

**Grzegorz Goryński**

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

## **THE CONSTRUCTION OF THE PATROL CRAFTS FOR BORDER DEFENCE TROOPS BY THE POLISH NAVY SHIPYARD, PART 2**

### **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.

### **NOWA SERIA OKRĘTÓW – PROJEKT „912”**

Serie okrętów „9” (od OP–202 do OP–204) i „902” (od OP–205 do OP–213), które powstały w latach 1959–1960 w SP nie wyczerpały zapotrzebowania Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP) na nowe patrolowce z dwóch powodów. Pierwszym były ucieczki z Polski drogą morską, głównie do Danii i Szwecji, a drugim – plany mobilizacyjne na wypadek wojny. Dlatego też na początku lat sześćdziesiątych podjęto starania o zbudowanie kolejnej, nowej serii okrętów. Mimo pozytywnych opinii o jednostkach „902”, dowództwo WOP zdecydowało się na kosztowny eksperyment, w postaci serii nowych okrętów projektu „912”.

Historia ich budowy to pasmo licznych zwrotów i różnych problemów, które w efekcie znacząco zaważyły na ich wyposażeniu, odbiegającym

od pierwotnych planów, a także przybliżenie realiów, w jakich musiała funkcjonować w tym czasie Stocznia Marynarki Wojennej (SMW).

W myśl pierwotnych ustaleń okręty projektu „912” budować miała SP. Dysponowała ona nie tylko doświadczeniem, ale i odpowiednimi siłami (kadram inżynierską i techniczną). Zbudowała ona dla WOP w stosunkowo krótkim czasie trzech lat, dziewięć okrętów typu „902”. Wydawało się oczywistym, że kolejne okręty dla tej formacji będą budowane w tej samej stoczni. Ostatecznie tak się jednak nie stało, mimo że SP przystąpiła już do realizacji tego projektu. W połowie września 1963 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli obydwu stoczni w sprawie przejścia przez SMW produkcji okrętów projektu „912”<sup>1</sup>.

Dokument pod nazwą „*Szczegółowy zakres pomocy resortu przemysłu ciężkiego dla przygotowania produkcji okrętów dozorowych typu „912” na Stoczni Marynarki Wojennej*” sankcjonował w treści uzgodnienia poczynione 18 września 1963 r. przez przedstawicieli SP i SMW. Ponadto zobowiązywał on CBKO-2 do stałego nadzoru konstruktorskiego podczas budowy okrętów oraz nakazał Biuru Projektowemu PROZAMET opracować do końca marca 1964 r. dokumentację na roboty budowlano-montażowe w SMW, w oparciu o przedstawione przez Marynarki Wojennej (MW) założenia<sup>2</sup>.

W kwestii przeniesienia z SP produkcji okrętów „912” wypowiedziało się w połowie stycznia 1964 r. Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego (ZPO). Informowało ono dyr. SP Henryka Pazderskiego, że w tej sprawie nie będzie odrębnej uchwały (choć była)<sup>3</sup>, a kwestie z tym związane ujęte zostaną w Uchwale Rządu o Narodowym Planie Gospodarczym na 1964 r. Zobowiązano dyrektora SP do „*niezwłocznego załatwienia sprawy formalnego i praktycznego przekazania produkcji jednostek „912” do Stoczni Marynarki Wojennej*”<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Tamże, sygn. 3540/75/2, Notatka służbowa z 18 IX 1963 r., k. 2–3.

<sup>2</sup> Tamże, Załącznik nr 1 do pisma nr 02626 z 16 XII 1963 r., k. 6–7.

<sup>3</sup> SSM WOP powołało się na Uchwałę RM nr 420/63 z 28 XII 1963 r. Na tę uchwałę powoływały się później także inne podmioty biorące udział w budowie tych okrętów. Zobowiązywała ona ministra przemysłu ciężkiego do udzielenia pomocy przy uruchomieniu produkcji „okrętu dozorowego 912”, zgodnie z ustaleniami **Międzyresortowej Komisji do spraw lepszego wykorzystania mocy produkcyjnych stoczni zlokalizowanych na wybrzeżu gdańskim** (wytłuszczenie autora) do: przekazania dokumentacji projektu roboczego kadłuba do SMW w terminie dwóch tygodni, a dokumentacji projektu roboczego (PR) części wyposażeniowej w terminie dwóch miesięcy od daty podjęcia uchwały; opracowanie i przekazanie zmian do dokumentacji PR, uwzględniających technologiczne warunki produkcji SMW w terminie do końca marca 1964 r.; przekazanie ze SP urządzeń i materiałów oraz zamówień ulokowanych u poddostawców krajowych i zagranicznych, dot. budowy jednostki „912”. Tamże, Protokół NIK, k. 72–82.

<sup>4</sup> Tamże, Pismo nr 020/64 z 14 I 1964 r., k. 14.

Przekazanie obejmowało scedowanie umów na ich budowę wraz z zamówieniami materiałowymi i kooperacyjnymi. Dyrektora zobowiązano także do ustalenia zakresu i formy pomocy, którą SP może udzielić SMW przy uruchamianiu budowy okrętów<sup>5</sup>.

Wystąpienie ZPO zakończyło biurokratyczny proces decyzyjny skutkujący przekazaniem budowy okrętów projektu „912” ze Stoczni Północnej do Stoczni MW. Wydawane instrukcje „centrali” jednoznacznie wskazują, że SMW nie była przygotowana do tego zadania i musiała posiłkować się wsparciem stoczni z Gdańska. Takie rozwiązanie skłania do sformułowania tezy o podjęciu przez polski rząd działań mających wesprzeć (dać możliwość dalszego rozwoju) Stocznnię MW.

## ZAMÓWIENIA I BUDOWA

Na początku stycznia 1964 r. Szefostwo Służby Morskiej WOP (SzSM WOP) zleciło SMW zbudowanie serii pięciu okrętów projektu „912”. Terminy realizacji tego zamówienia kmdr Romanek określił następująco: pierwszy z okrętów (prototyp) miał powstać do 15 grudnia 1965 r. Trzy kolejne w 1966, a ostatni w 1967 r. Okręty należało zbudować w oparciu o zatwierdzony projekt techniczny i wykonaną przez CBKO-2 dla SP dokumentację warsztatową<sup>6</sup>.

Dopiero 4 maja 1964 r. doszło do spotkania przedstawicieli SzSM WOP oraz SMW i sprecyzowania umowy na budowę jednostek „912”. Istotną zmianą ustaleń zawartych w „Zamówieniu nr 01/64” były terminy odbioru okrętów 912/2 i 912/3, które określono na połowę lipca i października 1966 r. (pierwotnie w tym roku SMW przekazać miała trzy jednostki), a 912/4 i 912/5 miały być gotowe na połowę maja i września<sup>7</sup>.

Następnego dnia zawarto umowę między SSM WOP, które reprezentował kmdr Romanek oraz SMW, którą reprezentowali: dyr. naczelny inż. Zbigniew Bełzowski i główny inżynier Stanisław Koszałko. Przedstawiciele SMW zobowiązali się do zbudowania pięciu okrętów „ściśle według projektu technicznego, opracowanego przez CBKO-2 i zatwierdzonego przez zamawiającego”. Cenę jednostki ustalono orientacyjnie na kwotę 40.000.000 złotych. Dokładna jej wycena miała być wykonana później, na podstawie kalkulacji stoczni zatwierdzonej w myśl Uchwały RM nr 2/61<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Tamże.

<sup>6</sup> Tamże, Zamówienie nr 01/64 (Pismo nr 067 z 10 I 1964 r.), k. 13.

<sup>7</sup> Tamże, Notatka z 4 V 1964 r., k. 61. Zob. J. Ciślak, *Polska Marynarka Wojenna 1995. Okręty, samoloty i śmigłowce, uzbrojenie, organizacja*, Warszawa 1995, s. 193–194.

<sup>8</sup> AMW, sygn. 3540/75/2, Umowa z 5 V 1964 r., k. 66–70.

Zawarta umowa stawiała przed SMW nowe wyzwania i szanse razem. Budowa okrętów projektu „912” do prostych raczej nie należała, co przyznał dyr. Zbigniew Bełzowski. Realizacja tego zadania i sprostanie stawianym oczekiwaniom przyczynić się mogło, i w ostatecznym efekcie tak się stało, do rozwoju SMW. Drugim elementem, który skłania do refleksji, to wartość kontraktu. Na podstawie zawartej umowy przyjęto „orientacyjną” ich cenę wynoszącą 200.000.000 zł. Faktyczna ich cena była o 33,1% wyższa i wyniosła 266.211.070 zł, czyli średnio 53.242.214 zł za okręt. (Tabela 5.). Dla Polaka była to zawrotna kwota. Średnia płaca miesięczna w tym czasie wynosiła 1816 złotych. Tymczasem te wartości podano tylko orientacyjne i dokładnie trudno było przewidzieć, jakie środki z kasy państwowej należało przeznaczyć na te okręty.

### TRUDNA BUDOWA OP-301

Prototyp okrętu 912/1, mimo licznych kłopotów, po siedemnastu miesiącach od rozpoczęcia (tj. 20 lipca 1964 r.) został zbudowany. Cykl budowy kadłuba trwał dziesięć miesięcy, a jego wyposażenie cztery miesiące. Faktycznie przedłużył się on jeszcze o 90 dni z powodu opóźnionego przekazania przez SP nadbudówki. Kadłub tej jednostki zwodowano 29 kwietnia 1965 r., a do komisyjnego odbioru zgłoszono 20 grudnia tego roku<sup>9</sup>.

Kadłub, uzbrojenie, mechanizmy, systemy i urządzenia, jak napisano w protokole zdawczo-odbiorczym, wykonano zgodnie z dokumentacją warsztatową przygotowaną przez CBKO-2 w Gdańsku na podstawie zatwierdzonego przez SzSM WOP, projektu technicznego<sup>10</sup>.

Mimo stwierdzenia przez komisję zdawczo-odbiorczą<sup>11</sup>, iż jednostka została zbudowana w terminie przewidzianym umową, to faktycznie droga do jej pełnej sprawności technicznej i operacyjnej, określonej w opisie technicznym, była jeszcze daleka.

Nie przeszkodziło to dyrekcji SMW szybko ogłosić osiągniętego sukcesu. Stało się to za sprawą przesłanego 8 stycznia 1966 r. do Zarządu Technicznego Sztabu Generalnego WP dokumentu pod nazwą *Orzeczenie o zakończeniu pracy opracowanie i budowa prototypu okrętu dozorowego „912”*. Jak napisano w nim: okręt przeznaczony był do pełnienia służby do-

<sup>9</sup> Stanisław Kubski podaje inną datę (28 VII 1965 r.) przekazania tego okrętu WOP. St. Kubski, dz. cyt., s. 99.

<sup>10</sup> AMW, sygn., 3540/75/6, Protokół zdawczo-odbiorczy z 24 XII 1965 r., k. 122–124.

<sup>11</sup> Tamże, sygn., 3540/75/3, Zarządzenie zastępcy dowódcy WOP ds. morskich nr pf 80 z 20 XII 1965 r., k. 39.

zorowej na obszarze wód terytorialnych PRL oraz do wykonywania patroli przybrzeżnych i konwojowania transportów w ramach służby morskiej WOP. Podczas działań wojennych okręt miał być wykorzystany do: grupowego poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych, pełnienia służby dozorowej i ochrony morskich transportów przybrzeżnych<sup>12</sup>.

Koszt budowy prototypu (wartość okrętu) oszacowano na ogólną sumę 63 milionów złotych. Wartość produkcji powtarzalnej wyceniono na 54 mln. złotych (Tabela 3.).

Tabela 3. Dane taktyczno-techniczne okrętów patrolowych projektu „912”

Parametry	Jedn. miary	Parametry	
		wg projektu	OP-301
Wyporność standardowa	t	214,4	208
Wyporność normalna	t	225,6	220
Wyporność pełna	t	236,8	232
Długość całkowita	m	41,35	41,34
Długość między pionami	m	38,7	38,68
Szerokość całkowita	m	6,3	6,2
Szerokość na owrężu	m	6,1	6,08
Wysokość boczna	m	3,45	3,45
Zanurzenie przy wyporności standardowej	m	dziób 1,7 rufa 2,26	1,7 2,26
Zanurzenie przy wyporności pełnej	m	dziób 1,85 rufa 2,24	1,85 2,42
Stateczność do stanu morza	o	6	7
Niezatapialność		jednoprzędziłowa	
Szybkość na próbach	węzły	23	25
Zasięg pływania max przy szybkości ekonomicznej 600 obr/min (przy 24,3 tonach paliwa)	Mm	?	855

<sup>12</sup> Tamże, sygn. 3540/75/4, Pismo nr 013/DT z 8 I 1966 r., k. 2–6.

Zasięg pływania przy nominalnej 750 obr/min	Mm	600	622
Zasięg pływania przy szybkości max 780 obr/min	Mm	470	470
Stan załogi	osób	26	28
Uzbrojenie:			
Działa typu AK 230 kal. 30 mm	szt.	2	2
Wyrzutnie bomb głębinowych	szt.	2	2
Bomby głębinowe B 1	szt.	12	12
Miny morskie t. AMD 1000	szt.	4	4
Świece dymne MDS	szt.	6	6
Zapasy paliwa	t.	21,7	24,5
Zużycie paliwa na max. prędk. 750 obr./min.	kg/h	?	PS 410,9 LS 382,8
Zapasy słodkiej wody	t.	5	5 = 12 dób
Zużycie paliwa	kg/godz.	280	280
Moc silników nomin.	KM	2x2200	2x2200
Moc silników max.	KM	2x2500	2x2500
Moc całkowita prądnic	kVA	3x40	3x40

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: AMW, sygn. 3540/75/6, k. 13-22 i 122-124; sygn. 3540/75/8, k. 47-57.

OP-301 był – jak to ujęli jego budowniczowie – nowoczesnym i szybkim okrętem. Posiadał on stosunkowo duży zasięg pływania, [przy prędkości eksploatacyjnej (ekonomicznej) 600 obrotów na minutę wynosił 855 Mm], autonomiczność do 12 dób, a ponadto:

- nowoczesne, po raz pierwszy zastosowane uzbrojenie artyleryjskie nowoczesnej konstrukcji;
- szeroki wachlarz posiadanego uzbrojenia uczynił z niego jednostkę wielozadaniową;
- duże nasycenie aparaturą elektroniczną w dużym stopniu ułatwiło obsługę urządzeń i dawało większą pewność niezawodności (?) okrętu;

- wyposażony był w centralę rozdzielczo-manewrową, która wybitnie ułatwiała obsługę maszynowni i polepszała warunki służby załozde<sup>13</sup>.

W sporządzonym dla Sztabu Generalnego WP dokumencie okręt *OP-301* prezentował się okazale, ale prawda o nim już taka nie była. Okręt pozostawał nadal w SMW i oczekiwał na wykonanie zaleceń z długiej listy sporządzonej przez komisję zdawczo-odbiorczą (zob. Tabela 4).

Tabela 4. Urządzenia okrętów patrolowych projektu 912<sup>2</sup>

Nazwa urządzenia (podzespołu)	Numer burtowy okrętu		
	według projektu	<i>OP-301</i> <i>OP-303</i>	<i>324</i> <i>325</i>
Silniki główne (2)	40DM	40DM	40DM
Agregaty prądowórcze (3)	40YDZ	40YDZ	40YDZ
Sprężarki (2)	EK2-150; HAMWORTHY	EK2-150; HAMWORTHY	EK2-150; HAMWORTHY
Śruby okrętowe trzyskrzydłowe	2	2	2
Kompas magnetyczny	2x UKPM-2M 1xUKPM-1M	2x UKPM-2M 1xUKPM-1M	2x UKPM-2M 1xUKPM-1M
Żyrokompas (1)	GIRIA MK	GIRIA MK	GIRIA MK
Echosonda (1)	SP402R	SP402R	SP402R
Log (1)	ŁG-4	SAL 24	ŁG-4
Radionamiernik (1)	ARP-5OR	APR-5OR	APR-5OR
Artyleria AK-230	2	2	1
Urządzenie do kierowania ogniem art.	MR-104 Ryś	Kołonka II	Kołonka I
Zrzutnie bomb głębinowych	2	2	2
Radiostacje (3)	R-609M 1414/3 FM-302/I	R-609M 1414/3 FM-302/I	R-609M 1414/3 FM-302/I
Nadajnik (1)	R-647	R-647	R-647
Odbiornik (1)	WOŁNA K	WOŁNA K	WOŁNA K
Rozgłośnia konc. - dyspozycyjna	KASZTAN	KASZTAN	KASZTAN

<sup>13</sup> Tamże.

Reflektor (1)	MSŁP-45/2	MSŁP-45/2	MSŁP-45/2
Reflektor (1)	ŁUCZ	ŁUCZ	ŁUCZ
Stacja radiolokacyjna:	REJA	REJA	RM-231
Stacja radiolokacyjna:	NICHROM	NICHROM	0
Stacja hydrolokacyjne	MG-11	MG-11	MG-11
Aparatura rozp. skażeń (1)	KDU-2	KDU-2	KDU-2M
Schrony gazoszczelne (4)	<p> pom. załogi,  pom. CRM,  pom.CA,  pom. kabiny  nawig. i sterów-  ki </p>	<p> pom. załogi,  pom. CRM,  pom.CA,  pom. kabiny  nawig. i sterów-  ki </p>	<p> pom. załogi,  pom. CRM,  pom.CA,  pom. kabiny  nawig. i sterówki </p>
Urządzenie filtrowentylacyjne (1) wydajność:	200m <sup>3</sup> /h	200m <sup>3</sup> /h	200m <sup>3</sup> /h
Typ filtrów (2)	MG-2	MG-2	FP-100u
System splukiwania okrętu	z hydrantów ppoż.	z hydrantów ppoż.	z hydrantów ppoż.
Winda kotwiczna	KBK-1Z	KBK-1Z	KBK-1Z
Typ kotwic (2)	HALLA	HALLA	HALLA
Tratwy ratunkowe	3	3	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie AMW, sygn. 3540/75/6, k. 13-22 i 122-124 oraz sygn. 3540/75/8, k. 12-23.

Od 1966 r. w związku z podporządkowaniem logistycznym WOP MON, zmianie uległo zarządzanie mieniem służby morskiej WOP. Wszelkie kwestie związane z budową i remontami okrętów i kutrów WOP, za które do końca grudnia 1965 r. odpowiadało SzSM WOP, znalazły się w gestii MW, a konkretnie Szefostwa Służb Technicznych i Uzbrojenia MW<sup>14</sup>.

Ten nowy układ podległości spowodował, że dotychczasowy szef Służby Morskiej WOP – kmdr Romanek utracił bezpośredni wpływ na przebieg budowy kolejnych okrętów projektu „912”. Zastrzegł on sobie jednak prawo do informowania go o wszelkich sprawach dotyczących budowy. Kmdr inż. Ludwik Szmidt – szef STiU MW 20 stycznia 1966 r. przesłał do dyrektora SMW pismo, w którym poinformował go o zaistniałej zmianie (o przyjęciu przez jego urząd odpowiedzialności za budowę i remont okrętów WOP) oraz o załączonych

<sup>14</sup> AMW, sygn. 3540/75/4, k. 7, Pismo nr 097 z 18 I 1966 r.; k. 45.



zamówieniach na budowę dwóch kolejnych jednostek 912/2 i 912/3. Polecił także inż. Bełzowskiemu anulowanie wcześniejszych, złożonych przez SzSM WOP zamówień i umowy na te prace. Równocześnie dodał, że „w celu zawarcia umów przez SSTiU Mar. Woj. na budowę powyższych jednostek, proszę o podanie warunków niezbędnych do zawarcia umów, tj. terminów budowy jednostek, kalkulacji ceny zbytu, warunków odbioru itp., względnie o przesłanie opracowanych przez Stocznnię Mar. Woj. projektów umów”<sup>15</sup>.

Dyrekcja SMW pismo kmdr. Szmidta odczytała jako próbę ingerencji ze strony MW we wcześniejsze ustalenia, zawarte pomiędzy WOP a SMW. Dyr. Bełzowski odpowiedział jednoznacznie, że „zamówienie jak i podpisana wspólnie przez zainteresowane strony, umowa obejmuje łącznie 5 szt. tych jednostek i w chwili obecnej uruchomione są już polecenia stoczniove na budowę 4-ch dalszych sztuk jednostek tego typu”<sup>16</sup>.

Stocznia MW nie może, jak zaznaczył on, anulować wyżej wymienionego zamówienia i umowy do czasu otrzymania z SSTiU MW zamówień na zabezpieczenie budowy jednostek „912/4” i „912/5”. 10 lutego zamówienia takie (nr 1/Tech/67 r. i 2/Tech/67 r.) do dyrektora SMW dotarły i ostatecznie uregulowały sporną kwestię dotyczącą budowy. Nie uregulowały one tylko ich ceny<sup>17</sup>.

Nie rozwiązany problemem pozostawała sprawność okrętu prototypowego. Na początku lutego 1966 r. kmdr Romanek przekazał kmdr. Szmidtowi kopię pism w tej sprawie, a także niezalatwione sprawy odebranego prototypu. Do najistotniejszych, Romanek zaliczył:

- nieprzeprowadzenie prób właściwości morskich tego okrętu z powodu braku szczegółowego programu badań, który powinien być zostać opracowany przez CBKO-2 i zatwierdzony przez SzSM WOP;
- nie zostało uruchomione i oddane do eksploatacji uzbrojenie artyleryjskie „AK-230”, z powodu nie dostarczenia przez ZSRR butli do sprężonego powietrza i azotu oraz związanej z tym armatury;
- nie zamontowano na prototypie urządzenia do wykrywania promieniowania radioaktywnego „KDU-2”, z powodu niedostarczenia go z Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR);
- nie przekazano wraz z prototypem do użytku dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej i remontowej, która powinna zostać dostarczona na okręt w marcu 1966 r.<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Tamże, Pismo z 20 I 1966 r., k. 45.

<sup>16</sup> Tamże, k. 23, Pismo nr 047/EH z 3 II 1966 r.

<sup>17</sup> Tamże, Zamówienia, k. 48 i 49.

<sup>18</sup> Tamże, sygn. 3405/72/333, Protokół opisowy, bez numeru i daty, k. 1–5.

Zaniepokojenie postępowaniem prac gwarantujących pełną sprawność zbudowanego okrętu wyraził kmdr Romanek w skierowanym 10 lutego 1966 r. piśmie także do dyrektora SMW. Według zapewnień głównego inżyniera Stanisława Koszałki, wszelkie niedomagania stwierdzone podczas prób zdawczo-odbiorczych miały zostać usunięte do 20 stycznia tego roku, łącznie z przeprowadzeniem prób kontrolnych na postoju i w morzu. Faktycznie nie została przyjęta do tego terminu żadna z prób<sup>19</sup>.

W odpowiedzi dyr. Bełzowski zakomunikował szefowi SzSM WOP, że SMW postanowiła usunięcie usterek i prace wynikające z zaleceń zakończyć łącznie, przeprowadzić ostateczne próby oraz do 30 kwietnia 1966 r. przekazać okręt armatorowi. Termin ten, jak zaznaczył on wynikał z „dość późnego” opracowania dokumentacji przez CBKO-2 na niektóre prace zawarte w zaleceniach. Powyższa korespondencja między SzSM WOP a SMW utwierdza nas w przekonaniu, że okręt prototypowy projektu 912 mimo podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego nie był na koniec grudnia 1965 r. gotowy. Szereg usterek i konieczność wykonania pewnych poprawek potwierdza tylko, że było to nad wyraz trudne do wykonania przedsięwzięcie, któremu załoga SMW, mimo optymistycznych ocen dykcji nie była w stanie sprostać. Doświadczenie to z pewnością zdobywała z czasem, w trakcie budowy kolejnych okrętów tego typu.

Na początku marca 1966 r. zaistniała jeszcze jedna zmiana w nadzorze nad budowanymi okrętami. Zadanie to otrzymał kpt. mar. Czesław Bogucki w ramach 124 Rejonowego Przedstawicielstwa Wojskowego (RPW). Kmdr Szmidt poinformował dyrektora SMW, że przedstawicielstwo to przejęło 1 marca nadzór nad budową okrętów t. „912”. Kmdr Szmidt nakazał dyr. SMW, aby przyśpieszył:

- uaktualnianie przez CBKO-2 i uzgadnianie ze SMW i 124 RPW dokumentacji warsztatowej, które powinno zakończyć się do końca maja 1966 r.;
- uzgadnianie wykazów dokumentacji zdawczej oraz dokumentacji instrukcyjnej tłumaczonej przez CBKO-2, jak też pozostałej dokumentacji zdawczej do końca kwietnia tr.;
- dostarczenie do 124 RPW dokumentacji warsztatowej urządzeń wykonywanych u podwykonawców (Elmor, N-7) w terminie do 20 marca tr.

Natomiast w sprawie nadzoru nad jednostką 912/1 kmdr Szmidt wyjaśnił, że 124 RPW zajmuje się tym okrętem i pracami zleconymi przez

---

<sup>19</sup> Tamże, sygn. 3540/75/4, Pismo nr pf 205 z 10 II 1966 r., k. 44.

SSTiU, natomiast prace związane z zakończeniem prac uzupełniających i przekazaniem go WOP realizuje RPW WOP<sup>20</sup>.

Takie rozwiązanie, którego można się było spodziewać, spowodowało pewne zamieszanie w nadzorze oraz terminowości wykonywania ustalonych prac na jednostce prototypowej. Oczekiwany przez kmdr. Romanka widoczny postęp prac na okręcie nie nastąpił. Zareagował on w drugiej połowie kwietnia 1966 r., kierując do dyr. SMW kolejne ponagląjące pismo. Powodem takiej jego reakcji było przerwanie 1 kwietnia prac nad usuwaniem usterek na *OP-301*. Na podstawie zaawansowania prac stwierdzał on, że SMW nie wywiąże się ze swoich zobowiązań w przewidzianym terminie, tj. do 30 kwietnia 1966 r. Niepokojącym i przykrym według niego był również fakt, że dyrekcja SMW wykazywała dużą obojętność w sprawach dotyczących tej jednostki. Osobiste interwencje jej dowódcy zbywane były różnymi terminami i nie przynosiły żadnych rezultatów<sup>21</sup>.

Niestety czas płynął, a mimo czynionych wysiłków okręt oczekiwanej gotowości operacyjnej nie osiągał. W połowie maja 1966 r. odbyła się w SMW narada zainteresowanych stron (WOP, SMW, CBKO-2, 124 RPW) w sprawie okrętu 912/1 i kolejnych jednostek. Zebrane gremium poszukiwało prób rozwiązania następujących problemów technicznych: sprawności kabestanu i radaru Reya, uruchomienia armat „AK-230”, brakującego do nich wyposażenia oraz programu ich sprawdzenia. Ponadto zastanawiano się nad sprawą włączników drzwiowych, które CBKO-2 zobowiązało się załatwić natychmiast oraz wprowadzenia w dokumentacji zmian zaleconych przez specjalistów<sup>22</sup>.

Problemy były na tyle skomplikowane i złożone, że wymagały wsparcia ekspertów spoza stoczni, przede wszystkim z ZSRR.

Dopiero 20 lipca 1966 r. *OP-301* został w zasadniczej części przyjęty do eksploatacji, gdyż właśnie wtedy dokonano na nim komisyjnego odbioru prac uzupełniających. Wykonywano je sukcesywnie i odbierano zaraz po stwierdzeniu pełnej sprawności. Próby gazoszczelności kadłuba wykonano i przekazano 12 lipca 1966 r. W tym czasie urządzenie AK-230 było zamontowane, ale część mechanizmów podłączono prowizorycznie do sieci sprężonego powietrza. Artyleria uruchamiana była przez specjalistów z ZSRR. Część elektroniczna AK-230 nie była jeszcze sprawna. W połowie lipca przeprowadzono ostatni cykl odbioru *OP-301* w morzu. Wykonano wówczas próby wentylacji specjalnej<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Tamże, Pismo nr 0586/Tech. z 12 III 1966 r., k. 214–215.

<sup>21</sup> Tamże, Pismo nr pf 449 z 19 IV 1966 r. wraz z wykazem, k. 13–17.

<sup>22</sup> Tamże, Protokół z narady 14 V 1966 r., k. 76–77.

<sup>23</sup> Tamże, sygn. 3540/75/6, Protokół z 20 VII 1966 r., k. 133–134.

Wykonanie i odbiór tych prac wieńczyły dzieło, czyli faktycznie kończyły budowę okrętu patrolowego *OP-301*. Miały być one zakończone do końca 1965 r, tak jak zapisano w protokole zdawczo-odbiorczym. Faktycznie przez siedem miesięcy oszukiwano „rzeczywistość”. I nadal ją fałszowano, gdyż urządzenie AK-230 nadal nie funkcjonowało tak, jak powinno.

### NIEKOŃCZĄCE SIĘ KŁOPOTY Z „AK-230”

O ile, łatwo było zrezygnować z montażu na okrętach proj. „912” aparatury „MR-104” Rys, to z podstawowym uzbrojeniem nie można było tak postąpić. Na początku lutego 1966 r. w SMW odbyło się spotkanie przedstawicieli Zakładu Remontowego MW, SMW, CBKO-2, 124 RPW, WOP oraz dowódcy i oficera artylerii z *OP-301* w sprawie montażu AK-230. Zdecydowano na nim, że SMW zrealizuje zalecenia specjalistów z ZSRR w tej sprawie. Montaż i demontaż oraz ewentualną zamianę armat wykonać miał ZR MW. SMW oraz ZR MW miały wspólnie, do 7 lutego, opracować szczegółowy zakres prac i przesłać go do realizacji. W jego ramach należało m.in. ująć:

- demontaż automatów z obu armat, konserwacja i ich przechowanie w ZR MW do czasu ich powtórnego zamontowania;
- demontaż, konserwację i przechowanie dwóch zespołów amplidynowych do czasu zamontowania;
- przekonserwować wzmacniacze i urządzenia przyrządu nr 5, które przechowa ZR MW w specjalnie do tego przygotowanym pomieszczeniu;
- podłączyć dwa prostowniki na zasilanie 26 V, według karty zmian CBKO-2;
- tory kablowe zasilające urządzenie mechanizmu kierunkowego w obu wieżach działowych zmienić miała SMW, a ZR MW wykonać połączenia. Załoga okrętu miała wykonywać obracanie mechanizmów obu armat według instrukcji<sup>24</sup>.

W podsumowaniu przedstawiciele ZR MW podali do wiadomości, że wobec niekompletności urządzeń do instalacji sprężonego powietrza i azotu, dalsze prace nie mogą być kontynuowane, jak też konsultowane ze specjalistami radzieckimi. Potrzebni oni będą po zrealizowaniu dostawy brakujących urządzeń przez ZSRR, głównie do regulacji, uruchamiania i prób zdawczo-odbiorczych armat AK-230<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Tamże, sygn. 3540/75/4, Pismo nr 059/TK z 14 II 1966 r., k. 8–9.

<sup>25</sup> Tamże.

Pięć miesięcy później odbyła się kolejna narada w sprawie montażu i rozruchu AK-230 na OP-301. Zapadła na niej decyzja, że nastąpi on od 2 do 10 czerwca 1966 r., pod nadzorem specjalistów z ZSRR<sup>26</sup>.

11 czerwca 1966 r. SMW zwróciła się do Sztabu Głównego MW z prośbą o wystąpienie do Centralnego Zarządu Inżynierii Ministerstwa Handlu Zagranicznego (CZInż.) w sprawie przyjazdu do stoczni specjalistów z ZSRR: mechanika gwarancyjnego od silników 40D, mechanika i elektryka – elektronika do montażu AK-230<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> W tym czasie: SMW miała wymienić za krótkie kable i zamontować wzmocnioną ich osłonę oraz przygotować prowizoryczne połączenie sieci sprężonego powietrza skrętu z działem, a CBKO-2 opracować dokumentację na osłonę kabli. Ponadto biuro to winno dostarczyć dokumentację na zmianę: zamontowania wyłączników drzwiowych wraz z osłoną kabli do tych wyłączników, zamontowanie skrzynki hamulcowej z położenia pionowego na poziome oraz przedłożyć grafik kątów ostrzału. CBKO-2 miało także przygotować dokumentację na wentylację bębnową dolnych i ogrzewanie bębna dziobowego. Wykonanie tych przedsięwzięć według Rosjan okazało się niezbędne do dalszej pracy urządzeń i eksploataowania armaty. Tamże, Pismo nr 0220/TPK z 7 VI 1966 r., k. 80.

<sup>27</sup> Niestety, nikt nie przyjechał, a stocznia nie otrzymała jakiegokolwiek informacji, dlaczego ich nie ma lub kiedy przyjadą. W związku z powyższym na początku października dyrektor SMW zwrócił się do szefa STiU o pomoc w tej sprawie. Należało zdaniem Belzowskiego monitorować o jak najszybszy przyjazd ze Związku Radzieckiego specjalistów wyłącznie dla potrzeb SMW, gdyż widział on „bardzo poważne trudności przy uruchamianiu i zdawaniu jednostek typu „912”. Dyrektor Belzowski w piśmie tym podjął szereg interesujących spraw ukazujących zaangażowanie specjalistów radzieckich w proces budowy okrętów w podległej mu stoczni. O „bratnią pomoc” poprosił on Centralny Zarząd Inżynierii wspólnie z dyrektorem Stoczni Północnej. 3 grudnia 1965 r. Zabiegano wówczas bardzo mocno o drugiego mechanika gwarancyjnego do silników 40D z powodu zwiększenia ilości montażu ich na budowane w obydwu stoczniach okręty. Ta prośba także nie została pozytywnie załatwiona. Taki obrót spraw mocno komplikował prace na jednostce „912/1”. Szukano także innych rozwiązań. Ze względu na zaawansowane prace wyposażeniowe tego okrętu i nieodzowny w nich udział mechanika gwarancyjnego poproszono SP o pomoc. Oddelegowano z niej „czasowo tow. Babajewa”, do wykonania prac związanych z uruchomieniem i próbami silników 40D na tym patrolowcu. Takie rozwiązanie, które można określić doraźnym, nie rozwiązywało sytuacji. SP zgodziła się na takie rozwiązanie z powodu, jak to określono „luzów własnych”, czyli wolnych mocy przerobowych. Natomiast w przypadku urządzeń AK-230 i MR sprawa miała się podobnie. Początkowo, specjaliści do regulacji i uruchamiania tych układów byli udostępniani przez SP „od przypadku do przypadku”. SMW wystąpiła do SP z propozycją podpisania wspólnego porozumienia w sprawie odstępowania specjalistów z ZSRR. Taka propozycja spotkała się ze zdecydowaną odmową SP, gdyż „znajdująca się u nich ekipa jest całkowicie zaabsorbowana pracami związanymi ze strojeniem i regulacją urządzeń MR, a ponadto wykorzystywana jest do szkolenia pracowników”. Tamże.

Pod koniec października 1966 r. dyr. SMW ponownie wystosował pismo do Sztabu MW z prośbą o kolejne wystąpienie do CZInż. w tej sprawie<sup>28</sup>.

Oprócz trudności kadrowych, wpływ na terminowe wykonanie zobowiązań SMW miały także dostawy, szczególnie urządzeń, podzespołów i części zamiennych z ZSRR. Również i w tym przypadku pojawiały się trudności, które zmuszały dyr. SMW do wystąpień i monitów. W jednym z nich, z 11 listopada 1966 r. adresowanym do szefa STiU MW napisał on „w związku z poważnymi opóźnieniami dostaw urządzeń z ZSRR na jednostki „912” powstała tak niezwykle trudna sytuacja, że prowadzenie dalszego montażu jest niemożliwe, co oczywiście spowoduje załamanie harmonogramu budowy jednostek „912” i niedotrzymanie terminu przekazania tych jednostek do eksploatacji armatorowi”<sup>29</sup>.

W zbiorczym zestawieniu urządzeń specjalnych z ZSRR, które Sztab Główny MW ujął zapotrzebowanie SMW określono, że termin dostawy nastąpić miał w drugim kwartale. „Do chwili obecnej – jak napisał dyrektor SMW – nie posiadamy potwierdzonych terminów dostaw, i jak wskazuje przebieg realizacji panuje tutaj jakaś całkowita dowolność, która uniemożliwia zabezpieczenie i skoordynowanie planowego toku budowy”<sup>30</sup>.

Przedmiotem interwencji były następujące urządzenia na okręty „912”:

- silniki główne 40D i amortyzatory do nich;
- radiostacje UKF R-609;
- radionamierniki ARP-50-0,6;
- narzędzia do montażu AK-230 oraz urządzenie MR-104 do kierowania ogniem;
- stacje hydrolokacyjne MG-11 (Tamir) z podnośnikami;
- stabilizatory prądu ST-49 M;
- amplidyny EMU-50;

<sup>28</sup> Postulował on, aby do SMW przyjechała oddzielna grupa specjalistów (w składzie 10 osób, m.in.: rusznikarz, elektryk, fachowiec od regulacji napędów oraz specjaliści do regulacji: „CRM”, „GAG”, napędów i automatyki urządzeń indykatorowych), której zadaniem miało być uruchomienie dziesięciu kompletów urządzeń AK-230 na okrętach projektu „912”. Przyjazd tej grupy, w ocenie dyrekcji SMW, miał nastąpić możliwie najszybciej, ze względu na stan zaawansowania prac i powstałe opóźnienia. Zbigniew Bełzowski wskazał, że na okręcie „912/1” powinni oni pracować już od sierpnia tr., na „912/2” od września, a na „912/3” od października 1966 r. Ich okres pobytu przewidywany był do końca prac na ostatniej jednostce, do września 1967 r. Tamże, Pismo nr 0413/EZ z 25 X 1966 r., k. 169.

<sup>29</sup> Tamże, Pismo SMW nr 0441/EZ z 18 XI 1966 r., k. 179.

<sup>30</sup> Tamże.

- przetwornice prądu AŁA-3,5 oraz rozgłośnie „Kasztan”<sup>31</sup>.

Nie mając tych elementów, dyr. stoczni wnioskował do szefa STiU MW o załatwienie formalności wyjazdowych dla jego pracowników: budowniczego okrętów Andrzeja Szmidta i kierownika importu Franciszka Kolenydy. Mieli oni udać się w Moskwie do GZU i BRH. *„W tej napiętej sytuacji, kiedy w IV kwartale 1966 r. nie posiadamy jeszcze urządzeń, które mieliśmy otrzymać w II kw. br. jedynym wyjściem jakie widzimy jest wydelegowanie naszych przedstawicieli bezpośrednio do dostawcy radzieckiego, bowiem wszystkie nasze pisemne monity w tej sprawie nie dały dotychczas pożądanego rezultatu – podsumował Bełzowski*<sup>32</sup>.

Była to sytuacja niezwykle trudna dla zakładu i jego załogi. Z jednej strony mieli oni przestrzegać terminów i harmonogramów, które określały im zadania i czas ich realizacji<sup>33</sup>.

Niestety nie zapewniały one najważniejszego, jak się wydaje składnika, jakim były środki, czyli urządzenia i części, niezbędne do ich pracy. A przecież, jak deklarowano, miała być to gospodarka planowa.

W pierwszej połowie listopada 1966 r. (7 i 14) przeprowadzono po raz pierwszy (sic!) próby stoczniowe na morzu armat AK-230 zamontowanych na okręcie *OP-301*. Warto tu przypomnieć, że okręt ten przekazano armatorowi 24 grudnia 1965 r., jako sprawny. Odbyły się one w obecności przedstawicieli WOP, specjalistów uzbrojenia MW i 124 RPW i wykazały niestety, że mimo wykonania prac zgodnie z aktualną dokumentacją techniczną, nie mogą być spełnione warunki umożliwiające przekazanie urządzenia do eksploatacji<sup>34</sup>.

---

<sup>31</sup> Tamże.

<sup>32</sup> Tamże.

<sup>33</sup> Omawiana tu problematyka przypomina zwłokę w działaniu administracji rządowej i samorządowej na terenie województwa małopolskiego w 2010 r. w związku z powodzią. Choć to zagrożenie na południu Polski pojawia się dość często, to jednak nie podejmowano w tym zakresie większych, skuteczniejszych działań zmierzających do zapewnienia ludności ochrony przeciwpowodziowej. Por. A. Sęk, *Ochrona przeciwpowodziowa jako zadanie organów władzy lokalnej*, „Studia Politologiczne Uniwersytetu Warszawskiego”, Warszawa 2011, z. nr 20, s. 214.

<sup>34</sup> Przedstawiciel 124 RPW zgłosił na piśmie nieco odmienne stanowisko w tej sprawie. *RPW potwierdza podane w piśmie trudności z jednoczesną uwagą, że z protokołu prób stoczniowych w morzu na jednostce 912/1 nie wynika, że urządzenie AK-230 nie może być przekazane do eksploatacji. RPW nie może wypowiedzieć się również co do podanych terminów gdyż zależy to głównie od postanowień Komitetu Technicznego Mar. Woj. jak również od dostaw zaworu bezpieczeństwa, zaworów odcinających z odwodnieniem oraz operatywności Stoczni”*.



Fot. 2. OPa 323, ex OP-303 na patrolu

Źródło. Archiwum autora.

Należało dokonać zmian w dokumentacji technicznej. Wobec takiego obrotu spraw, komisja wystąpiła z wnioskiem do szefa STiU MW o wyrażenie zgody na przekazanie jednostki „912/3 (OP-303) „z wyłączeniem urządzenia AK-230”. Konieczność wprowadzenia określonych zmian nie była jedyną przyczyną uzasadniającą taki wniosek. Wpływ na niego miały także inne: niedotrzymanie przez ZR MW ustalonych terminów montażu, a więc także uruchomienia tego urządzenia; trudności z zapewnieniem odpowiednich specjalistów z ZSRR do prac związanych z uruchomieniem i regulacją tych urządzeń. Dyr. Bełzowski komunikował, że identyczna sytuacja zaistniała także na okręcie *OP-302*. Informował on przełożonego, co wydaje się groteskowe w całej tej sytuacji, że do SMW dotarły z importu (ZSRR) dotychczas brakujące elementy urządzenia AK-230: butle do sprężonego powietrza z głowicami; butle do sprężonego azotu, także z głowicami; przekaźniki (regulatory) ciśnienia i manometry. Ale zabrakło (sic!) – nie dostarczono brakujących do kompletu urządzenia – zaworów bezpieczeństwa sprężonego powietrza na ciśnienie 150 atm. i zaworów odcinających z odwadnianiem do manometrów. Wobec tych trudności dyr. SMW zaproponował zainstalowanie na jednostce „912/3” otrzymanych z importu elementów urządzenia zgodnie z dokumentacją, „bez wykonywania prowizorycznego podłączenia do systemu okrętowego”. Takie rozwiązanie miało w jego opinii,



spowodować uniknięcie wykonania zbędnych prac związanych z prowizorycznym podłączeniem urządzenia. Przedstawił on także propozycje rozwiązań, które pozwoliłyby wyjść stoczni z istniejącego impasu. Na jednostkach: „912/2” i „912/3” montaż, uruchomienie, regulacja i przekazanie do eksploatacji urządzenia AK-230 nastąpi do końca marca 1967 r., o ile: przekazanie tego urządzenia na okręt *OP-301* zrealizowane zostanie do połowy lutego tego roku, a brakujące z importu zawory zostaną dostarczone do połowy stycznia 1967 r. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, montaż aparatury „Ryś” nie był na jednostkach „912” przewidywany. Natomiast zakończenie prac i ostateczne zdanie do użytkowania aparatury AK-230 na *OP-301* stocznia zaproponowała następująco:

- po wprowadzeniu zmian w dokumentacji dotyczących kątów ostrzału (o których słów kilka w dalszej części) i ich akceptacji, wykonać prace związane z tymi zmianami na jednostce;
- równocześnie zamontować otrzymane z importu elementy wyposażenia AK-230;
- przeprowadzić próby zdawczo – odbiorcze całego urządzenia i przekazać je do eksploatacji<sup>35</sup>.

Na okrętach „drugim” i „trzecim” prace montażowe urządzenia AK-230 przeprowadzić miano w analogiczny sposób, jak na „pierwszym”<sup>36</sup>.

Wprowadzenie zmian konstrukcyjnych pomostu do anteny stacji radiolokacyjnej „Ryś”, które miano wykonać na okrętach 912 w drugiej połowie maja 1966 r. zgłosił kmdr Ludwik Szmidt. Okazało się bowiem, że konstrukcja tego pomostu była zbyt rozbudowana, co w konsekwencji dawało bardzo duży, około 120 stopni martwy sektor obserwacji. Natomiast sposób zamontowania rezerwowego stanowiska kierowania ogniem „*Optyczna kolumienka*” nie pozwalała na maksymalne wykorzystanie tej 30 mm sprzężonej, samoczynnej armaty przeciwlotniczej AK-230 zamontowanej na rufie okrętu. Dokładna analiza dokumentacji technicznej i wizja lokalna konstruktorów z CBKO-2, przedstawicieli 124 RPW oraz specjalistów z ZSRR na okręcie „912” wskazała możliwość dokonania takich zmian konstrukcyjnych pomostu tej anteny, które zmniejszą martwy sektor do 30–40 stopni<sup>37</sup>.

Ale ten problem nie był najistotniejszy. Sprawne funkcjonowanie artylerii na okrętach „912” stanowiło o wiele większy „orzec do zgryzienia”,

---

<sup>35</sup> AMW, sygn. 3540/75/4, Pismo SMW nr 0441/EZ z 18 XI 1966 r., k. 179.

<sup>36</sup> Tamże.

<sup>37</sup> Tamże, Pismo nr 0194 z 19 V 1966 r., k. 199.

nie tylko dla pracowników samej SMW. Pismo dyr. Bełzowskiego z 11 listopada 1966 r. zapewne bardzo poirytowało szefa STiU MW kmdr. Ludwika Szmidta, skoro powołał on dwunastoosobowy zespół specjalistów, który miał pilnie wyjaśnić tę sprawę. Ustalili oni, że zgodnie z projektem na jednostkach „912” przewidziane było uzbrojenie „AK-230” ze stacją radiolokacyjną „MR-104 Rys” oraz radar nawigacyjny typu „Reja” współpracujący z urządzeniem „Nichrom”. SzSM WOP zrezygnowało z montażu urządzeń „MR-104” na jednostkach „912” uzasadniając swoją decyzję brakiem możliwości pokrycia finansowego związanych z tym kosztów<sup>38</sup>. Jednak podczas budowy jednostki te miały być przystosowane (przygotowane) do instalowania urządzenia „Rys”, które miało nastąpić później. Inż. Bylewski ponadto wyjaśnił, że „Rys” musi pracować z urządzeniem „Nichrom M”. Wobec czego zrezygnowano z niego, w obawie przed ewentualnymi zmianami w tym zestawie z instalowania na okrętach „912/4” i „912/5”, zamierzając je zamówić razem z urządzeniem „MR-104”. Na jednostkach tych zrezygnowano także z instalowania stacji radiolokacyjnej produkcji radzieckiej typu „Reja”, gdyż wycofano je z produkcji oraz urządzeń „Nichrom”. SzSM WOP uważało, że nie jest wymagana współpraca urządzeń Nichrom z nawigacyjną stacją radiolokacyjną. Sądzone, że w takim wypadku musiały być zastosowane dwa oddzielne urządzenia Nichrom: do współpracy z nawigacyjną stacją radiolokacyjną i Nichrom M do współpracy ze stacją radiolokacyjną MR-104 (służącą do kierowania ogniem)<sup>39</sup>.

W miejsce radaru radzieckiego Reja, na jednostki te w dokumentacji projektowej przewidziano polski radar „RN-231”, który w ówczesnej wersji nie był dostosowany do współpracy z urządzeniem Nichrom. Kmdr. por. Wacław Dobrowolski przedstawił następującą koncepcję rozwiązania tego problemu:

- okręty 912/4 i 912/5 muszą być wyposażone w urządzenie Nichrom współpracujące z nawigacyjną stacją radiolokacyjną oraz stacją MR-104, szczególnie gdy ta ostatnia będzie zainstalowana;
- z powodu trudności zastosowania na tak małych jednostkach dwu urządzeń Nichrom, należy posłużyć się koncepcją, jak w projekcie 205, czyli zastosować rozwiązanie polegające na współpracy pierwszego urządzenia Nichrom z dwoma stacjami radiolokacyjnymi (nawigacyjną i artyleryjską);
- SMW wystąpi do Szefostwa Obserwacji i Łączności MW o odstąpienie dwóch kompletów urządzenia Nichrom w typowych zestawach kompletacyjnych dostawcy na prąd zmienny 3x220 V 50 Hz;

<sup>38</sup> Informację o rezygnacji kmdr Romanek przekazał pismem nr 0583 z 24 V 1965 r.

<sup>39</sup> Rezygnacja SSM WOP wyrażona została pismem nr 0263 z 5 III 1965 r.

- CBKO-2 uaktualni i dostarczy SMW potrzebną dokumentację na zainstalowanie stacji RN-231 współpracującej z urządzeniem Nichrom;
- w zależności od lustracji u wykonawcy radarów (Rawar) stocznia zainstaluje i przekaze MW okręty 912/4 i 912/5 z nawigacyjną stacją radiolokacyjną współpracującą z Nichromem<sup>40</sup>.

Zespół specjalistów ponadto ustalił kilka innych uchybień wynikających ze zmiany pierwotnej koncepcji przez SzSM WOP. Chodziło o zamianę logu ŁG-4 na logi SAL 24. Te drugie nie współpracowały z „Rysiem”, a w związku z tym pozostawało pytanie: montować, czy nie montować tego urządzenia na okrętach budowanych dla WOP. Jego rozstrzygnięcie zespół pozostawił w gestii Komitetu Technicznego (KT) MW, na posiedzeniu którego przedstawiciele SMW zastrzegli sobie prawo bardziej szczegółowego sprecyzowania opinii w kwestii terminów i warunków dostaw<sup>41</sup>.

Tak się stało. KT MW zebrał się 29 listopada 1966 r. i ustalił ostatecznie kwestię uzbrojenia, wyposażenia radiolokacyjnego i nawigacyjnego na okrętach projektu 912. Jej ustalenia dowódca MW zatwierdził do realizacji. CBKO-2 miało zająć się analizą możliwości obniżenia pionowych kątów ostrzału armaty dziobowej i rufowej w katach burtowych do 2 stopni. Wszystkie jednostki tego projektu należało wyposażyć w urządzenie MR-104 z przystosowanymi do współpracy awaryjnymi celownikami „Kołonka”. Na pierwszej i drugiej jednostce należało zmienić logi SAL 24 na logi ŁG-4. Na trzeciej, czwartej i piątej wymienić w logach ŁG-4 przyrządy centralne. Na okrętach 912/4 i 912/5 należało zamontować radary RN-231 bez urządzenia Nichrom. Po przeprowadzeniu adaptacji tego radaru do współpracy z urządzeniem Nichrom, wymienić je na współpracujące i zainstalować Nichrom. Sprawy adaptacji radaru RN-231 do współpracy z aparaturą Nichrom przejąć miało Szefostwo Obserwacji i Łączności MW<sup>42</sup>.

Decyzja dowódcy MW ostatecznie zakończyła przeciągający się spór. Mimo wydanych zaleceń nie zakończyły się prace mające zapewnić poprawne funkcjonowania armat AK-230. Na okręcie *OP-301*, chociaż protokół przekazania tego urządzenia podpisano 9 grudnia 1966 roku, całość nie była jeszcze skompletowana. *„Urządzenie AK-230 zostało zamontowane na jednostce zgodnie z aktualną dokumentacją techniczną”* – czytany w protokole – chociaż:

---

<sup>40</sup> AMW, sygn. 3540/75/4, Pismo nr 02304 z 19 XI 1966 r., k. 269–273.

<sup>41</sup> Tamże.

<sup>42</sup> AMW, sygn. 3540/75/6, Pismo nr 063/Tech z 7 I 1967 r., k. 74.

- nie zamontowano butli azotu i powietrza wraz z armaturą, co nie warunkowało jego eksploatacji;
- nie dostarczono dokumentacji w języku polskim, przewidzianej programem prób zdawczo-odbiorczych. Próby zrealizowano w oparciu o dokumentację radziecką<sup>43</sup>.

Z dziobowej armaty oddano po 130 strzałów na lufę. Działała ona bez żadnych zacięć i niesprawności. W czasie prób 7 listopada 1966 r. nie działała na skutek zwarcia w obwodzie odpalania, spowodowanego zalaniem wodą wtrysku chłodzenia wewnętrznego. Wykonano je tydzień później, oddając 87 strzałów z lewej i 88 z prawej lufy. Rezerwowy przyrząd naprowadzania – „Kołonka” (celownik optyczny), zamontowany został zgodnie z dokumentacją. W czasie strzelania, jak odnotowano w protokole, nie stwierdzono nieprawidłowości w przekazywaniu wartości kątowych na armaty. Centrala artyleryjska była wykonana i zamontowana poprawnie. *„W czasie prób nie stwierdzono usterek z tym, że selsyn wskazujący kierunek działa rufowego posiada zwarcie w uzwojeniu wzbudzania i został wyłączony z układu. Wskazania licznika ilości oddanych strzałów nie wskazują dokładnie ilości pozostawionych naboji w bębnie”*<sup>44</sup>.

Po przeczytaniu ostatniego zdania trudno jest zorientować się, czy wszystko zrobione było poprawnie i działało właściwie? Usterki jeszcze były, choć może mało istotne. Pełnej gotowości (sprawności, jak w projekcie) artyleria na *OP-301* w chwili jej przekazywania z powodu braku wyposażenia nie miała. Dopuszczona była warunkowo do strzelań bez azotu w kątach naprowadzania poziomych i pionowych, przewidzianych w instrukcji, czyli w stanie częściowej niesprawności.

Podobnie sytuacja wyglądała na *OP-302*. Ostatecznie urządzenie „AK-230” przekazano 10 lipca 1967 r. Nie obyło się to także bez kłopotów. Próby strzelania technicznego w morzu rozpoczęto 28 czerwca. Kiedy oddano po 51 strzałów na lufę z działa dziobowego, nastąpiła awaria. Przepaliła się selsina, wskazująca położenie działa dziobowego w kierunku. Po naprawie, 30 czerwca próby strzelań z armaty dziobowej i rufowej wypadły pomyślnie<sup>45</sup>.

Swoją dezaprobatę istniejącą sytuacją wyraził kmdr Romanek kierując do zastępcy dowódcy MW i szefa STiU MW pismo następującej treści *„okręty te (chodziło o proj. 912 – przyp. autora) do chwili obecnej nie są zdolne w pełni do wykonywania postawionych zadań szkoleniowych oraz*

<sup>43</sup> Tamże, Pismo nr 0166 z 4 V 1967 r.), k. 36–38.

<sup>44</sup> Tamże.

<sup>45</sup> Tamże, Pismo nr 01781 z 31 VIII 1967 r., k. 155–157.

*pełnienia służby w ochronie granicy. Nie możemy – czytamy dalej – wyrazić zgody na przyjęcie kolejnych okrętów tj. 912/4/5 niekompletnie wyposażonych w aparaturę i urządzenia zgodnie z założeniami i dokumentacją. Wytyczne szkolenia Mar. Woj. nakładają na okręty określone zdania szkoleniowe, które bez kompletnego wyposażenia nie będą mogły być w pełni realizowane. Ponadto brak sprawnej artylerii uniemożliwia wykonanie postawionych zadań przez okręty w ochronie granicy”<sup>46</sup>.*

Kmdr Romanek zwrócił się także do kmdr. Szmida z prośbą o interwencję w Sztabie Generalnym WP w celu przyśpieszenia dostawy z ZSRR aparatury i urządzeń do budowy okrętów 912/4,5, która umożliwi terminowe ich przekazanie do eksploatacji. Zapewne kmdr Szmida doskonale zdawał sobie sprawę z kłopotliwej sytuacji, ale pismo spowodowało nowe posunięcia. 8 czerwca 1967 r. pod jego kierownictwem odbyła się w SMW narada dotycząca uzbrojenia na jednostki 912/4 i 5. Głównym problemem okazały się „Kołonki”, które kierowały armatami na dziobie i rufie okrętu. SMW miała zmagazynowane 4 armaty AK-230 przeznaczone na te dwa okręty, ale bez celowników optycznych. Takie urządzenie, lecz tylko do pojedynczej armaty, miała w magazynie służba uzbrojenia MW z przeznaczeniem do CSSM w Ustce. Drugą taką Kołanką dysponowała WSMW. Można je było, jak zaproponowano w czasie narady, zainstalować czasowo na okrętach „912”. Po przeanalizowaniu innych wariantów, zdecydowano się na rozwiązanie montażu na obydwu jednostkach armat AK-230 na dziobie i rufie z pojedynczą Kołanką. Po otrzymaniu urządzenia MR-104 z ZSRR, SMW miała zamienić pojedyncze na właściwe Kołonki<sup>47</sup>.

Dwa tygodnie później odbyła się w SMW kolejna narada dotycząca tej sprawy. Ustalono na niej dwie wersje montażu wspomnianych urządzeń. Pierwszy postulował zamontowanie na okręcie „4” i „5” działa dziobowego AK-230 wraz z urządzeniem „Kołonka 1”. Działo rufowe zakonserwowane, w opakowaniu fabrycznym, miano przekazać razem z jednostką. Drugi wariant sugerował instalację na tych okrętach odpowiednich Kołonek, wymontowanych z jednostek „770D” (średnich okrętach desantowych budowanych w tym czasie w SP), a na ich miejsce zainstalować „Kołonkę 1”. Dyr. SMW przedstawiając te warianty szefowi STiU MW, zaproponował, aby do realizacji przyjąć pierwszy<sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> Tamże, Pismo nr 0734 z 17 V 1967 r., k. 148.

<sup>47</sup> Tamże, Pismo nr 01227 z 15 VI 1967 r., k. 47–48.

<sup>48</sup> Tamże, Pismo nr 0231 z 1 VII 1967 r., k. 60.

Kmdr Romanek za najlepszy uznał wariant drugi, pozwalający na zamontowanie przyrządów celowniczych z okrętów 770D. Przypominał on szefowi STiU MW, że oprócz niekompletności armat, brak jest również podnośników mechaniczno-elektrycznych do stacji hydrolokacyjnych MG-11. Stał on na stanowisku przyjęcia do służby okrętów kompletnych<sup>49</sup>.

Odpowiedzi na żądania kmdr. Romanka udzielił kadm. Ludwik Janczyszyn, pełniący wówczas obowiązki dowódcy MW. Admirał informował, że „*armaty zainstalowane na okrętach typu 770 są produkcji 1964 roku i przyrządy nr 5 i 6 nie mogą być użyte do ukompletowania armat przeznaczonych do montażu na jednostkach 912/4i5. Do chwili otrzymania z importu urządzeń MR-104 na okrętach 912/4i5 zostanie zainstalowana jedna armata AK-230 z urządzeniem „Kolonka I”. Druga armata zostanie czasowo zdeponowana w magazynie i montaż jej nastąpi wraz z urządzeniem MR-104*”<sup>50</sup>. Dowódca MW zakomunikował także i to, że MW nie posiada podnośników mechaniczno-elektrycznych MG-11, a ich dostawa przez Rosjan została potwierdzona dopiero w czwartym kwartale 1967 lub pierwszym następnego roku. Wobec ich braku, montaż nastąpi dopiero po otrzymaniu dostaw<sup>51</sup>.

Było to rozstrzygające ustalenie, nie tylko z tego powodu, że udzielił go dowódca MW, ale które wpłynęło, jak się później okazało, na dalszą historię tych dwóch okrętów. Mimo oczekiwań i zapowiedzi na okrętach projektu „912” nie zamontowano urządzenia MR-104 „Rys”, a to ostatecznie przekreśliło plany zainstalowania na okrętach 912/4 i 912/5 rufowej armaty AK-230. To prowizoryczne rozwiązanie przez cały czas ich służby niestety trwało.

Tabela 5. Podstawowe informacje o okrętach proj. „912”

Numer budowy	912/1	912/2	912/3	912/4	912/5
Pierwotny termin zakończenia budowy	15 XII 1965	15 V 1966	20 VIII 1966	15 XI 1966	15 II 1967
Termin zakończenia budowy wg umowy	15 XII 1965	15 VII 1966	15 X 1966	15 V 1967	15 XI 1967
Pierwsza nazwa	OP-301	OP-302	OP-303	324	325
Kolejna nazwa nadana w 1967 r.	321 FALA	322 SZKWAŁ	323 ZEFIR	324 ZORZA	325 TĘCZA

<sup>49</sup> Tamże, Pismo nr 01101 z 28 VII 1967 r., k. 178.

<sup>50</sup> Tamże, Pismo z 8 VIII 1967 r., k. 162.

<sup>51</sup> Tamże.

Ostatnia nazwa	SG-321	SG-322	SG-323	SG-324	SG-325
Położenie stępki	20 VII 1964	2 I 1965	1 IX 1965	12 IV 1966	15 III 1966
Wodowanie kadłuba	29 IV 1965	27 XI 1965	9 IV 1966	14 IX 1966	28 XII 1966
Gotowość do przekazania	20 XII 1965	3 VIII 1966	24 XI 1966	11 X 1967	9 XII 1967
Przekazanie WOP	24 XII 1965	30 VIII 1966	15 XII 1966	30 XI 1967	28 XII 1967
Cena budowy okrętu w zł.	61 355 442	53 765 314	53 765 314	48 900 000	48 425 000
Pierwszy dowódca	por. mar Grzegorz Mazur	kpt. mar Tadeusz Rudko	kpt. mar Stanisław Krawczyk	kpt. mar Jerzy Wroński	por. mar Stanisław Zygarlicki
Ostatnie opuszczenie bandery	14 VI 1996	10 IX 1997	6 IV 1999	14 VI 2006	18 III 2008

*Źródło: Opracowanie własne autora na podstawie AMW, sygn. 3540/75/8, k. 12-23 i 47-57 oraz sygn. 3540/75/6 k. 13-22, 122-124 i 128-139.*



Fot. 3. Okręt patrolowy proj. „912” w barwach Straży Granicznej

*Źródło: Archiwum Marka Padjasa.*

## JAKIE BYŁY TO OKRĘTY?

„Zdecydowanie lepsza była konstrukcja dziewięciu okrętów projektu „902” wybudowanych w latach 1959–1960 przez Stocznnię Północną w Gdańsku – w porównaniu do trzech okrętów projektu „9” powstałych także w Stoczni Marynarki Wojennej, wspomina kmdr rez. Ludwik Siwek – przyp. autora. Uzbrojenie główne było na nich identyczne, jak na „9”. Na dziobie i na rufie znajdowały się pojedyncze armaty 37 mm. Różnica była w ilości WKM kalibru 12,7 mm. Na „9” były dwa na burtach, a na „902” jeden. Konstrukcja okrętu lepiej była dostosowana do wykonywania zadań. Kadłub był stalowy. Dwa stanowiska dowodzenia, w tym jedno całkowicie zakryte. Rozwiązana komunikacja wewnątrz okrętu. Nowocześniejsza stacja hydroakustyczna „Tamir 11”, czy nowy radar SRN produkcji krajowej. Wyposażenie to stwarzało większe możliwości taktyczne okrętu i lepsze warunki bytowe dla załogi.

Najnowszą konstrukcją był okręt projektu „912”, których Stocznia MW wybudowała w latach 1965–1968 pięć. Była to jednostka dobrze uzbrojona (działa AK – 230). Ze względu na bogate wyposażenie, jak i przystosowanie do działań w warunkach skażeń promieniotwórczych, była ona dostosowana głównie do zadań wykonywanych głównie na rzecz Marynarki Wojennej, a nie ochrony granicy. (...) Źle zaprojektowane linie konstrukcyjne kadłuba powodowały, że przy szybkości CN<sup>52</sup>, przed dziobem okrętu tworzył się wielki wał wodny, stwarzający duży opór. Często mówiło się, jak szedł zespół okrętów projektu „912” szybkością cała naprzód, to rozhuśtane zostało całe Morze Bałtyckie.

Reasumując te rozważania oraz biorąc pod uwagę wszystkie plusy i minusy okrętów MBOP przygotowanych do wykonywania zadań w ochronie granicy i sprawowania nadzoru w Polskiej Strefie Rybołówstwa Morskiego, to uważam, że najlepiej przystosowany do tych zadań była jednostka projektu „902” – stwierdził kmdr Siwek<sup>53</sup>.

## PODSUMOWANIE

Okręty patrolowe proj. „912” były jednostkami nowej generacji. Mogły być dobrze uzbrojonymi i wyposażonymi. Także w aparaturę do obrony załogi przed bronią masowego rażenia. Mogły działać w warunkach użycia

<sup>52</sup> CN – cała naprzód.

<sup>53</sup> L. Siwek, *Wspomnienia (lata 1954–1992)*, Gdańsk 2010, s. 9–10, mps przekazany autorowi.



broni chemicznej oraz skażenia promieniotwórczego. Niestety miały sporo wad i rozwiązań „prowizorycznych”, które okazały się niezwykle trwałe. Były one bardzo drogim nabytkiem WOP. Za środki wydane na ich budowę można było wybudować w SP kolejną serię bardziej przydatnych do ochrony granicy morskiej okrętów patrolowych projektu „902”. Ale jak się wydaje, nie to było wówczas najważniejsze. PRL realizowała ambitny plan budowy statków i okrętów. Dlatego trzeba było zainwestować w Stocznnię Marynarki Wojennej, aby mogła ona dołączyć do grona stoczni budujących okręty zaawansowane technologicznie. A w konsekwencji, aby lepiej zostały wykorzystane moce produkcyjne stoczni zlokalizowanych na wybrzeżu gdańskim. Zapewne plan ten się powiódł. Pozwolił SMW stać się trzecią, co do wielkości, stocznia budująca nowoczesne okręty, także dla zagranicznych armatorów.

### **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.

## **BUDOWA OKRĘTÓW PATROLOWYCH PRZEZ STOCZNIĘ MARYNARKI WOJENNEJ DLA WOJSK OCHRONY POGRANICZA, CZ.2**

### **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.