych urządzeń elektrycznych wykonywanych przez podległy CZPO zakład N-11 (Stocznia Północna) było aktualne. Przedstawiciel CZPO informował, że sprawę wykonania pierwszej stępki na jednostkę „9” uważa „za załatwioną”, lecz rozpoczęcie klejenia i obróbki przez SP uzależniono od terminowego dostarczenia przez MW oprzyrządowania do klejenia oraz drewna. Termin klejenia drugiej stępki należało uzgodnić ze SP, a czas realizacji nie powinien być dłuższy niż trzy miesiące od dostawy drewna²².

Z przytoczonej korespondencji odczytać można, że początkowa niechęć do efektywnej współpracy i kooperacji ze SMW ze strony cywilnych podmiotów przemysłu stocznioowego została po interwencjach przełamana. Być może była wynikiem braku doświadczenia kierownictwa nowej stoczni na rynku budowy okrętów. Tak zwana gospodarka nakazowo-rozdzielcza wymagała, jak się okazało i w tym przypadku, mnóstwa biurokratycznych pism, konferencji i zabiegów.

NIELATWA KOOPERACJA I TRUDNA BUDOWA

Czynione przez SMW oraz inne instytucje starania, aby rozpocząć wreszcie budowę prototypowej jednostki typu „9” sprawiały sporo problemów. Jeden z nich polegał na braku dochowania terminowości w wykonaniu i przekazaniu przez SP stępki oraz dziobnicy. Pewne opóźnienia spowodowane były także przez zainteresowanego, czyli SMW. Brakowało odpowiedniej tarcicy dębowej na zamówione elementy. Zgodnie z ustaleniami między stoczniami,

²⁰ Tamże, nr 0355 z 27 II 1956 r., k. 18–20.

²¹ Próbowali ją rozwiązać inżynierowie SMW i dyrekcji Stoczni Północnej (SP) 8 stycznia 1956 r. Ustalili oni wówczas niewiele. SP, według jej przedstawicieli, nie miała możliwości klejenia w tym roku i w latach następnych tych elementów na własnym terenie. Byli oni skłonni delegować w drugim kwartale 1956 r. do SMW swoich pracowników, aby na miejscu je wykonali. W sprawie klejenia pozostałych elementów okrętu przez SP miano zdecydować w ciągu trzech miesięcy, do 15 marca 1956 r. (sic!). O możliwości kooperacji z SMW w 1957 r. i latach następnych dyrekcja SP wypowiedziała się negatywnie. Tamże, Notatka służbowa 8 XII 1955 r., k. 52.

²² Tamże, Pismo nr DW/0107 z 9 II 1956 r., k. 34.

miała ona trafić do wykonawcy do końca stycznia 1956 roku. Faktycznie tak się nie stało. Kierownictwo SP stan ten tłumaczyło „*zbyt wygórowanymi wymaganiami instrukcji CBKO-2 wzorowanej na licencji radzieckiej dostosowanej do elementów klejonych o znacznie mniejszych gabarytach*”²³.

14 maja 1956 r. odbyły się w SMW konsultacje w sprawie pokonania trudności materiałowych, a dotyczyła wyboru odpowiedniej tarcicy dębowej. Faktycznie chodziło o obniżenie norm jakości drewna na stępkę i dziobnicę²⁴.

Mimo tylu monitów i wielu zapewnień o dotrzymaniu terminu, wykonanie stępki przeciągało się. W połowie lipca 1956 r. głos zabrał dowódca MW (wz. kadm. Jan Wiśniewski). Informował on gen. dyw. Bronisława Półturzyckiego o trudnościach w kooperacji, jakie spotykały SMW. Napisał on także, że SP odmówiła wykonania drugiego kompletu elementów klejonych dla jednostek „9”²⁵.

Przytoczona korespondencja ujawnia istniejącą niechęć do współpracy zakładów cywilnych ze stoczną wojskową. Pokazuje także biurokratyczne mechanizmy funkcjonowania „*socjalistycznej*” gospodarki. O wszystkim, nawet o klejeniu stępki – zdawałoby się niewielkiego elementu, decydowano w Warszawie. Bez „papierka”, jak się okazało, nie było możliwe normalne funkcjonowanie gospodarki.

NOWE UMOWY

Mimo istniejących trudności w budowie jednostki prototypowej dowództwo WOP zdecydowało się na podpisanie umowy na dwa kolejne takie okręty. Dokument podpisali 25 lipca 1956 r. zastępca dowódcy WOP kmrdr Wiaczesław Aleksiejew, który za kilka dni opuścił Polskę i wyjechał na stałe

²³ 30 stycznia pracownicy SP odebrali ze SMW 14 m³ tarcicy dębowej, według gatunków i specyfikacji materiałowej CBKO-2, wybranej z nadwyżką przez swojego brakarza. Na początku maja, na życzenie SP dostarczono jeszcze 5 m³ tarcicy, gdyż z przekazanych 14 m³ wykrojono „zdatnego” materiału do klejenia około 2 m³, wystarczył on tylko na sklejenie dziobnicy i kilku metrów stępki. Dodać tu należy, że uzgodniony termin na przekazanie tych elementów przypadł w połowie kwietnia 1956 r., czyli miesiąc po tym terminie wspomnianych elementów jeszcze nie było. Tamże, Pismo nr 0785 z 16 V 1956 r., k. 84–85.

²⁴ Zwłoka z wykonaniem (klejenie stępki i dziobnicy), które miały być przekazane SMW do 15 kwietnia 1956 r., znalazła odzwierciedlenie w korespondencji Zarządu Wojewódzkiego PKPG do dyrektora CZPO. Dyr. Ostrowski komunikował to dyr. Nowakowskiemu, jednocześnie prosząc, aby SP „*dolożyła wszelkich starań, celem wykonania omawianej stępki w maju br.*” Tamże, Pismo z 13 IV 1956 r., k. 57; Tamże, Notatka służbowa z 14 V 1956 r., k. 86.

²⁵ Tamże, Pismo nr 001058 z 16 VII 1956 r., k. 93.

do ZSRR oraz dyr. kmdr ppor. Mieczysław Wojtan, który także niebawem opuścił zajmowane stanowisko. Przedmiotem umowy było wybudowanie dwóch okrętów dozorowych²⁶ typu „9” na podstawie dokumentacji technicznej opracowanej i poprawionej w trakcie budowy prototypu przez CBKO-2. Pierwszy z nich miał powstać do 31 sierpnia 1957 r., a drugi do końca tego samego roku. Orientacyjny koszt budowy okrętu, ustalić miano po wykonaniu i rozliczeniu budowy prototypu, a ostateczną jego cenę określić na podstawie kalkulacji wynikowej. Nakłady te SMW oszacowała na 11.175.000 zł, z czego 11.000.000 (5.500.000 za okręt) miała pochłonąć budowa okrętów²⁷.

Podpisanie kolejnej umowy na budowę dwóch okrętów typu „9” pozwoliło SMW doskonalić proces produkcji, a w konsekwencji przyczyniło się do jej rozwoju. Te zmiany zapewne nie były łatwe, gdyż budowa okrętów stanowiła dla niej nową działalność produkcyjną. Dlatego też od wielu jej pracowników wymagało to doskonalenia i ciągłego podnoszenia własnych umiejętności. Mimo trudności kooperacyjnych prototypowa jednostka powstawała i nabierała realnych kształtów, chociaż zabezpieczenie produkcji nie było pełne. Problemy występowały nadal, m.in. z drewnem i materiałami hutniczymi²⁸.

Główną trudność stoczniovcóm sprawiały także elementy, które w dokumentacji określano jako wyroby gotowe. Nie można było ich zamówić, gdyż wzięte z dokumentacji licencyjnej nie były typowe w przemyśle stoczniowym. Kolejną, stanowił brak odpowiedniej ilości fachowców warsztatowych oraz późne, zdaniem Wojtana, zatwierdzenie etatów pracowników umysłowych przez MON. Najpoważniejsza, mogąca spowodować nieterminowe wykonanie prototypu, wynikła ze zmiany projektu ze strony WOP. 27 czerwca 1956 r. (sic!) do SMW wpłynęło od armatora pismo, w którym

²⁶ Odstąpiono w niej od nazewnictwa jednostki pływające.

²⁷ AMW, sygn. 2096/60/20, Umowa, k. 98–102.

²⁸ Stocznia miała zabezpieczone drewno na prototyp. Natomiast trudności pojawiły się z otrzymaniem materiału na stępkę i dziobnicę drugiego okrętu, ze względu na wysokie wymagania jakościowe oraz z drewnem szkodliwym. Według danych SMW na pierwszą stępkę i dziobnicę SP zużyła trzykrotnie więcej drewna niż przewidywała dokumentacja techniczna. Nie najlepiej było także z wyrobami technicznymi. Blachy i kształtniki stocznia miała zagwarantowane na prototyp i następną jednostkę. Trudności były z niektórymi rurami stalowymi, z powodu późnego otrzymywania właściwych wykazów materiałowych. Poważne kłopoty SMW miała z otrzymaniem płyt gumoidalnych ryflowanych, względnie aluminiowych ryflowanych. Płyt gumoidalnych nie produkowano jeszcze w Polsce i należało je zastąpić aluminiowymi płytami ryflowanymi, które nie były zaplanowane. Nie miała ona możliwości pozyskania płyt korkowych oraz korka drobno granulowanego. W sprawozdaniu z budowy do szefa Zarządu Techniki i Uzbrojenia MW dyrektor Wojtan sygnalizował szereg kłopotów i nieprawidłowości.

informował, że na budowanych jednostkach zmienione będą wszystkie radiostacje. Wydaje się, że był to bezprecedensowy przypadek, gdyż wymiana radiostacji, jak się okazało o większych gabarytach, spowodowała konieczność przeprojektowania nadbudówki, instalacji elektrycznej, zbrojenia ścianek i grodzi. W sumie należało dokonać przeróbek w ok. 500 rysunkach technicznych. To spowodowało wstrzymanie szeregu prac budowlanych przy nadbudówce. Jednak kwestia naniesienia zmian w dokumentacji nie była jedyna. Zmiana radiostacji implikowała kolejne problemy. Otóż w tym czasie kooperanci wykonali większość skrzynek i tablic na prototypową jednostkę. Po zmianie dokumentacji ich przydatność była wątpliwa. W związku z tymi zmianami stocznia, w ocenie kmdr. ppor. Wojtana, będzie miała poważne trudności materiałowe. Drugim problemem była terminowa budowa kolejnego okrętu, gdyż SP odmówiła wykonania stępki i dziobnicy w 1956 r. Powody, na jakie się jej dyrekcja powoływała, były biurokratyczne. Nie miała ona bowiem tych prac w planie, a stosowna Uchwała Rządu w sprawie budowy serii okrętów typu „9” dotąd, czyli do lipca 1956 r., nie została jeszcze uchwalona²⁹.

Przedstawione w dużym skrócie piętrzące się przed SMW problemy z budową prototypu okrętu „9”, wskazują na to, że nie była ona należycie przygotowana do nowego profilu produkcji. Trudno odpowiedzieć na pytanie, dlaczego właśnie tej stoczni powierzono budowę skomplikowanych okrętów wojennych o drewnianych kadłubach. Być może uznano, że odbudowa *OP-201* stanowiła wystarczające pole doświadczalne, a okręty wojenne z uwagi na obowiązujące wówczas przepisy o ochronie tajemnicy, może budować tylko należąca do Marynarki Wojennej stocznia. Terminowemu oddaniu do eksploatacji okrętu nie pomagał także armator – Wojska Ochrony Pogranicza. Zapewne jego marynarze chcieli mieć, w ówczesnych realiach, jak najlepszy produkt. Jednak ich innowacyjne postulaty zgłaszane z dużym opóźnieniem, miały niestety niekorzystny wpływ na ostateczny termin ukończenia budowy.

RZĄD PRL A BUDOWA OKRĘTÓW DLA WOP

Długo oczekiwana uchwała Rady Ministrów (RM) w sprawie budowy jednostek pływających na potrzeby WOP przyjęta została 22 stycznia 1957 r. RM ustaliła w niej: plan ich dostaw na lata 1957–1958 oraz niezbędną ich ilość. W sumie, w tym czasie do WOP miało trafić 38 różnych jednostek pływających. Trzy okręty dozorowe „w wykonaniu drewnianym” miała zbudować SMW – dwa w 1957 i jeden w następnym roku (zob. Tabela 1.). Na-

²⁹ AMW, sygn. 2096/60/20, Sprawozdanie nr 01075 z 19 VII 1956 r., k. 95–96.

tomiast 35 kutrów (drewnianych): 14 rozjazdowych typu 361 oraz 21 rzecznych typu 14 wykonać miała SP³⁰.

Przyjęcie tego dokumentu, oczekiwanego zresztą przez zainteresowane strony, czyli WOP i MW, usprawniło budowę okrętów dozorowych. Czy rozwiązało ich wszystkie problemy? Zapewne nie. Stworzyło tylko ramy, które uczyniły zadość tym, którzy bez nakazu działać nie mogli. Na taki kształt uchwały miały wpływ także ustalenia czynione bez udziału przedstawicieli MW. Jednym z nich było spotkanie przedstawicieli Ministerstwa PM i Dowództwa WOP pod przewodnictwem dowódcy Wojsk Wewnętrznych gen. bryg. Wacława Komara z 21 listopada 1956 r. Ustalono na nim, że SMW wybuduje dla WOP tylko trzy okręty dozorowe typu „9” o wyporności 160 ton. Od 1959 r. ich seryjną budowę przejmie SP. Miała ona według zawartych ustaleń, w latach 1959–1962 zbudować aż 22 okręty, ale o kadłubach stalowych³¹.

KOSZTOWNE POPRAWKI

W połowie sierpnia 1956 r., czyli 8 miesięcy po podpisaniu umowy na budowę prototypu jednostki typu „9” i prawie miesiąc po zawarciu umowy na budowę dwóch kolejnych okrętów, zastępca dowódcy WOP do spraw morskich kmdr Aleksiejew skierował do CBKO-2 i SMW pismo, w którym informował o konieczności wprowadzenia zmian w wyposażeniu. Argumentował je następująco. *„Jednostki typu „9” przewidziane są do samodzielnego pływania po morzu przez dłuższy okres czasu oraz na specyficzne warunki służby, w żadnym wypadku nie możemy zgodzić się na instalowanie jednego nadajnika i odbiornika bez możliwości dublowania łączności*³².

³⁰ Istotnym dla tego przedsięwzięcia było to, że wspomniana uchwała zobowiązywała ministrów ON oraz Przemysłu Maszynowego (PM) do zbudowania wymienionej ilości jednostek. Ponadto zobowiązywała MON do pokrycia kosztów budowy urządzenia do wodowania okrętów dozorowych „w drodze dokonania przerzutu w planie inwestycyjnym MON”. Minister PM zobowiązany został ponadto do „wykonania w ramach kooperacji dla Stoczni Marynarki Wojennej elementów klejonych z materiału dostarczonego” przez SMW oraz elementów do budowy okrętu dozorowego o wyporności 160 ton: (po trzy komplety) elementów klejonych – stępki i dziobnicy; tablic rozdzielczych – głównych i pomocniczych; armatury – skrzynki zaworowe, zawory i inne; wentylatorów i aparatury elektrycznej. Na Ministra Handlu Zagranicznego nałożono obowiązek zabezpieczenia dostaw z importu: maszyn, urządzeń i wyposażenia nieprodukowanego w kraju do budowy okrętów dozorowych oraz zapewnić import z ZSRR silników do kutrów rzecznych. Tamże, sygn. 2825/64/38, Uchwała nr 32/57 RM z 22 I 1957 r., k. 40–43.

³¹ Tamże, sygn. 2096/60/20, Protokół w sprawie budowy jednostek typu „9”, k. 165.

³² Tamże, Pismo nr M-0656 z 13 VIII 1956 r., k. 117.

Przedstawiony w piśmie projekt zmian sprzętu łączności nie zaistniał niespodzianie, ale była o nim mowa już w czerwcu 1956 r. Armator informował o tym dyr. SMW pod koniec czerwca wywołując szereg działań, których jak się wydaje, nie był świadomy. Chodziło o poważną przeróbkę dokumentacji oraz prototypu. Komunikował o tym armatora dyr. SMW. Wskazywał on, że „w wypadku dostarczenia radiostacji nowego typu również i na prototyp zajdzie potrzeba przeróbki prawie całej dokumentacji wyposażenia elektrycznego oraz rysunków pokładników. Dokumentacja jednostki „9” jest bardzo rozbudowana i przystosowana do produkcji seryjnej tak, że zmiany spowodują unieważnienie kilkuset rysunków i potrzebę wykonania ich na nowo. Jak wynika z rozmowy z nadzorem konstrukcyjnym CBKO-2 ich dział radiowy przeciążony jest pracą i nie będzie mógł szybko wykonać dokumentacji, co może spowodować niewykonanie prototypu w terminie” – podsumował kmdr ppor. Wojtan³³.

Nie były to wszystkie zgłaszane przez WOP ulepszenia. Na początku lutego 1957 r. kmdr ppor. Henryk Romanek (nowy zastępca dowódcy WOP do spraw morskich) zgłosił potrzebę zainstalowania na jednostkach „9” radioli³⁴.

Stanowisko dyrekcji Stoczni MW w związku z licznymi żądaniem dotyczącymi wprowadzania zmian w dokumentacji oraz wykonywania dodatkowych zleceń na jednostkę „9/1” było negatywne. Stocznia, według jej dyrektora nie mogła zgodzić się „na przyjęcie do wykonania dodatkowych robót na jednostce »9/1« wykraczających poza zatwierdzoną dokumentację ze względu na stopień zaawansowania prac montażowych, ponieważ wpłynęłoby to na opóźnienie terminu wodowania i zakończenia budowy pierwszej jednostki”³⁵.

Tabela 1. Wykaz wyposażenia importowanego na okręty typu „9”

Nazwa urządzenia	Ilość
kompas magnetyczny KPM-1 Ø127 mm o wysokiej podstawie z kopułowym urządzeniem świecącym	1
kompas magnetyczny KPM-10 drogowy Ø127 mm bez szafki	1
echosonda t. „NEŁ-3” na prąd stały, pomiar głębokości 1 – 500 m.	1
log mechaniczny z elektrycznym przekaźnikiem typu „Patentlog” – firmy „Askania”, napięcie 24 V do mierzenia szybkości do 25 w	1
działo plot t. 70-K, pojedyncze, kal. 37 mm automaty na morskiej podstawie	2

³³ Tamże, Pismo nr 01004 z 5 VII 1956 r., k. 92.

³⁴ Tamże, sygn. 2825/64/38, Pismo nr M-063 z 4 II 1957 r., k. 5.

³⁵ Tamże, Pismo nr 084/SzP. z 19 II 1957 r., k. 6.

WKM t. 2M-1 zdwojony, kal. 12,7 mm na morskiej podstawie	2
dalmierz stereoskopowy – baza 1,5 m. na morskiej podstawie	1
radiostacja KF „Buchta-46”, nadawczo-odbiorcza, średniej mocy (120 W) na prąd stały 220 V	1
radiostacja KF „Skumbria” nadawczo-odbiorcza średniej mocy (65 W)	1
radiostacja UKF „Rejd-P”, nadawczo-odbiorcza o mocy 3,5 W	1
stacja radiolokacyjna „Żarnica” na prąd stały 110 V	1
stacja hydroakustyczna t. "Tamir-10" na prąd stały	1
silniki główne t. 6KVD43, sześciocyndrowe, 1400KM (620 obr./min.) z kompletem części zapasowych	2
zespół „Diesel” (prądnica – sprężarka) Diesel t. 3NVD18, 42 KM, 1000 obr./min., prądnica GGB11 20 KW, sprężarka t. D26 6m ³ /godz., 1000 obr./min.	1
zespół „Diesel” (prądnica) Diesel t. 3NVD18, 42 KM, 1000 obr./min., prądnica GGB11 20 KW	1
pompa ppoż. o napędzie elektrycznym t. LD 60/c, wirowa, o wydajności 3000 m ³ /godz, silnik elektryczny t. GMB-4 o mocy 6 KW na prąd stały 220 V, 2850 obr./min.	1
pompa zenzowa o napędzie elektrycznym t. LSE 60/S, wirowa o wydajności 19000 m ³ /godz., ciśnienie 1,1 atm., napęd bezpośredni z silnika elektr. T. GMB-4 o mocy 3 kW, prąd stały 220 V, 1450 obr./min.	1
szyba wirująca z pierścieniem wirującym o Ø 326 mm, napęd silnik elektryczny na prąd stały ok. 40 W t. „Askania”	2
silnik elektryczny t. KPDM-3y, prądu stałego wodoszczelny do kabestanu	1
butle na sprężone powietrze o poj. 400 l. o ciśnieniu 30 atm. – dostarczone razem z silnikiem głównym	2
migacz przenośny „Łucz” – żarówka o mocy 7 W, na napięcie 6 V.	1
piec kuchenny na ropę, dwupalnikowy, służący równocześnie jako piec do gotowania i jednocześnie do ogrzewania pomieszczeń	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie AMW, sygn. 2096/60/20, k. 16-17.

Te i ewentualnie inne „żądania” dyrektor SMW Zygmunt Jasiński prosił przekazać do CBKO-2, które opracowało dokumentację na jednostkę „9” i prowadziło nadzór autorski nad budową. CBKO-2 po opracowaniu zmian w dokumentacji – komunikował inż. Jasiński – i uzgodnieniu ich ze

stocznia, ustali od której jednostki będziemy mogli wasze „*żądania*” realizować, gdyż jego zdaniem „*radiostacje na jednostce „9/1” nie będą zmieniające*”³⁶.

Z tonu odpowiedzi dyr. Jasińskiego wywnioskować można, że był on mocno poirytowany zgłaszanymi przez WOP usprawnieniami na budowanym okręcie. Nie były one bez wpływu na termin zakończenia budowy, o skrócenie którego tak mocno armator zabiegał. Dyr. Jasiński nie miał racji w kwestii zmiany aparatury radiowej na jednostce „9/1”. Mimo negatywnego w tej sprawie stanowiska ekspertów z 19 lipca 1956 r., WOP wprowadzenie zmian jednak przeforsował.

Stało się to na początku czerwca 1957 r. Wówczas doszło do ustalenia zmian między armatorem a biurem w zakresie aparatury radiowej, który CBKO-2 uwzględniało przy opracowaniu dokumentacji technicznej³⁷.

Nie były to wszystkie zgłoszone przez WOP poprawki do projektu technicznego, a później do prototypu okrętu typu „9”. Wprowadzane przez armatora zmiany i ulepszenia miały wpływ na ostateczny termin zakończenia budowy jednostki prototypowej, a w konsekwencji na rozpoczęcie budowy nowej. Sygnalizował to dyr. Grabowski z CBKO-2 następująco „*zmiana ta – chodziło o aparaturę radiową – spowoduje przesunięcie terminu wykonania dokumentacji oraz wzrost kosztów. W tej sprawie dodatkowe porozumienie prześlemy oddzielnym pismem*”³⁸.

Zgłaszane przez kmdr. Romanka poprawki były przyczyną licznych narad i rozmów przedstawicieli armatora, projektanta i budowniczego. Te „*żądania*” znalazły swoje finansowe odzwierciedlenie. CBKO-2 przyjmując poprawki do wykonania kazało sobie za nie zapłacić. Wszelkie kłopoty kiedyś się jednak kończą. Podobnie było z budową okrętu typu „9”, któremu nadano numer taktyczny *OP-202*. 27 września 1957 r. dyr. Jasiński informował WOP, że montaż aparatury i instalacji urządzeń radiolokacji oraz hydrolokacji był na ukończeniu. Wskazał on także, że następnego dnia można będzie przystąpić do sprawdzania tej aparatury oraz prosił o przysłanie do SMW specjalistów, którzy uruchomią i przyjmą te urządzenia. Dyr. Jasiński jednocześnie komunikował, że montaż aparatury radiowej zakończony zostanie 12 października 1957 r.³⁹.

³⁶ Tamże.

³⁷ Tamże, Pismo nr 0222 z 7 VI 1957 r., k. 51.

³⁸ Tamże, Pismo nr 0264 z 4 VII 1957 r., k. 54.

³⁹ Tamże, Pismo nr 0356/Sz Pr. z 27 IX 1957 r., k. 69.

DŁUGO OCZEKIWANY FINAL

22 października 1957 r. zakończono prace stoczniowe przy budowie jednostki 9/1 (*OP-202*) i rozpoczęło się uruchamianie oraz regulacja jej urządzeń. Dyr. Jasiński zaproponował połączenie prób stoczniowych w morzu z próbami zdawczo-odbiorczymi, które przewidywał „Program prób”⁴⁰.

Termin odbioru *OP-202* SMW ustaliła na 6 listopada. Zakończył się on niestety tylko połowicznym sukcesem. W jego trakcie stwierdzono w sumie 45 usterek wskazanych, jako powstałe z winy Stoczni oraz listę 42 dodatkowych prac zaleconych do wykonania⁴¹.

Ostatecznie 21 grudnia 1957 roku *OP-202* przeszedł we władanie WOP⁴². Nie skończyły się jednak jego problemy techniczne. Dowódca WOP płk Dostojewski zatwierdził protokół zdawczo-odbiorczy okrętu wraz z notatką zatwierdzającą. Z jej treści jasno wynikało, że biuro konstrukcyjne ponosiło konsekwencje niepełnej sprawności okrętu⁴³.

Stanowisko to wywołało dalszą korespondencję i uzasadnianie własnych racji.

*„OP-202 – jak napisał Stanisław Kubski – był wzorowany na OP-201. Okręt miał jednak owrężenie, zbiorniki paliwa i nadbudówkę ze stali, a nie z aluminium. Dla oszczędności drewna, stępka i dziobnica były wykonane jako elementy klejone z cienkich klepek. Poszycie kadłuba wykonano również z drewna”*⁴⁴.

Budowa nowych bliźniaczych okrętów patrolowych toczyła się w cieniu *OP-202*. O nim dużo pisano, na jego temat dyskutowano na różnych konferencjach. Toczono „boje” o materiały i podzespoły do jego budowy. Wreszcie, kiedy powstawał, częściowo zmieniano jego wyposażenie (Tabela 2.). To zrozumiałe, gdyż była to jednostka prototypowa, a także pierwsza, którą od podstaw budowała SMW, mająca niewielkie doświadcze-

⁴⁰ Tamże, Pismo nr M-0110 z 4 III 1957 r., k. 7 oraz Pismo nr 0389 z 23 X 1957 r., k. 78.

⁴¹ Tamże, sygn. 2825/64/49, Protokół odbioru „*OP-202*”, k. 41–46; Załącznik nr 2. „Lista usterek”, k. 48–49; Załącznik nr 3. „Lista prac dodatkowych”, k. 50a i 50b.

⁴² Sławomir Kudela podaje nieco inną datę – 28 I 1958 r. S. Kudela, *Polska produkcja przemysłowa na rzecz Marynarki Wojennej w latach 1945–1968*, „BH”MMW, Gdynia 2001, nr 17, s. 76.

⁴³ AMW, sygn. 2825/64/49, Notatka (zał. do pisma Mor-040 z 17 I 1958 r.), k. 40.

⁴⁴ St. Kubski, *Pierwsze 80 lat Stoczni Marynarki Wojennej 1922–2002*, Gdańsk 2002, s. 32–33.

nie w budownictwie okrętowym. *OP-202* był dla stoczni także swoistym poligonem doświadczalnym.

Próby zdawczo-odbiorcze na *OP-203* przeprowadzono 14 i 15 maja 1958 r. Komisja stwierdziła, że okręt „*spełnia podstawowe założenia taktyczno-techniczne ujęte w projekcie*” i nadaje się do eksploatacji⁴⁵.

W przeddzień święta WOP, czyli 9 czerwca 1958 r., ich dowódca, płk Dostojewski wydał z tej okazji rozkaz. Nadał on okrętowi znak taktyczny *OP-203* i z dniem 1 czerwca włączył go do służby w WOP w składzie Dywizjonu Morskiego 12 Pomorskiej Brygady WOP, zaliczając do kategorii okrętów III rangi. Uroczyste podniesienie bandery WOP zorganizowano 15 czerwca⁴⁶.

6 września 1958 r. komisja podpisała protokół zdawczo-odbiorczy kolejnego okrętu z tej serii „*OP-204*” i zdecydowała, że można przekazać go do eksploatacji, a załogę zakwaterować na nim 15 września⁴⁷.

Okręt, któremu dowódca WOP nadał znak taktyczny *OP-204*, włączono do służby 17 września, w skład Dywizjonu Morskiego Bałtyckiej Brygady WOP. Uroczystość pierwszego podniesienia bandery odbyła się 27 września w Darłowie⁴⁸.

Akt przekazania armatorowi nowego okrętu „9/3” zakończył proces budowy przez SMW okrętów patrolowych o kadłubie drewnianym. Dyrekcja SMW czyniła starania, aby tę serię wydłużyć jeszcze o kilka okrętów⁴⁹. Decyzji pozytywnej jednak nie podjęto. Dlaczego? Wydaje się, że na przeszkodzie stanęły koszty budowy takich okrętów. Drewno, chociaż od wieków znane w szkutnictwie, było drogie, a koszty utrzymania kadłuba duże. Ponadto jest ono mniej wytrzymałe od stali, więc „żywołność” takich okrętów była dużo krótsza. Pozostawał także problem ich gotowości operacyjnej, czyli żeglugi w warunkach zimowych – zalodzenia, na które kadłub drewniany nie był odporny. Od 1956 r. WOP czynił starania, aby ich kontynuacją były okręty o kadłubach stalowych. W efekcie tak się też stało. Następne okręty patrolowe wywodzące się z „9”, to projekt „902”, który w serii dziewięciu zbudowała SP w Gdańsku.

⁴⁵ AMW, sygn. 2825/64/49, Protokół zdawczo-odbiorczy „*OP-203*”, k. 166–171; Zał. nr 3, k. 174.

⁴⁶ ASG, sygn. 1280/85, Rozkaz dowódcy WOP nr 089/Sztab z 9 VI 1958 r., k. 218.

⁴⁷ AMW, sygn. 2825/64/49, Protokół zdawczo-odbiorczy „*OP-204*”, k. 208–212.

⁴⁸ ASG, sygn. 1280/85, Rozkaz dowódcy WOP nr 0147/Sztab z 22 IX 1958 r., k. 312.

⁴⁹ AMW, sygn. 2825/64/38, Pismo nr 0166/Sz P z 11 IV 1957 r., k. 20.

Tabela 2. Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów patrolowych WOP proj. „9”

Parametry	Jedn. miary	Okręty patrolowe "OP"	
		OP-201	"9"
Ilość jednostek	szt.	1	3
Wyporność	ton	154,5	175
Długość	m	39,4	39,4
Szerokość	m	5,7	5,7
Zanurzenie	m	1,7	1,7
Żeglowność do stanu morza	°B	7	7
Max. prędkość	węzły	17,5	19,5
Zasięg pływania	Mm	555	550
Stan załogi	osób	33	33
Uzbrojenie	szt.	2x37mm armata plot., 2x12,7mm WKM2M, 2 wyrzut.BG 12 świec dymnych	2x37mm armata plot., 2x12,7mm WKM2M, 2 wyrzut.BG 12 świec dym- nych
Zdolność transportowa	osób	40	40
Zużycie paliwa	kg/godz.	280	280
Moc silników	KM	2x1200	2x1200
Rok zakończenia budowy		1956	1957-1958

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: ASG, sygn.: 837/2, k. 97 (1-4); 1405/3, k. 35; 1645/15, k. 384; 1645/16, k. 11.



Fot. 1. Okręt patrolowy OP-204 w Bazie remontowej Gdańsk Westerplatte

Źródło: Archiwum autora.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Ciślak J., *Polska Marynarka Wojenna 1995. Okręty, samoloty i śmigłowce, uzbrojenie, organizacja*, wyd. Lampart & Bellona, Warszawa 1995.
- [2] Goryński G., *Funkcjonowanie Wojsk Ochrony Pogranicza nad Bałtykiem w latach 1945–1965*, „Nautologia”, Gdynia 2011, nr 148.
- [3] Goryński G., *Powstanie, organizacja i działalność służby morskiej WOP*, „Problemy ochrony granic” Biuletyn, wyd. Centrum Szkolenia Straży Granicznej, Kętrzyn 1998, nr 8.
- [4] Goryński G., *Siły morskie Wojsk Ochrony Pogranicza. Powstanie, organizacja, działalność*, „Przegląd Morski”, Gdynia 1997, nr 10, cz. 1, i nr 11, cz. 2.
- [5] Goryński G., *Z Kriegsmarine do Wojsk Ochrony Pogranicza. Historia okrętu pogranicza „Jamno”*, „Biuletyn Historyczny” Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia 2011, nr 26.

- [6] Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1983, t. 2.
- [7] Kubski St., *Pierwsze 80 lat Stoczni Marynarki Wojennej 1922–2002*, wyd. Okrętownictwo i Żegluga Sp. zoo, Gdańsk 2002.
- [8] Kudela S., *Polska produkcja przemysłowa na rzecz Marynarki Wojennej w latach 1945–1968*, „Biuletyn Historyczny” Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia 2001.
- [9] Misztal Z., *Stocznia Marynarki Wojennej*, „Biuletyn Historyczny” Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia 2011, nr 26.

THE CONSTRUCTION OF THE PATROL CRAFTS FOR BORDER DEFENCE TROOPS BY THE POLISH NAVY SHIPYARD, PART 1

ABSTRACT

The patrol crafts were very useful units used by Border Defence Troops in the polish border protection system on the Baltic Sea. This article presents the most important decisions which had an influence on the construction works of the patrol crafts type “9” and “912” in the period 1954–1966. This article also presents how the procedures which had an influence on the shipyards in PRL were complicated and especially in the Polish Navy Shipyard.

Key words:

patrol crafts, Polish Navy Shipyard, Border Defence Troops.