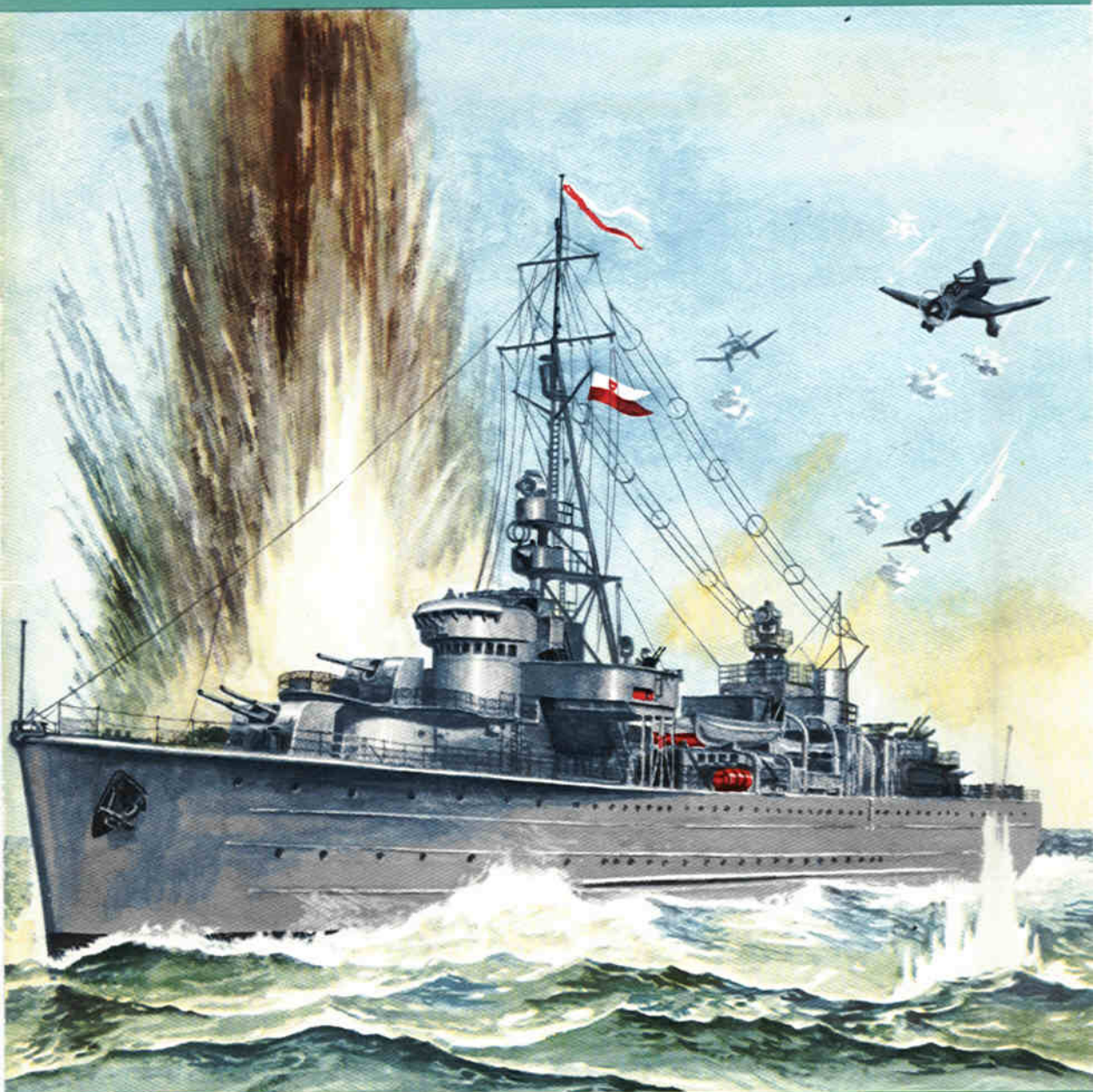


Zdzisław Golanek

Stawiacz min ORP GRYF



WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

Po prawej: Mina morska wzoru 08/39, stanowiąca podstawowe uzbrojenie minowe ORP GRYF
 Poniżej: Część rufowa ORP GRYF z minami na pokładzie. Widoczne pokrywy otworów wylotowych torów minowych wewnątrz kadłuba



Opiniodawca:

JAN MARCZAK

Redaktor:

JERZY DOMAŃSKI

Tablice kolorowe i okładka:

MAREK SOROKA

Opracowanie graficzne:

MAREK SOROKA

Opracowanie techniczne:

IRENA CHOJDAK

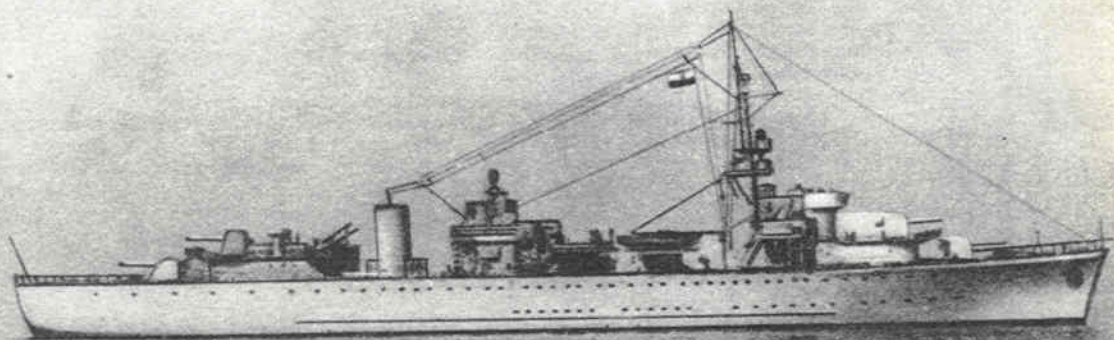
Golanek Zdzisław: Stawiacz min ORP Gryf, W-wa 1979 r. Wydawn. Min. Obrony Nar. 8, s. 16, il., tab., seria TBU (zeszyt nr 62).

623.824

Okrety wojenne

W zeszycie przedstawiono historię budowy, konstrukcję, zastosowanie i dane taktyczno-techniczne stawiacza min ORP Gryf.

Stawiacz min ORP GRYF



(Repr. S. Pudlik)

W okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej nastąpił dość znaczny rozwój budowy stawiaczy min, zwłaszcza przez te państwa, które posiadały dużą, rozwiniętą linię brzegową. Państwa te, stawiając pola minowe, mogły zamknąć dostęp do własnych portów, baz i zatok obcym jednostkom. Większe jednostki tej klasy miały za zadanie stawianie zagród lub pól minowych na wodach przeciwnika, blokując mu jego własne porty i drogi zaopatrzenia.

Jednym ze znanych stawiaczy min był polski ORP *Gryf*, wybudowany pod koniec lat trzydziestych i zaliczany do najlepszych jednostek tej klasy w Europie.

STAWIACZE MIN

W ślad za rozbudową stawiaczy min, powstała konieczność budowy całych flotylli jednostek przystosowanych do poszukiwań i połowu min, zwanych poławiaczami min lub trałowcami. Do poławiania min w okresie II wojny światowej przystosowano cały szereg jednostek rybackich. Do poszukiwań min na płytkich akwenach przybrzeżnych włączono także lotnictwo. Z wyjątkiem niewielkich okrętów w tej klasie, na niekorzystnie stawiaczy min należy w pierwszym rzędzie zaliczyć ich małą prędkość i słabe uzbrojenie. Uzbrojenie to w zasadzie składało się z broni przeciwlotniczej. Biorąc pod uwagę te fakty, stawianie min mogło w zasadzie odbywać się przy udziale jednostek osłony tak nawodnych, jak i lotniczych. Praktycznie, przy z reguły nocnym stawia-

niu min, udział lotnictwa był wykluczony. W czasie II wojny światowej z dużym powodzeniem do stawiania min stosowano samoloty.

Stawiacze min można podzielić na trzy zasadnicze grupy, zależnie od ich wielkości i zasięgu pływania. Pierwszą grupę stanowiły jednostki duże, o wyporności do 6000 ton, tzw. pełnomorskie. Jednostki te miały za zadanie stawianie min u wybrzeży przeciwnika nieraz w dużej odległości od własnych wybrzeży. Drugą grupę stanowiły jednostki o wyporności do 1000 ton, nazywane bazowymi stawiaczami min. Zgodnie ze swoim przeznaczeniem, służyły one do stawiania pól minowych na własnych wodach terytorialnych w pobliżu własnych baz i portów. Trzecią grupę stanowiły jednostki małe,

przeznaczone do stawiania min w bezpośredniej bliskości linii brzegowej i blokady ujść rzek. Stawiacze min dzielono na: nawodne, o których mowa wyżej, oraz na podwodne. Do tych drugich w okresie międzywojennym w Polskiej Marynarce Wojennej zaliczano trzy okręty podwodne typu *Wilk*, które poza normalnym uzbrojeniem torpedowym, zabierały na pokład 40 min. Wykazywane aktualnie w stanach flot jednostki tej klasy, pochodzą w większości z jednostek wybudowanych w okresie międzywojennym, w latach wojny lub wyprodukowanych do innych celów z przystosowaniem do stawiania min. W okresie powojennym tylko nieliczne państwa wybudowały po jednym lub kilka okrętów tej klasy. Do państw tych zaliczyć można: Japonię, RFN i państwa skandynawskie. W okresie międzywojennym za największą jednostkę w tej klasie okrętów uważano francuski krążownik *Pluton*, który miał wyporność 4770 ton. Jego służba zakończyła się w dniu 13 września 1939 roku, kiedy to z nie wyjaśnionych przyczyn nastąpiła eksplozja min. W 1924 r. zbudowano w Anglii krążownik minowy *Adventure* o wyporności 6740 ton. Okręt ten poprzedził budowę serii czterech szybkich stawiaczy min typu *Abdiel* cechujących się prędkością równą nowoczesnym w tym czasie niszczycielom. Okręty te, wyposażone w potężne silniki o mocy 52 956 kW (72 000 KM), osiągały prędkość 74 km/h (40 węzłów).

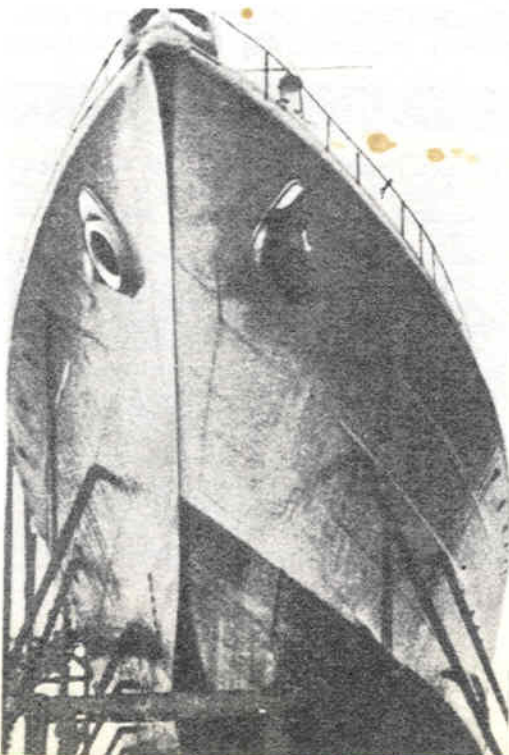
W latach czterdziestych wybudowano dalsze dwie jednostki tego typu. Okręty te podczas II wojny światowej działały na wszystkich teatrach wojny. Trzy z nich po modernizacji służyły do końca lat sześćdziesiątych. Obecnie za największą jednostką w tej kla-

sie uważany jest zachodnoniemiecki okręt szkolny-stawiacz min *Deutschland*, mający wyporność 5400 ton. Do nowszej budowy można zaliczyć cztery jednostki duńskiej klasy *Falser* oraz szwedzkie typu *Alvesnåben*. Obecne budżety państw NATO w programach rozbudowy flot przewidują znaczne kwoty na budowę stawiaczy min. W latach trzydziestych zaczęto przystosowywać do stawiania min inne typy jednostek marynarki wojennej. Do stawiania min przystosowano niszczyciele, korwety, patrolowce i dozorowce, a także trałowce i inne jednostki. Mimo szeregu ujemnych cech, jakie występowały w stawiaczach min, należy podkreślić, że spełniły one zadania im wyznaczone. W latach II wojny światowej setki statków i okrętów poszło na dno. Jeszcze obecnie, ponad 30 lat po wojnie, spotyka się na różnych morzach „zabłąkane” miny.

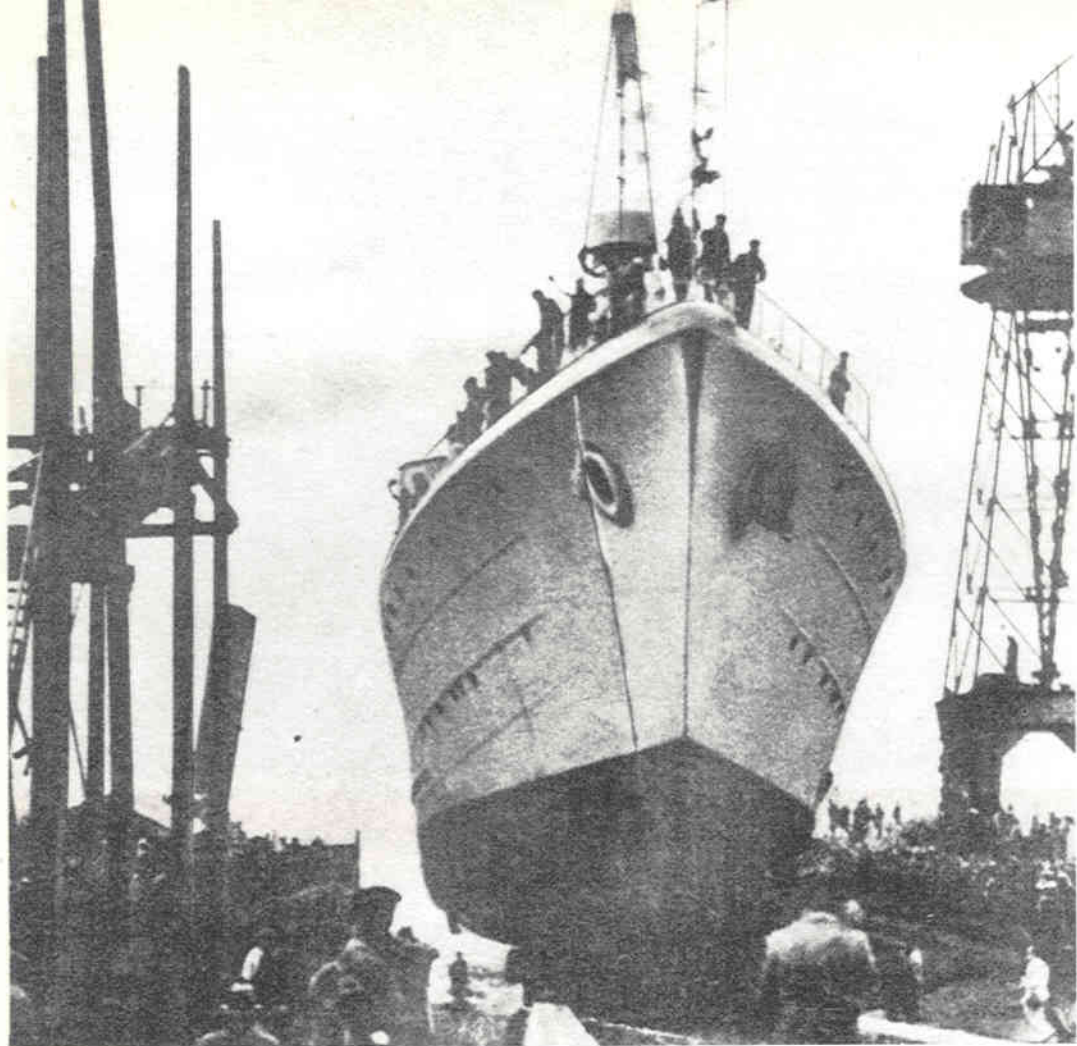
BUDOWA ORP GRYF

W ramach kolejnego etapu rozbudowy floty kierownictwo Marynarki Wojennej postanowiło zlecić budowę stawiacza min. Występując z tym projektem, brano pod uwagę sytuację w basenie Morza Bałtyckiego w razie konfliktu zbrojnego oraz związaną z tym potrzebę zaryglowania dostępu do naszego wybrzeża. Biorąc pod uwagę fakt ingerowania przez ówczesne czynniki państwowe, a nawet wojskowe, w sprawy obrony kraju od strony morza, postawiona propozycja budowy dużej jednostki była sukcesem kierownictwa Marynarki Wojennej. Przykładem obojętności wobec spraw morskich były wydatki preliminowane dla Marynarki Wojennej w

Widok kadłuba ORP GRYF od strony dziobu w okresie budowy



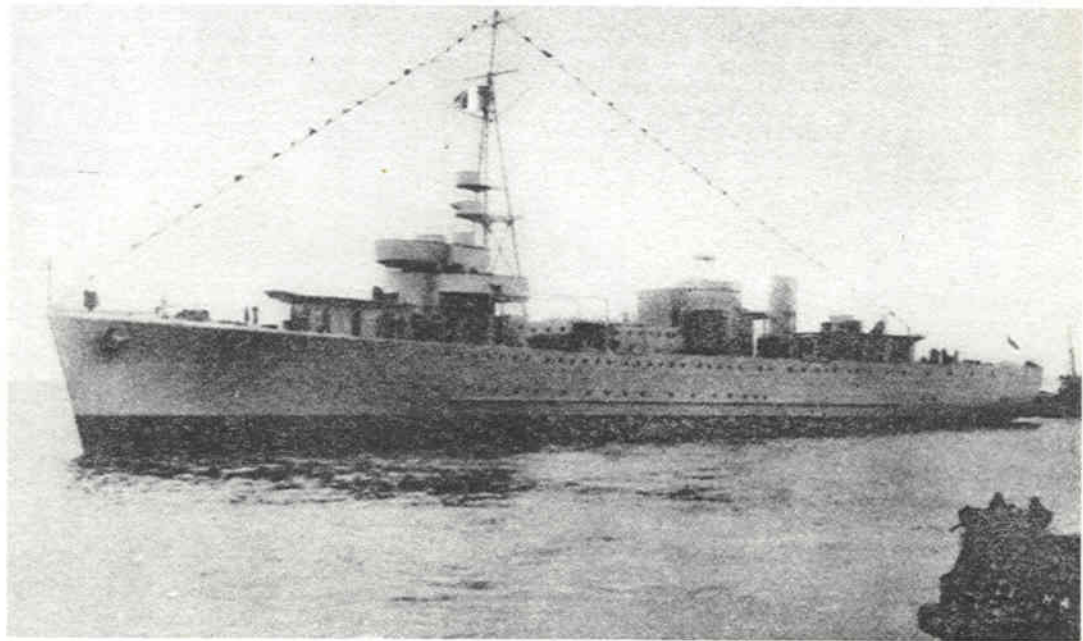
ogólnym budżecie Ministerstwa Spraw Wojskowych. W latach trzydziestych wynosiły one od 1,3 do 4,5%. Budowę stawiacza min zlecono stoczni francuskiej Chantiers & Ateliers Augustin Normand w Le Havre. Zgodnie z polsko-francuskim sojuszem wojskowym, działała od 1923 r. Francuska Misja Morska z siedzibą w Warszawie. Istniała ona do połowy 1932 r. Głównym zadaniem tej Misji była pomoc Polsce w zakresie transportu morskiego, zakupu sprzętu i uzbrojenia, okrętów oraz szkolenia. W latach dwudziestych pomoc ta była minimalna i sprowadzała się do sprzedaży na zasadach kredytowych przestarzałego sprzętu i uzbrojenia, a także dwóch transportowców, którym nadano nazwy *Warta* i *Wilja*. Najbardziej ewidentnym zjawiskiem sprzedaży przestarzałego sprzętu była dostawa krążownika *d'Entrecasteaux*, któremu nadano początkowo nazwę *Władysław IV*, a następnie zmieniono na *Bałtyk*. Okręt ten, pozbawiony napędu i uzbrojenia,



Wodowanie ORP GRYF w stoczni francuskiej (fot. St. Pudlik)

został na stałe zamocowany w basenie portu wojennego na Oksywiu, gdzie zainstalowano na jego pokładzie Szkołę Specjalistów Morskich. Do 1933 r. kierownictwo Marynarki Wojennej zlecało budowę okrętów jedynie stoczniom francuskim. W tym okresie zbudowano tam dwa niszczyciele typu *Wicher* oraz trzy podwodne stawiacze min typu *Wilk*. Ogółem w okresie międzywojennym udział Francji w budowie jednostek dla Marynarki Wojennej RP (łącznie z *Gryfem*) wyniósł 52%. Pozostałe 48% stanowiły okręty wybudowane przez stocznie angielskie, holenderskie oraz krajowe (trałowce — noszące nazwy ptaków). Fakt zmonopolizowania budowy okrętów w stoczniach francuskich występował dlatego, że Polska od zarania swej niepodległości była w dużym stopniu zależna od Francji, tak na płaszczyźnie politycznej, jak i gospodarczej, a także wojskowej.

W dniu 11 maja 1934 r. podpisano więc umowę na dostawę stawiacza min we Francji. Umowę sfinalizowano z tą samą stocznia, która zbudowała trzy podwodne stawiacze min. Umowę zawarto mimo krytycznej oceny wybudowanych dotychczas okrętów, a zwłaszcza ich wartości taktyczno-technicznych. W latach trzydziestych znacznie zmalała rola i znaczenie Francji na arenie politycznej i gospodarczej w świecie. Polityka Polski zaczęła skłaniać się w stronę Anglii. Do osłabienia więzi z Francją przyczyniło się w dużej mierze podpisanie w 1934 r. paktu o nieagresji z Niemcami. Sojusz z Francją obowiązywał jednak nadal. Kierownictwo Marynarki Wojennej pragnęło uniezależnić się od Francji przez rozbudowę własnej bazy produkcji okrętów, lecz możliwości w tej dziedzinie były minimalne. Zamówiono dwa niszczyciele w Anglii, a dwa okręty podwodne w Holandii. Stawiacz min *Gryf* zamówiono



ORP GRYF w chwili po wodowaniu w Le Havre

właśnie we Francji dla utrzymania poprawnych z nią stosunków. Budowa *Gryfa* w latach 1934—1938 potwierdziła w całej rozciągłości twierdzenie, że przy budowie okrętu wystąpią te same trudności, co przy budowie poprzednich okrętów we Francji. Nie oceniając w tym miejscu walorów i przydatności bojowej *Gryfa*, należy podkreślić, że budowę realizowała stocznia, która specjalizowała się w budowie okrętów podwodnych oraz innych małych jednostek wojennych i jachtów. Stocznia ta, usytuowana nad plażą, nie miała stałej pochylni. Przed każdym wodowaniem układano tory spustowe na plaży, korzystając z odpływów morza. Budowa trwała prawie cztery lata, z tym że przeterminowano budowę o rok, w wyniku strajku pracowników stoczni. Kierownictwo Marynarki Wojennej wystąpiło o odszkodowanie w postaci kar konwencjonalnych za niedotrzymanie warunków umowy, a ściślej, terminu dostawy. Dyrekcja stoczni uzasadniała opóźnienie zjawiskiem losowym, za jakie uznawano strajk robotników oraz to, że w trakcie budowy strona polska nanosiła szereg istotnych poprawek. W efekcie przetargów otrzymano odszkodowanie, które według kursu giełdy warszawskiej z 1938 roku wynosiło 7500 zł.

Projekt konstrukcyjny stawiacza min został opracowany przez kierownictwo Marynarki Wojennej. Była to jednostka o nie spotykanych w innych flotach właściwo-

ściach. Pomijając w tym miejscu jego podstawowe dane taktyczno-techniczne oraz zasadnicze przeznaczenie w zakresie stawiania min, okręt miał służyć również do celów szkoleniowo-reprezentacyjnych. Oprócz etatowej załogi powinien na swój pokład przyjąć 100 podchorążych. Każda ze służb kierownictwa Marynarki Wojennej stawiała swoje racje i wymogi. Proponowano, poza 300 minami w komorach minowych, ustawienie na pokładzie dodatkowych 300 min. Jako motywację podawano, że przy jednorazowym wyjściu z bazy okręt będzie mógł zaminować większy obszar. Przewidywano wielkość i ilość uzbrojenia, podobną do uzbrojenia niszczycieli budowanych w Anglii. Przeznaczając okręt do szkolenia podchorążych, dokonano przebudowy dolnego pokładu na pomieszczenia mieszkalne. Pierwotnie pomieszczenia te przeznaczone były dla min. W wyniku tej przebudowy zdjęto stałe tory minowe i obrotnice, a zastąpiono je torami zdejmowanymi, znacznie cięższymi. Ponadto *Gryf* miał spełniać rolę okrętu reprezentacyjnego dostojników państwowych. Decyzja ta spowodowała konieczność wygospodarowania dodatkowych pomieszczeń na luksusową mesę i kabiny. Proponowano także zainstalowanie katapulty i wodnosamolotu. Aby sprostać wyżej postawionym wymogom, przy utrzymaniu ustalonej wyporności i objętości okrętu, ograniczono z konieczności miejsce na siłownię, zmniejszono moc silników,

ograniczając tym samym prędkość okrętu.

Oto jak scharakteryzował *Gryfa* kontradmirał W. Steyer w swojej książce „Z Dziejów Polskiej Marynarki Wojennej”:

„...Fachowiec natychmiast po rzuceniu okiem na sylwetkę okrętu stwierdziłby: opancerzenie — zero, wartość niedostateczna, cyrkulacja prawdopodobnie duża, czyli reasumując wspaniałą kasek dla torpedy. Wydawało się, że projektodawca-konstruktor poczuł natchnienie przyglądając się rzecznej barce motorowej. Była to rzeczywiście wyrośnięta barka z blachy stalowej, dostatecznie jednak mocna, aby wytrzymać salwy 6 dział kal. 120 mm, z komorami amunicyjnymi i masą 300 min na pokładzie rufowym. Pomost dowódcy znajdował się mniej więcej na jednej trzeciej długości od dzioba, na śródkrećciu była artyleria przeciwlotnicza, a na jednej trzeciej długości od rufy stał mały samotny komin do wyciągu spalin napędu dieslowskiego (marki Sulzer). W wartości okrętu najlepiej orientowała się załoga, która w dni uroczyste zwiedzającym gościom przedstawiała go jako „nasz krążownik”, w dni powszednie natomiast *Gryf* musiał zadowolnić się nazwą »nasza tratwa«...”

Koszt budowy *Gryfa* zamknął się ostatecznie kwotą 13 313 675 zł, a więc okręt kosztował prawie tyle samo, co nowoczesny niszc

yciel typu *Grom*, mający znacznie wyższe właściwości bojowe.

ORP *Gryf* według umowy miał mieć następujące parametry taktyczno-techniczne:

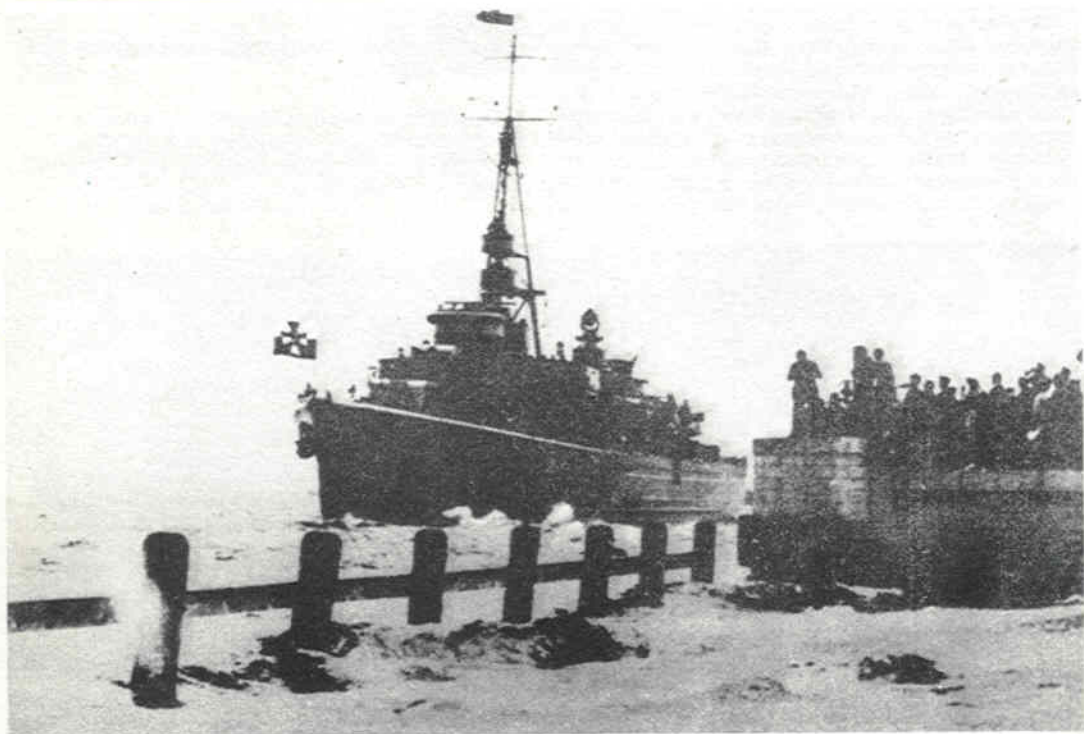
- długość całkowita 103,2 m,
- największa szerokość na linii wodnej 13,1 m,
- średnie zanurzenie 3,6 m,
- wyporność normalna 2227 ton,
- wysokość metacentryczna przy normalnym obciążeniu 0,9 m,
- liczba śrub napędowych 2 sztuki,
- moc głównych silników napędowych 4 413 kW * (6000 KM)
- prędkość maksymalna 37,04 km/h (20 węzłów),
- normalny zapas paliwa 100 t,
- zapas całkowity paliwa przy przeciążeniu 310 t,
- zasięg pływania przy prędkości 25,928 km/h (14 węzłów) 17 594 km (9500 mil morskich).

Uzbrojenie okrętu miało stanowić:

- 6 dział kal. 120 mm BOFORS (2 podwójne i 2 pojedyncze),
- 3 działa szybkostrzelne kal. 40 mm BOFORS,
- 2 podwójne karabiny maszynowe kal. 13,2 mm oraz 300 min.

Ponadto został opracowany projekt zainstalowania katapulty dla wodnosamolotu. Ostatecznie wybudowany okręt nieznacznie różnił się od założeń planu, przy czym zrezygnowano całkowicie z instalowania na jego pokładzie wodnosamolotu.

Uroczyste pierwsze powitanie ORP GRYF w Gdyni w dniu 6 III 1938 r.



CHARAKTERYSTYKA ORP GRYF

Dnia 29 listopada 1936 r., prawie po czteroletniej budowie, spłynął na wodę największy okręt Rzeczypospolitej Polskiej. Data ta różni się od tej, jaką podaje stocznia Chantiers & Ateliers Augustin Normand w swoich ogłoszeniach reklamowych na łamach miesięcznika „Morze” w 1938 r. Jako datę wodowania, pod publikowanym zdjęciem, podaje się dzień 12 kwietnia 1937 r. Banderę polską podniesiono w Le Havre w dniu 27 lutego 1938 r., po czym okręt udał się w drogę do kraju, któremu miał w swojej stosunkowo krótkiej karierze służyć. Droga do ojczyzny była dla nowej jednostki dosyć trudna. Silne sztormy na Morzu Północnym i Bałtyku znacznie ograniczyły prędkość marszową jednostki. Wynosiła ona jedynie ok. 15–18 km/h (8–10 węzłów). Jak podawała prasa, jeszcze cięższe chwile przeżywał w tym czasie kilkakrotnie większy niemiecki krążownik *Köln*.

W dniu 6 marca 1938 r. o godzinie 8.30 salut 13 strzałów artyleryjskich i dźwięki hymnu narodowego oznajmiły zebranym na nabrzeżu portu gdyńskiego, że przybył Polsce jeszcze jeden okręt, zasilając jej skromną flotę wojenną. Na pokładzie okrętu przybyli do kraju członkowie komisji, którzy nadzorowali jego budowę. ORP *Gryf*, mimo swej potężnej, choć nietypowej sylwetki, rozpetał falę krytyki. Odezwały się głosy przeciwko tego typu dużej, powolnej jednostce, będącej łatwym kąskiem dla torpedy przeciwnika. Mówiono, że lepiej było zamówić niszczyciel. Mimo że uzbrojeniem artyleryjskim ORP *Gryf* dorównywał niszczycielom typu *Grom*, zwracano uwagę na niecelowość takiego uzbrojenia, proponując, jak na przykład uczynił to wiosną 1939 r. kmdr.

Zajączkowski, jego demontaż i ustawienie jako baterii nadbrzeżnej na Helu. Projekt ten nie został zrealizowany, chociaż późniejszy przebieg walk w 1939 r. nie pozbawiał słuszności tej propozycji. Stanowisko kierownictwa Marynarki Wojennej w tej sprawie argumentowano następująco: po pierwsze, okręt ze względu na swoje przeznaczenie, tj. stawianie min, musi mieć silną obronę własną, po drugie, jako jednostka szkolna dla podchorążych marynarki wojennej, winien mieć różnorodny sprzęt artyleryjski dla szkolenia w tej dziedzinie. Rzeczywiście, jak już wspomniano uprzednio, okręt miał pomieszczenia przystosowane dla zaokrętowania starszych roczników podchorążych oraz ich kadry dydaktycznej. Przedmiotem krytyki była także wydłużona nadbudówka śródokręcia, zakończona rodzajem „kapliczki” z reflektorem. Na niekorzyść sylwetki okrętu świadczył także komin usytuowany w części rufowej, jak argumentowano, niepotrzebny ze względu na napęd za pomocą silników wysokoprężnych (Diesla). Budowę komina zaś uzasadniono tym, że *Gryf* jest okrętem nowoczesnym, a okręt bez komina, to jak żaglowiec bez masztów i żagli. Na korzyść okrętu przemawiała natomiast nadbudówka dziobowa, zbliżona wyglądem do tych, jakie znajdowały się na najnowszych polskich niszczycielach typu *Grom*. Krytykowano również uzbrojenie artyleryjskie *Gryfa*, jako przestarzałe.

DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE ORP GRYF

Ostatecznie dane taktyczno-techniczne ORP *Gryf* nieznacznie odbiegały od ustaleń projektowych; przedstawiały się one następująco:



— wyporność standardowa	2250 ton,
— długość	103,2 m,
— szerokość	13,2 m,

— zanurzenie przy wyporności standardowej 3,6 m;

— uzbrojenie: 6 dział kalibru 120 mm typu *Bofors wzór 34/36*, uniwersalne (2 podwójne i 2 pojedyncze), usytuowane po trzy na dziobie i rufie okrętu; działa te wyposażone były w osłony przeciwodłamkowe, a ich donośność wynosiła ok. 21 km;

2 podwójne działka przeciwlotnicze kalibru 40 mm typu *Bofors*, 4 najcięższe karabiny maszynowe przeciwlotnicze kal. 13,2 mm typu *Hotchkiss wzór 30*, podwójnie sprzężone, na podstawie morskiej typu *R 4 SM*; 300—600 min morskich wzór *08/39* kontaktowo-kotwicznych oraz wzór *SM-5* produkcji francuskiej — w wersji ulepszonej w Polsce, tj. z przyrządem głębokości.

Okręt był wyposażony w niezbędny system urządzeń do stawiania, magazynowania i wewnętrznego transportu min. Tory minowe nie miały stałego zamocowania, były zdejmowane i w zależności od potrzeb instalowane w części rufowej okrętu pojedynczo lub podwójnie (dwie pary torów na każdej burcie okrętu)*;

— napęd: 2 silniki wysokoprężne o mocy 4413 kW (6000 KM), produkcji szwajcarskiej firmy *Sulzer*, pozwalające osiągać prędkość 37 km/h (20 węzłów);

— zasięg pływania: 17 594 km (9500 mil morskich) przy prędkości ekonomicznej 18,5 km/h (10 węzłów);

— załoga: 12 oficerów, 176 podoficerów i marynarzy. Możliwość zakrętowania ok. 60 podchorążych.

* Niektóre źródła podają, że *ORP Gryf* miał w swoim wyposażeniu bomby głębinowe, a zupełnym nieporozumieniem wydaje się podanie w uzbrojeniu 1 aparatu torpedowego 450 mm (źródło: E. Kozłowski Wojsko Polskie 1936—39, str. 284).

OPIS UZBROJENIA ORP GRYF

1. Działo morskie typu *Bofors wz. 34/36*, kal. 120 mm

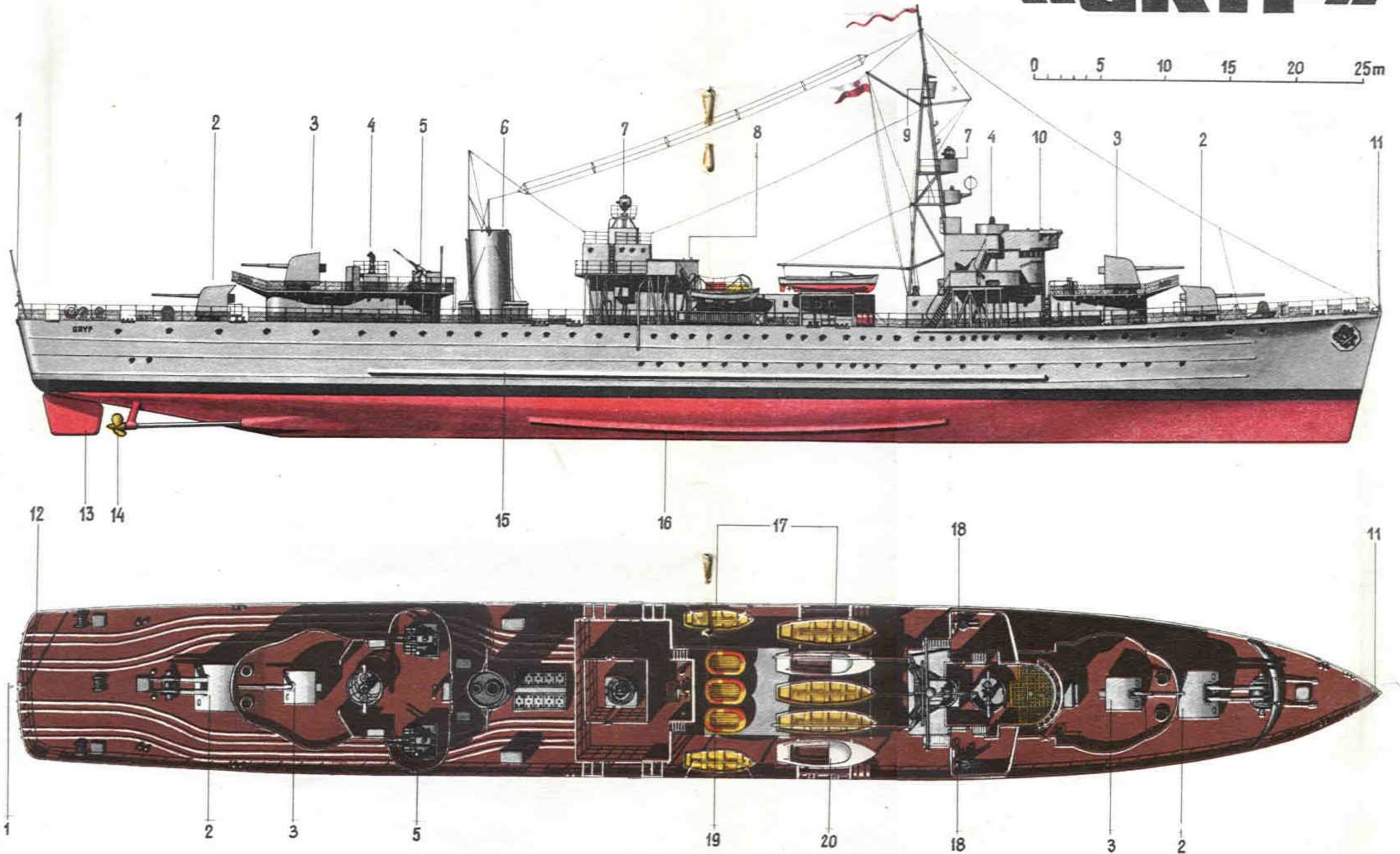
Działo uniwersalne półautomatyczne było wyposażone w obudowę przeciwodłamkową, mieściło się w osi symetrii okrętu. Ustawienie dział: po 2 sprzężone i po jednym pojedynczym na dziobie i rufie okrętu. Długość lufy z nasadą zamka wynosiła 6390 mm, w tym części gwintowanej 4940 mm, długość komory ładunkowej 1071 mm, liczba gwintów 36, głębokość bruzdy 1,5 mm, szerokość pola gwintu 3,5 mm. Pochył gwintu postępowy — 45/30 kal. Zamek klinowy poziomy. Dwucylindrowy oporopowrotnik hydrauliczno-sprężynowy. Długość odrzutu po wystrzale mieści się w granicach od 550 do 600 mm. Działo ładowane było ręcznie przez obsługę, natomiast odpalane mechanicznie i elektrycznie. Celownik z niezależną linią celowania. Kąt podniesienia działa: dodatni + 30°, kąt ujemny — 10°. Szybkostrzelność: działa sprzężonego do 18 strzałów na minutę, pojedynczego do 9 strzałów na minutę. Masa całkowita działa pojedynczego wynosiła 8850 kg, natomiast podwójnego 9420 kg. Wartość masy dotyczy dział bez tarczy osłony. Masa lufy działa pojedynczego wraz z zamkiem wynosi 4115 kg, masa podstawy działa 4635 kg, natomiast masa działa podwójnego 9420 kg. Działa wyposażone zostały w osłony przeciwodłamkowe z blachy stalowej o grubości 7 mm, których masa wraz z platformą wynosiła odpowiednio: dla działa pojedynczego 1550 kg, a dla podwójnego (sprężonego) 2850 kg. Pociski do tych dział były zespolone, tj. stanowiły całość z łuską wykonaną ze wzmocnionej blachy mosiężnej. Ich masa w zależności od tego, czy był to pocisk zapalający, burzący, przeciwpancerny czy oświetlający, kształtowała się odpowiednio 17,2, 22,7,

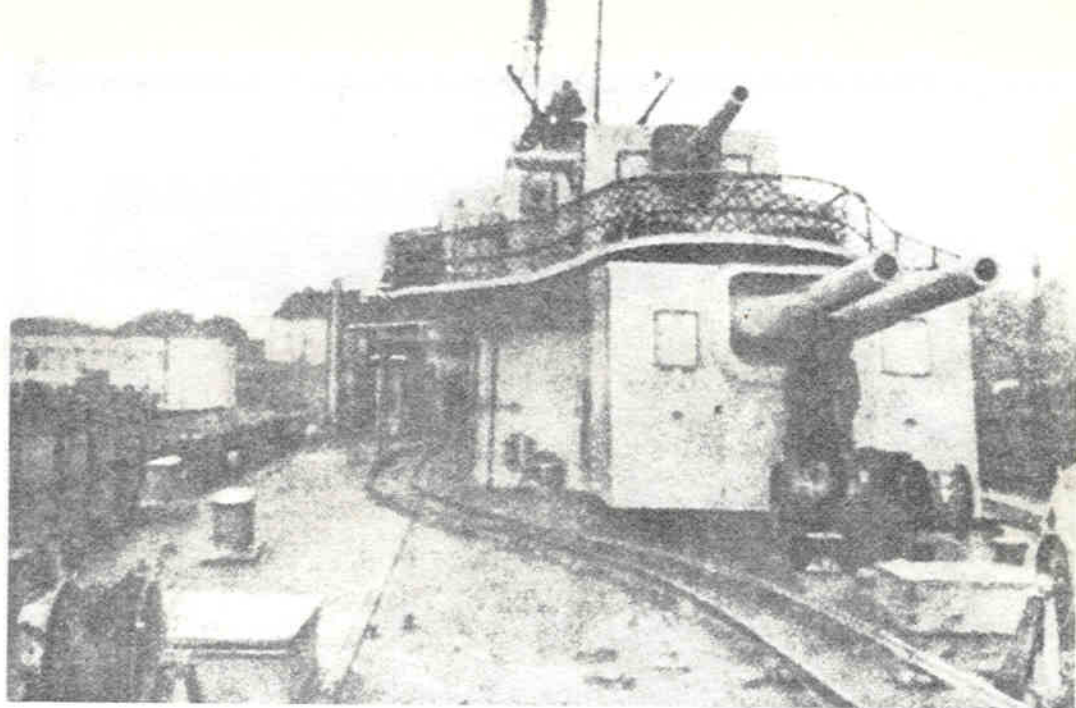
Działo kal. 120 mm stawiacza min *ORP GRYF*, stanowiące obecnie eksponat Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni (fot. W. Wierciński)
Działo przeciwlotnicze kal. 40 mm, stanowiące uzbrojenie *GRYFA*
Najcięższe karabiny maszynowe *HOTCHKISS*, obecnie eksponaty Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni



1 - flagstok rufowy, 2 - podwójne działo 120 mm, 3 - pojedyncze działo 120 mm, 4 - dalmierz, 5 - podwójne działko plot. 40 mm, 6 - komin, 7 - reflektor, 8 - zapasowe stanowisko dowodzenia (pomost nawigacyjny dla podchorążych), 9 - stanowisko obserwacyjne na maszcie, 10 - główne stanowisko dowodzenia, 11 - flagstok dziobowy, 12 - tory minowe, 13 - ster, 14 - śruba, 15 - odbojnica, 16 - stępka przechyłowa, 17 - łodzie okrętowe, 18 - podwójny nkm plot. 13,2 mm, 19 - tratwa ratunkowa, 20 - motorówka.

STAWIACZ MIN «GRYF»





24 kg. Pociski te miały zapalnik czolowy, uderzeniowy i czasowy. Długość pocisku wynosiła 496 mm, a prędkość początkowa pocisku 900 m/s, masa łuski 9,7 kg, masa prochu 9,2 kg. Największy zasięg pocisku: pionowy 12 900 m, poziomy 19 400 m.

2. Działo przeciwlotnicze Bofors wzór 36, kal. 40 mm

Działa te, sprzężone po dwa, były ustawione na tylnej nadbudówce *Gryfa*. Miały one stożkową podstawę na specjalnych pomostach obrotowych. Lufa gwintowana miała długość 2400 mm. Działo było wyposażone w zamek klinowy, poziomo opadający. Podawanie amunicji do komory ładowania, ryglowanie zamka oraz odpalanie następowało samoczynnie. Łoże działa zamocowane było śrubą boczną na czopach, których wysokość od platformy wynosiła 1548 mm. Oporopowrotnik działa — hydrauliczno-sprężynowy — miał średni odrzut 200 mm. Masa lufy o pochyleniu gwintu 45/30 kal. wynosiła 220 kg, szybkostrzelność praktyczna do 120 strzałów na minutę, zasięg: największy — pionowy 4300 m, poziomy 6790 m. Prędkość początkowa pocisku wynosiła 900 m/s, kąt ostrzału poziomego 360°, pionowego od -10° do $+90^{\circ}$. Do dział tych stosowano naboje zespolone. Pociski były świetlno-smugowe o masie 0,955 kg. Masa łuski wynosiła 0,8 kg, masa prochu 0,3 kg.

3. Najcięższy karabin maszynowy typu Hotchkiss wzór 30, kal. 13,2 mm

ORP *Gryf* był uzbrojony w cztery, podwójnie sprzężone, najcięższe karabiny maszynowe na podstawach morskich wzór R4SM,

Rufa z uzbrojeniem ORP *Gryf*. Na zdjęciu widoczna jedna para torów minowych

ORP *Gryf* w chwili po wodowaniu w Le Havre

ustawione na przedniej nadbudówce, po obu stronach stanowiska dowodzenia. Masa karabinu wraz z podstawą wynosiła 350 kg, długość całkowita 1990 mm, w tym długość samej lufy 1000 mm, masa pojedynczego karabinu 42,5 kg, w tym samej lufy 19,5 kg. Zasięg praktyczny pionowy wynosił 3000 m, a poziomy 6500 m, szybkostrzelność praktyczna 450 strz/min, przy prędkości początkowej pocisku 800 m/s. Kąt ostrzału poziomego równał się 360°, natomiast pionowego od -5° do $+85^{\circ}$. Najcięższy karabin maszynowy miał lufę gwintowaną i był chłodzony powietrzem. Naboje podawano z magazynków (masa pustego magazynka wynosiła 1,9 kg) na 30 naboń, albo z metalowej sztywnej taśmy, złożonej z odcinków 15- lub 30-nabojowych. Masa pocisku wynosiła 0,118 kg, masa łuski 0,122 kg, a masa prochu 14,35 g, długość pocisku 180 mm. Pocisk przebijał pancerz z żelaza o grubości do 20 mm, pan-

cerz stalowy o grubości 7 mm, przy odległości strzelania 700—2000 m.

4. Miny morskie

Na uzbrojeniu ORP *Gryf* znajdowały się dwa rodzaje min: mina kontaktowo-kotwiczna wzór 08/39 oraz mina wzór SM-5 z urządzeniem głębokości i rozłącznikiem od kotwicy. Ta ostatnia w latach 1937—1938 została ulepszona przez polskich specjalistów. Charakterystyka tych min przedstawia się następująco:

Mina morska wzór 08/39 była miną konstrukcji rosyjskiej z 1908 r. Jej niezawodność i prostota mechanizmu kotwicznego spowodowała, że po ulepszeniach dokonanych przez polskich specjalistów znajdowała się ona na wyposażeniu Polskiej Marynarki Wojennej, w tym i ORP *Gryf*. Mina wz. 08/39 była miną uderzeniowo-galwaniczną; składała się z dwóch części: miny właściwej oraz wózka kotwicznego, z którym była połączona minliną. Korpus miny miał kształt dwóch półkul zespawanych ze sobą. Dolną część miny wypełniał materiał wybuchowy, natomiast pozostała wolna przestrzeń stanowiła komorę powietrzną, zapewniającą minie pływalność dodatnią. W górnej części miny znajdowało się 5 czopów. Czopy te były połączone z urządzeniami zapalającymi, znajdującymi się w górnej półkuli miny. Urządzenia zapalające były połączone z detonatorem, znajdującym się na komorze z materiałem wybuchowym. Każdy z czopów miał wewnątrz szklane naczynie z elektrolitem. Uszkodzenie czopu, jego zgięcie lub wgniecenie, przy odbezpieczonej minie, powodowało równoczesne rozbicie szklanego naczynia z elektrolitem, a następnie wybuch miny. Drugą częścią czopu był wózek kotwiczny, wykonany z blachy stalowej. W przedniej jego części znajdował się bęben z minliną, natomiast tylną część w kształcie miski była łożem, na którym spoczywała mina. Sam bęben minliny miał urządzenie, za pomocą którego można było regulować głębokość postawienia miny. Stawianie

miny odbywało się w sposób następujący: wózek wraz z ułożoną na nim miną był przesuwany po torach minowych okrętu przystosowanego do stawiania min. Przed postawieniem miny (zrzuceniem jej do wody), odbezpieczano urządzenie zabezpieczające i usuwano zawleczkę, regulującą minlinę na określonej głębokości. Mina w wodzie, mając pływalność dodatnią, utrzymywała się na powierzchni, natomiast sam wózek z przymocowanym do spodu ciężarkiem opuszczał się na dno. W chwili dotknięcia przez ciężarek dna, zwalniało się urządzenie uruchamiające hamulec bębna, zatrzymując dalsze odwijanie minliny. Mina pociągana przez wózek zanurzała się na określonej minliną głębokości.

Mina 08/39 służyła w zasadzie do niszczenia jednostek nawodnych o średnim tonażu. Stawiane na odpowiedniej głębokości miny 08/39 mogły także służyć do zwalczania okrętów podwodnych. Zanurzenie miny przy samoczynnym stawianiu wynosiło: przy głębokości morza do 15 m od 1,2 do 4,3 m poniżej powierzchni wody, natomiast przy głębokości powyżej 25 m, odpowiednio od 1,2 do 6,3 m. Różnica przy stawianiu samoczynnych min od wyznaczonego punktu wahała się w granicach ok. 0,6 m, przy czym ten typ miny, przy samoczynnym stawianiu, wymagał minimum 1,5 m głębokości morza. Jednostka stawiająca miny na głębokości przekraczającej 15 m, powinna poruszać się z prędkością maksymalną 13 węzłów. Najmniejszy odstęp między kolejnymi stawianymi minami powinien wynosić 35 m. Uzbrojenie miny 08/39 trwało od 10 do 20 minut, natomiast opóźnienie wybuchu wynosiło ok. 0,3 s. Żywotność miny wynosiła około półtora roku. Masa całkowita miny w stanie bojowym 600 kg — w tym masa trotylu, stanowiącego materiał wybuchowy, 110 kg, masa kadłuba miny wynosiła 274 kg, masa kotwicy wraz z minliną długości 110 m, o przekroju 10,2 mm, 318 kg. Wymiary: długość



miny 1290 + 30 mm, wysokość 1040 + 20 mm, szerokość 905 + 25 mm.

Mina morska wzór SM-5 była miną kontaktowo-kotwiczną z hydrostatycznym przyrządem głębokości. Przystosowano ją do stawiania zarówno przez jednostki nawodne, jak i okręty podwodne. Maksymalne zanurzenie miny, przy zastosowaniu przyrządów głębokościowych, wynosiło 30 m. Przyrządy te działały na zasadzie różnicy ciśnienia. Czas działania rozłącznika glicerynowego zależny był od temperatury i ciśnienia wody, a czas martwy od chwili złamania czopa (przy zetknięciu z płynącym okrętem) do wybuchu ładunku miny wyrażał się w setnych częściach sekundy. Kadłub miny w kształcie kuli był wykonany z blachy stalowej. Kadłub ten zawierał ładunek wybuchowy, detonator oraz zapalnik z piorunianem rtęci. Do wyposażenia miny wchodził wózek z kotwicą oraz minlina o długości 200 m. Minlina miała średnicę 9 mm i była wytrzymała na szarpnięcia o sile 4415 N. Masa całkowita miny w stanie gotowości bojowej wynosiła 1108 kg, a w wodzie 395 kg. Masa trotylu, stanowiącego ładunek wybuchowy, równała się 220 kg, natomiast masa ładunku wybuchowego w detonatorze 0,75 kg. Jako materiału wybuchowego w detonatorze użyto melinitu. Masa kadłuba miny wraz z ładunkiem wybuchowym i amortyzatorem wynosiła 430 kg, a masa kotwicy wraz z wózkiem 660 kg. Wymiary: wysokość miny wraz z kotwicą 1510 mm, średnica 1040 mm.

POLSKA MARYNARKA WOJENNA W CHWILI WYBUCHU WOJNY

W dniu 30 sierpnia z portu wojennego na Oksywiu wyszedł zespół polskich niszczycieli w składzie OORP Grom, Błyskawica i Burza, kierując się w stronę Wysp Brytyjskich. Okręty te realizowały rozkaz o kryptonimie „Pekin”. Okrętom tym nie dane było walczyć w obronie ojczystego wybrzeża. Dwa z nich powróciły do kraju po latach walki, kraju jakże już innego, posiadającego ponad 500-kilometrowy pas linii brzegowej, mającego za sąsiadów przyjaciół, a nie wrogów. Do obrony polskiego wybrzeża w 1939 roku przeznaczono: niszczyciel ORP *Wicher*, stawiacz min ORP *Gryf*, pięć okrętów podwodnych, sześć trałowców, dwie stare kanonierki, kilka jednostek pomocniczych i zmobilizowanych statków białej floty oraz kutrów rybackich. Ewentualne wsparcie lotnicze miało nastąpić ze strony stacjonującego w Pucku Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Samoloty tej jednostki lotniczej, wyposażonej w stare wysłużone maszyny, nie przedstawiały żadnej wartości bojowej. Jedyne nowoczesny samolot, wchodzący w skład tego dywizjonu, produkcji włoskiej, był w fazie przygotowa-

nia do eksploatacji. Dywizjon Morski przestał istnieć już w pierwszym dniu wojny, po nalotach nieprzyjaciela. Przeciwno tym nielicznym siłom polskim, pozbawionym wsparcia i osłony ze strony lotnictwa, przeciwnik wydzielił silne związki taktyczne morskie i lotnicze. W okresie poprzedzającym wybuch wojny polscy marynarze byli świadkami częstych prowokacji ze strony Niemców, dokonujących przemarszów jednostek swej floty w pobliżu polskich wybrzeży, do baz w byłych Prusach Wschodnich.

DZIAŁANIA BOJOWE ORP GRYF

W dniu 1 września 1939 r. pogoda była brzydka. Padał drobny deszcz połączony z mgłą, która wisiąc nisko, prawie nad masztami stojących w porcie jednostek, utrudniała obserwację. Po odejściu z bazy niszczycieli, realizujących plan „Pekin”, od 30 sierpnia panowała przygnębiająca, a zarazem nerwowa atmosfera. W przeddzień wybuchu wojny dowództwo polskiej floty otrzymało drogą radiową zawiadomienie, że dnia 1 września 1939 r. w godzinach rannych nastąpi przelot trzech polskich samolotów w kierunku Szwecji. Informacja ta miała pochodzić z Dowództwa Armii „Toruń”, lecz do chwili obecnej nie ustalono, kto był autorem tego meldunku. Jest rzeczą bezsporną, że w tym dniu żaden polski samolot nie znajdował się nad Gdynią. Około godziny 6 rano rzeczywiście trzy samoloty nadleciały nad port wojenny. Ich liczba i trasa przelotu pokrywała się z otrzymanym poprzedniego dnia zawiadomieniem. Samolotami tymi okazały się jednak niemieckie *Heinkle*, które nadleciały od strony Zatoki Gdańskiej, ostrzeliwując napotkany po drodze zmilitaryzowany statek żeglugi przybrzeżnej *Jadwiga*, idący kursem na Jastarnię. Ze względu na gęstą mgłę, samoloty te rozpoznano dopiero, gdy zniknęły z zasięgu wzroku. Stało się rzeczą oczywistą, że wojna została rozpoczęta.

Załoga ORP *Gryf* rozpoznała po warkocie silników, że ma do czynienia z maszynami niemieckimi. Gdy nad cyplem samoloty zaczęły robić zwrot, zobaczono czarne krzyże na skrzydłach. Nim jednak usunęto pokrowce i załadowano działa, samoloty znalazły się poza ich zasięgiem. Port wojenny na Oksywiu opustoszał. Okręty podwodne udały się we wskazane im sektory. Dowódca ORP *Gryf*, kmdr ppor. Kwiatkowski, wydał rozkaz natychmiastowego wyjścia z bazy. Wyjście *Gryfa* odbyło się bardzo sprawnie, bez pomocy holowników, z których zazwyczaj okręt korzystał przy wejściu i wyjściu z portu. Po wyjściu z Oksywia, okręt wziął kurs na Jastarnię, gdzie na wysokości Jamy Kuźnickiej pobrał z zakotwiczonych tam kryp miny. W godzinach przedpołudniowych, gdy

opadła mgła, ORP *Gryf* został odkryty przez nieprzyjacielskie lotnictwo, które zaczęło wykazywać dużą aktywność. Zaistniało duże niebezpieczeństwo dla okrętu, który stał na kotwicy z zapasem uzbrojonych min na pokładzie. Dowódca wyprowadził okręt na wody zatoki, krążąc w jej północnej części. Aby najskuteczniej bronić się przed lotnictwem nieprzyjaciela, do *Gryfa* dołączył zespół trałowców. Załoga okrętu oraz jednostek towarzyszących obserwowała silne zespoły lotnictwa niemieckiego przelatującego w kierunku Gdyni. Były one jednak poza zasięgiem artylerii przeciwlotniczej *Gryfa*. Gdy około godziny 14 nadleciał kolejny duży zespół samolotów niemieckich, kierując się w stronę Oksywi, dowódca skierował okręt w stronę Kępy Oksywskiej, dla uzyskania większej i skuteczniejszej osłony ze strony baterii tam usytuowanych. W czasie tego nalotu wyszedł na redę portu Gdyni cały zespół okrętów w niszczycielu ORP *Wicher* na czele, płynąc z małą prędkością. Około godziny 16 okręty otrzymały rozkaz o kryptonimie „Rurka”, który dotyczył przeprowadzenia o godzinie 22 zaminowania Zatoki Gdańskiej w odległości 22 km (12 mil morskich) od Helu. Zaminowanie miały wykonać jednostki zespołu, tj. ORP *Wicher*, ORP *Gryf*, 6 trałowców oraz obie kanonierki. Miejscem koncentracji zespołu był Hel. W czasie gdy cały zespół okrętów płynął w kierunku Helu, nastąpił silny nalot samolotów nurkujących wroga, skierowany bezpośrednio na płynące jednostki. W nalocie brało udział ponad 30 maszyn. Zespół polskich okrętów był podzielony na dwie grupy. Pierwszą tworzył ORP *Wicher* z jednym z trałowców, natomiast drugą ORP *Gryf* w asyście pozostałych trałowców. Na końcu zespołu płynęły obie kanonierki. Nalot nastąpił około godziny 17.30 i był w pierwszym rzędzie skierowany przeciwko *Gryfowi*. Samoloty atakowały

dwoma grupami, biorąc za cel ataku to dziób, to rufę okrętu. Atakowano bombami i bronią pokładową. Mimo tak zmasowanego nalotu, żadna z bomb nie osiągnęła bezpośredniego trafienia. Dla podniesienia skuteczności obrony, zespół polskich okrętów płynął w rozproszeniu, zygzakując. ORP *Wicher* i ORP *Gryf* płynęły w głąb zatoki w odległości około 1850 m (1 mili morskiej) od siebie, wzajemnie asekurując się ogniem swoich dział. Łącznie z pozostałymi jednostkami zespołu, tworzyły skuteczną zaporę ogniową. Mimo że bomby nie osiągnęły celów, ich odłamki spowodowały poważne uszkodzenia, a także straty w ludziach. W wyniku zacięcia steru, ORP *Gryf* stracił swą autonomiczność w zakresie swobodnego sterowania. Sytuacja stawała się tym groźniejsza, że pod pokładem znajdował się ładunek 300 min. Po awarii steru, okręt był tylko zdolny manewrować silnikami. Nalot trwał około 20 minut i spowodował dość duże straty wśród załogi *Gryfa*. Siedemnastu ludzi zostało rannych i pięciu zabitych, wśród nich dowódca okrętu kmdr ppor. Stefan Kwiatkowski. Dowództwo nad okrętem przejął por. mar. Męczyński, a następnie kpt. mar. Łomidze. W obawie przed skutkami następnych nalotów nowy dowódca polecił wyrzucić za burtę cały zapas min. Inne jednostki zespołu poniosły także straty, przy czym najcięższe poniósł trałowiec ORP *Mewa*, który do portu na Helu wszedł holowany przez bliźniaczą jednostkę ORP *Rybitwa*. ORP *Gryf* wraz z innymi jednostkami dopłynął do portu na Helu. Na nabrzeżu złożono zabitych, natomiast rannych sanitarki przewiozły do szpitala. Uzbrojenie ORP *Gryf* było jeszcze w dobrym stanie, okręt więc dobił do mola i od strony lądu tworzył baterię obrony Helu. Na okręcie pozostała tylko obsługa broni przeciwlotniczej, reszta załogi ulokowała się na lądzie w pobliżu okrętu. W międzyczasie

Stawiacz min ORP GRYF podczas ćwiczeń na Bałtyku



odwołano operację „Rurka” i okręt mógł pozostać w porcie. Wkrótce po zacumowaniu przybył na okręt nowy dowódca kmdr por. Hryniewicki.

Noc z 1 na 2 września 1939 r. minęła względnie spokojnie. Rano zjawiła się komisja ze sztabu floty, która po przeprowadzeniu inspekcji okrętu ustaliła, że wyjdzie on w morze po dokonaniu niezbędnych napraw warsztatowych. Sprzeciwił się temu nowy dowódca okrętu twierdząc, że okręt powinien pozostać w porcie dla zasilenia jego obrony. Kmdr por. Hryniewicki ponadto reprezentował pogląd, że wyjście okrętu z portu spowoduje niezwłocznie jego zatopienie przez nieprzyjaciela. Zgodnie z ustaleniami komisji na pokład przybyli robotnicy w celu likwidacji uszkodzeń i przygotowania okrętu do wyjścia w morze. Praca przebiegała w trybie bardzo powolnym, przerywana częstymi nalotami na port helski.

Kolejna noc z 2 na 3 września 1939 r. nie była spokojna. Silna obrona przeciwlotnicza jednostek nawodnych i artylerii obrony wybrzeża powodowała, że lotnicy niemieccy rzucali swoje ładunki mniej celnie, z dużej wysokości. Pracowicie tę noc spędziła na pokładzie obsługa broni przeciwlotniczej. I oto nadszedł trzeci dzień wojny. Trzeci i ostatni dla *Gryfa*, okrętu, któremu nie było dane dotrzeć do końca obrony wybrzeża.

Niedzielne godziny ranne dały załodze okrętu chwilę odprężenia po całonocnym czuwaniu na bojowych wachtach. Nic nie wskazywało, że los ich jednostki zbliża się do tragicznego finału. Poprzednie dwa dni dowiodły, że nieprzyjacieli chce za wszelką cenę wyeliminować z walki jednostki polskiej floty oraz artylerii nadbrzeżnej. Czynił to przez zmasowane naloty lotnictwa operacyjnego, morskiego, a także za pomocą artylerii okrętowej. Jednocześnie zaciśnięto pierścien okrętów blokujących nasze wybrzeże. Składane meldunki nieprzyjacielskich samolotów mówiły o wyeliminowaniu z walki baterii brzegowych obrońców, co umożliwiło podjęcie siłom morskim wroga szerszego udziału w operacjach od strony morza. Do sprawdzenia wiarygodności tych meldunków dowództwo floty niemieckiej postanowiło wysłać w pobliżu Helu zespół niszczycieli, który ogniem swych dział miał sprowokować polskie jednostki do ujawnienia swojej siły ogniowej. Do akcji przystąpiły dwa niszczyciele: *Leberecht Maass* i *Wolfgang Zenken*. Okręty te około godz. 6.30 podeszły na odległość 16 km do polskiego wybrzeża. Pierwsza zauważyła je załoga ORP *Wicher*, nieco później i załoga ORP *Gryf*. Około godziny 7 padły pierwsze salwy w stronę polskiego wybrzeża, na szczęście do wody — na pograniczu basenów rybackiego i wojennego. Następna, już wydłużona salwa, została ułokowana na lądzie. Milcząca dotychczas artyleria ORP *Gryf* rozpoczęła ostrzeliwanie pierwszego niszczyciela. Do po-

jedynku artyleryjskiego włączył się także ORP *Wicher*, lokując swój ogień na drugim niszczycielu. Salwy *Wichra* okazały się celne. Do walki włączyła się także bateria nadbrzeżna im. Laskowskiego. Będące w ruchu jednostki niemieckie zdołały niestety wstrześć się w cele. Pociski czwartej salwy trafiły *Gryfa*. W wyniku tych trafień uszkodzeniu uległa lewa maszyna, unieruchomione zostały również urządzenia odwadniające, uległy awarii pompy przeciwpożarowe. Następne pociski wzniciły pożary na dziobie i rufie okrętu. Odłamki pocisków uszkodziły nadbudówkę, a w niej kancelarię i kuchnię okrętową. Straty zanotowano także wśród załogi okrętu. Śmierć poniósł ppor. mar. Dandelsk oraz kilku marynarzy. Bezpośrednie zagrożenie wybuchu amunicji wpłynęło na podjęcie decyzji opróżnienia komór amunicyjnych, a następnie ich zatopienia. Jedna z następnych salw niemieckich trafiła w dok pływający, stojący w pobliżu *Gryfa*. Trwający od kilkunastu minut pojedynk artyleryjski został przez napastnika przerwany i po postawieniu załogi dymnej oba hitlerowskie niszczyciele znalazły się poza skutecznym ogniem polskich jednostek. Wyniki walki stały się widoczne po zniknięciu załogi dymnej. Jeden z niemieckich niszczycieli stał z głęboko zanurzonym dziobem i odchyłoną ku górze rufą. Był to *Leberecht Maass*, który już w czwartej minucie walki otrzymał celne trafienie w dziobową obudowę artyleryjską. Byli zabici i ranni. Dane o stratach, podane przez źródła niemieckie (4 zabitych i 4 rannych), wydają się być заниżone. Nieznane są także straty, jakie poniósł drugi z niszczycieli, ponieważ i ten otrzymał trafienia od artylerii *Wichra* i baterii nadbrzeżnej. Należy stwierdzić, że mimo przewagi ogniowej ze strony polskiej, na korzyść jednostek Kriegsmarine przemawiała ich sytuacja. Były w ruchu i mogły prowadzić ogień do umiejscowionego przeciwnika. Fiasko operacji od strony morza, a także uszkodzenie dwóch jednostek, zmusiło dowództwo niemieckie do podjęcia decyzji rzucenia do walki lotnictwa. Około godziny 9 nad Hellem ukazał się zespół bombowych samolotów nurkujących. Napastnik pomny skuteczności ognia polskich obrońców, zrzucał bomby ze znacznej wysokości. Jedna z nieprzyjacielskich maszyn została zestrze-



Dowódca ORP GRYP
kmdr ppor. Stefan
Kwiatkowski, który po-
legł w wyniku obrażeń
dorzonych od bomb
niemieckich

na, któraś z bomb trafiła w rufę okrętu, a kilka innych wybuchło wzdłuż burty *Gryfa*. W wyniku podmuchu okręt oderwał się od nadbrzeża, utrzymując się jednak na wodzie. Około godziny 15 nieprzyjaciół ponowił nalot tym samym zespołem samolotów. W czasie gdy samoloty te krążyły na pułapie ok. 5000 m nad portem, koncentrując na sobie uwagę obsługi polskich dział przeciwlotniczych, od strony lasu nadleciały trzy inne maszyny na małej wysokości lokując celne bomby w *Wichra*, który w wyniku odniesionych uszkodzeń zatonął. Pozostał już tylko *Gryf*, na którym teraz skupiła się cała uwaga i zaciężność niemieckich lotników. Do akcji weszły samoloty, które dotychczas krążyły na dużych wysokościach. Maszyny te nurkowały parami, a ich prędkość była tak duża w chwili nurkowania, że na przyrządach celowniczych dział nie znajdowano odpowiedniej podziałki. Bomby padały z obu burt okrętu. Ostatniemu z atakujących samolotów udało się ulokować jedną z bomb tuż za rufą *Gryfa*. Bomba ta po chwili wybuchła, a od podmuchu cały okręt uniósł się do góry. Zamilkły 40 mm *Boforsy*. Popękały podstawy dział, które stały się bezużyteczne, tracąc możliwość obrotu i poruszania w pionie i poziomie. Podmuchał zmiotł ich obsługę z pokładu. Podczas następnego nalotu jedna z bomb trafiła w stojący obok *Gryfa* dok pływający. Odrywająca się ściana boczna doku spowodowała pęknięcia blach poszycia kadłuba *Gryfa*. W burcie na wysokości centrali artyleryjskiej powstała duża wyrwa, przez którą zaczęła wlewać się woda. Sytuacja stawała się coraz bardziej krytyczna, gdy pożar zaczął obejmować zbiorniki paliwa i zapaliła się ropa rozlana na powierzchni basenu portowego. Zarządzono opuszczenie okrętu. Mimo tak ciężkich uszkodzeń okręt utrzymywał swoją stateczność na powierzchni. Następne ataki lotnicze dokonały ostatecznego dzieła zniszczenia okrętu. *ORP Gryf* osiadł stępka na dnie w taki sposób, że ponad wodę wystawały jego nadbudówki z masztem oraz działa. Palący się okręt oraz rozlana ropa sprawiała niesamowite wrażenie. Okręt palił się do 5 września, a słupy dymu i ognia widoczne były na całym Półwyspie Helskim. Po wygaśnięciu pożaru, zdjęto z wraku trzy działa, które zasilili obronę Helu, załoga zaś przeniesiona została do jednostek obrony wybrzeża. Zatopienie w ciągu jednego dnia dwóch największych jednostek morskich, jakimi dysponowano,

znacznie osłabiło siłę ognia obronców skrawka polskiego wybrzeża, mimo to oni, jako ostatni złożyli broń. Nie dane było *Gryfowi* wykonanie planu „*Rurka*”, postawienie min u wybrzeży wroga, ani też zamknięcie drogi dostępu do polskiego okna na świat. Dopiero w nocy z 12 na 13 września 1939 r. trzy polskie trałowce: *ORP Jaskółka*, *ORP Rybitwa* i *ORP Czajka*, po pobraniu min z kryp zakotwiczonych koło Jamy Kuźnickiej, postawiły zagrodę 60 min w odległości 7,4 km (4 mile) od południowego cyplu Helu.

Kolejnymi dowódcami *ORP Gryf* byli: kmr por. Stanisław Dzienisiewicz, kmr ppor. Stefan Kwiatkowski (poległ w dniu 1 września 1939 r.), kpt. mar. Wiktor Łomizde (czasowo p.o. dowódcy), kmr por. Stanisław Hryniewicki (2—3 września 1939 r.).

Okupant niezwłocznie po zajęciu polskiego wybrzeża przekształcił Gdynię w bazę Kriegsmarine przenosząc tu całe zespoły okrętów, służby techniczne i zaopatrzeniowe. Przeszkadzający wrak *Gryfa*, zajmujący miejsce przy nadbrzeżu, został odholowany na płyciznę Depki w Zatoce Gdańskiej. Służył on jako cel do ćwiczeń artyleryjskich i lotniczych.

W 1954 r. Polskie Ratownictwo Okrętowe podjęło się akcji likwidacji wraku, w celu przekazania złomu hutom. Nurkom tego przedsiębiorstwa udało się za pomocą pontonów podnieść część wraku i odholować do Gdyni, natomiast resztę wraku dopiero w 1960 r. rozbito za pomocą ładunków wybuchowych i wydobyto na powierzchnię.

Tak zakończył swa niedługą służbę biało-czerwonej banderze okręt najdziwniejszy pod względem swojej sylwetki i różnorodności przeznaczenia, a jednocześnie największy, jaki posiadała Marynarka Wojenna II Rzeczypospolitej. Okręt, który miał zagwarantować bezpieczeństwo naszego skrawka wybrzeża, a także służyć szkoleniu kadr przyszłych dowódców. To ostatnie zadanie spełnił tylko dwukrotnie, wypływając z zakrętowanymi podchorążymi na praktyki letnie.

W ludowej Marynarce Wojennej nazwę *ORP Gryf* nadano dwukrotnie jednostkom morskim.

Pierwszą z tych jednostek był wybudowany w 1945 r. jeden z licznych transportowców wojennych typu *Hansa Irene Oldendorff*. Zakończenie wojny zastało go w miejscu budowy, tj. w Danii. Po przejęciu go przez Wielką Brytanię w ramach podziału floty poniemieckiej, otrzymał nazwę *Empire Contess*. W 1946 r. został przekazany Zwią-

Wrak stawiacza min *ORP GRYP* zatopionego przez samoloty niemieckie w dniu 3 IX 1939 r.



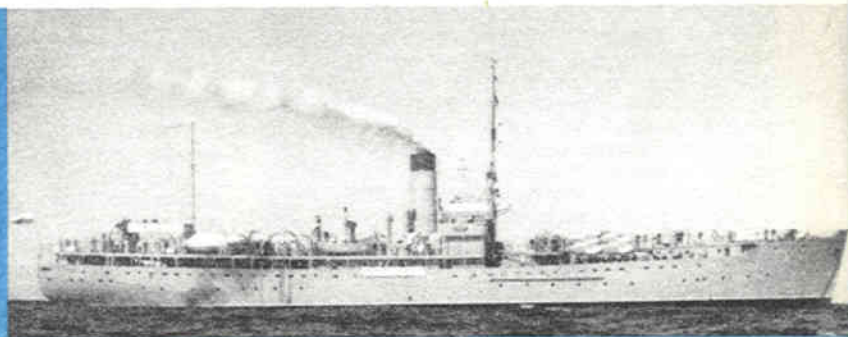
kowi Radzieckiemu, gdzie zmienił nazwę na Omsk, a jego portem macierzystym została Ryga. W dniu 13 maja 1947 r. został przekazany Polsce, przemianowany na *Opole*, pływał w trampingu między Szczecinem a portami zachodnioeuropejskimi i basenem Morza Śródziemnego. W 1950 r. przejęła go Marynarka Wojenna, która po przeprowadzonej w stocznich krajowych przebudowie, wcieliła go w dniu 10 lipca w swój skład jako okręt szkolny *Zetempowiec*. Od 1957 roku już jako *ORP Gryf**, kontynuował swoje zadania okrętu szkolnego, wypływając w cały szereg rejsów z odbywającymi praktyki podchorążymi Marynarki Wojennej. W czasie

* Okręt ten zostanie opisany w jednym z kolejnych zeszytów serii TBU.

czynnej służby odbył cały szereg podróży zagranicznych: od Murmańska i Archangielska poczynając, na portach Morza Śródziemnego i Czarnego kończąc. W 1976 r. przestał pełnić swoją funkcję.

Obecnie w służbie Marynarki Wojennej znajduje się kolejna jednostka szkolna nosząca nazwę *ORP Gryf*, która jest okrętem na wskroś nowoczesnym, wybudowanym w stoczni krajowej, według planów polskich biur konstrukcyjnych. Bliźniaczą jednostką tego okrętu jest *ORP Wodnik* oraz jednostki we flotach Związku Radzieckiego i NRD. Nowy *ORP Gryf* ma wyporność ok. 2000 ton i wymiary: 72 x 12 x 4 m. Okręt rozwija prędkość ok. 31,5 km/h (17 węzłów) i charakteryzuje się stosunkowo dużym zasięgiem pływania, wynoszącym 12964 km (7000 Mm).

Następca stowian min *ORP GRYF* w Marynarce Wojennej PRL – okręt szkolny o tej samej nazwie, obecnie wycofany ze służby



Obecnie istniejący w Marynarce Wojennej PRL okręt szkolny *ORP GRYF*



OSTATNIO UKAZAŁY SIĘ:

56. Samochód pancerny wz. 34, 57. Samolot myśliwski Ła-7, 58. Samolot myśliwski Spitfire Mk. I-V, 59. Okręt desantowy średni ODS, 60. Śmigłowiec Mi-2, 61. Radziecki kuter torpedowy G-5.

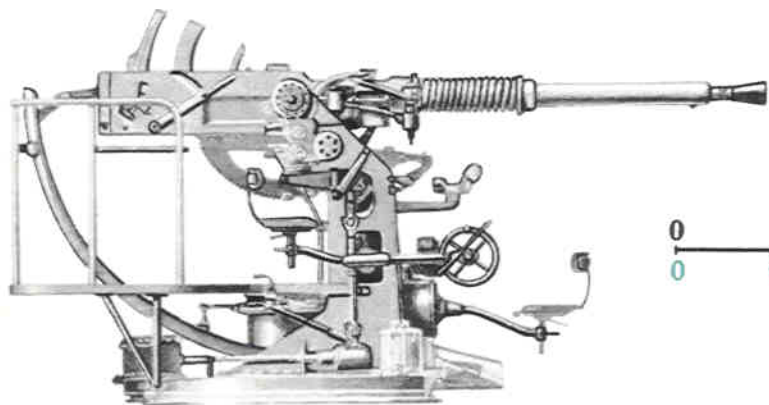
UKAZAŁ SIĘ: Samolot bombowy SB, samolot myśliwski MiG-3, krążownik Aurora, samolot wielozadaniowy Po-2, samolot myśliwski Mustang Mk. I-III.

ISBN 83-11-06394-X

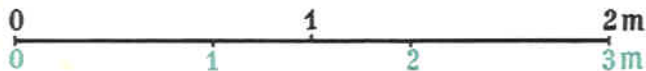
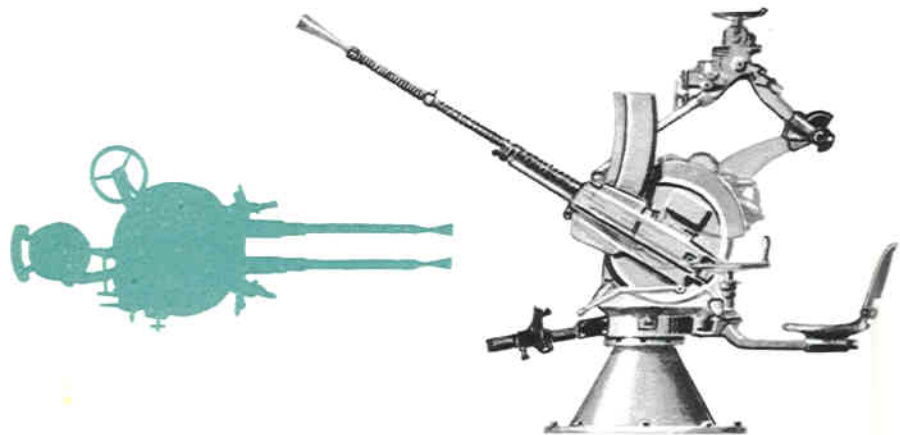
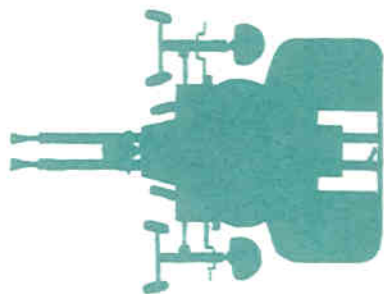
Printed in Poland

Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej 1979
Wydanie 1

Nakład 30.000 + 333 egz. Objętość 2,88 ark. wyd., 1,25 ark. druk. Papier offsetowy kl. 100 g format 70 x 100/16 z Fabryki Celulozy i Papieru im. J. Dąbrowskiego w Kluczkach. Oddano do składania 30.VII.1979 r. Druk ukończono w grudniu 1979 r. w Wojskowych Zakładach Graficznych. Zam. 758 z dnia 18.VII.79 r. Cena zł 10.-. C-49.



Podwójnie sprzężone działko przeciwlotnicze systemu BOFORS wz. 36, kal. 40 mm

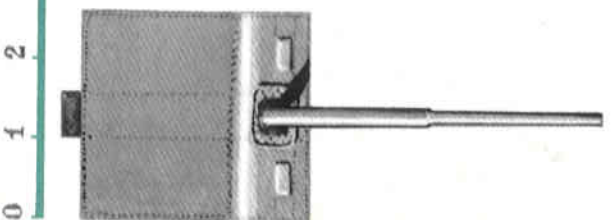
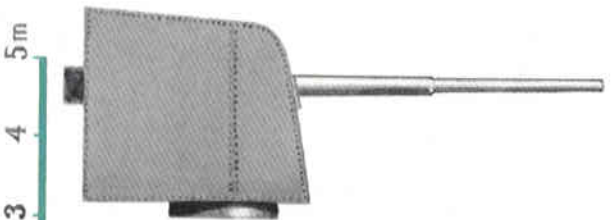
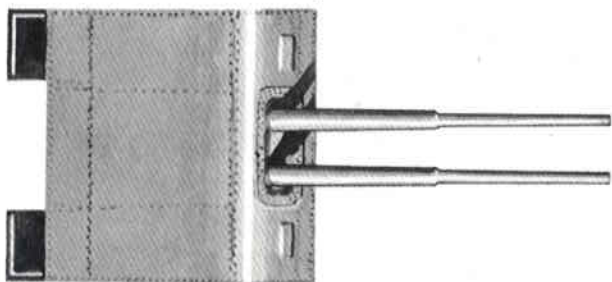
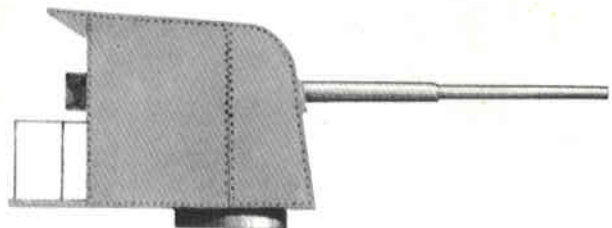


Podwójnie sprzężony najcięższy karabin maszynowy typu HOTCHKISS wz. 30, kal. 13,2 mm na podstawie morskiej typu R4SM

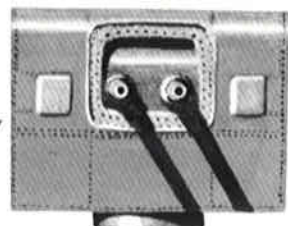


ARTYLERIA GŁÓWNA

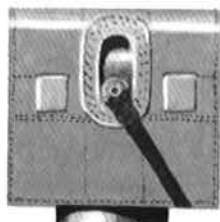
zł 10.-



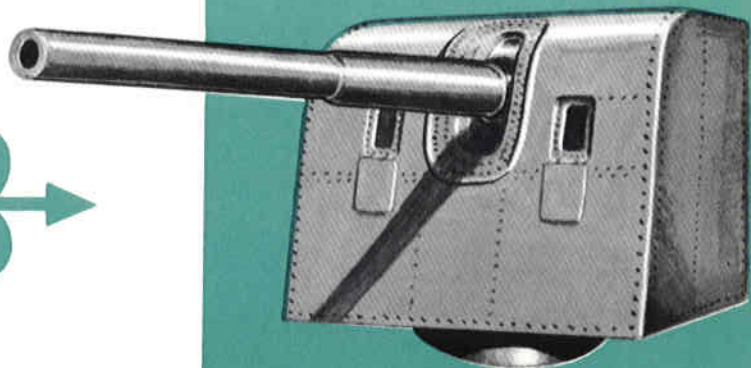
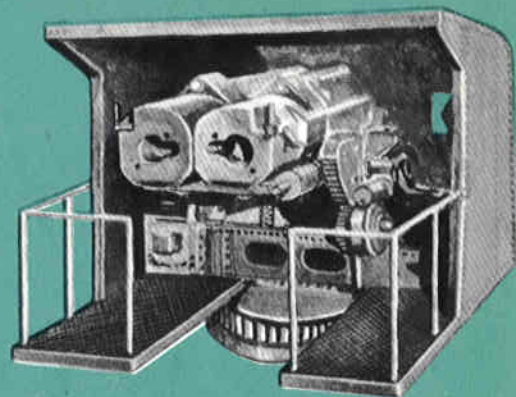
5m
4
3
2
1
0



120 mm



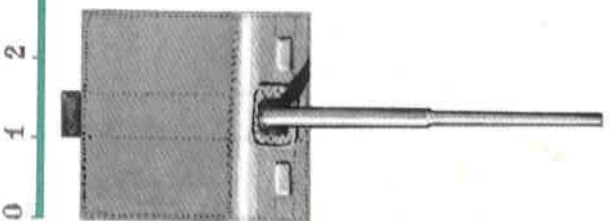
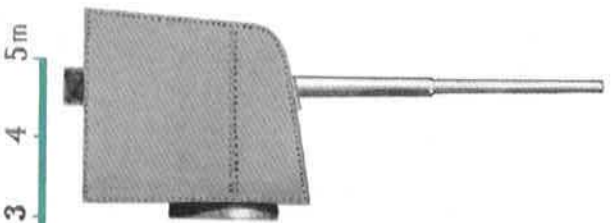
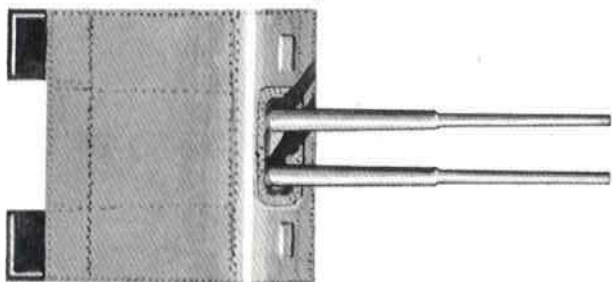
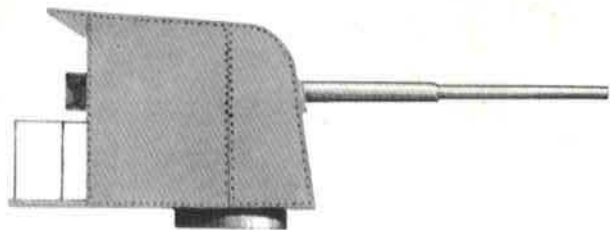
ORP GRYF



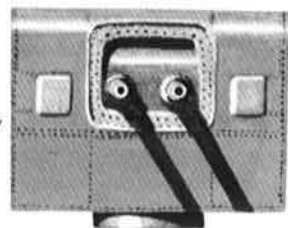
Artyleria główna ORP GRYF składała się z 6 uniwersalnych dział kal. 120 mm typu BOFORS wz. 34/36, umieszczonych w dwóch podwójnych i dwóch pojedynczych wieżach

ARTYLERIA GŁÓWNA

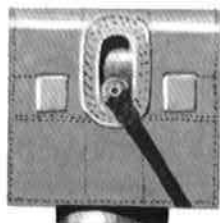
zł 10.-



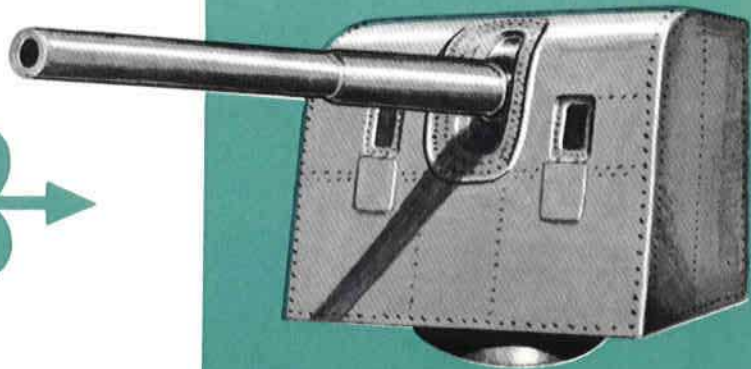
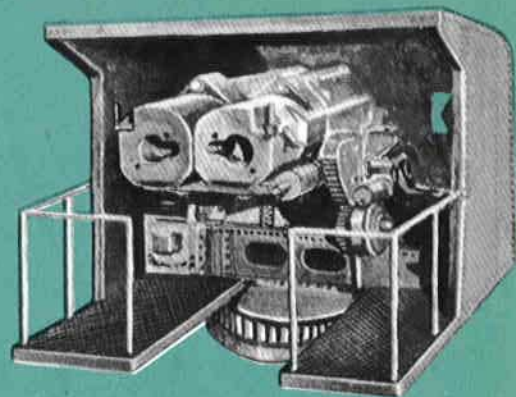
5m
4
3
2
1
0



120 mm



ORP GRYF



Artyleria główna ORP GRYF składała się z 6 uniwersalnych dział kal. 120 mm typu BOFORS wz. 34/36, umieszczonych w dwóch podwójnych i dwóch pojedynczych wieżach