

# ORP „GRYF”



**Fly Model**®  
**Nr 115**  
ISSN 1233-9423  
WYDANIE I  
1999

MODEL  
KARTONOWY  
**1:200**



# STAWIACZ MIN ORP „GRYF”

*Stawiacz Min „Gryf” do dnia dzisiejszego pozostał okrętem kontrowersyjnym. Założenia projektowe oraz zadania, jakie miał pełnić w przedwojennej Polskiej Marynarce Wojennej sprawiły, że potocznie określano go wśród marynarzy „Okrętem do wszystkiego”. W czasie kampanii wrześniowej 1939 roku niestety nie odegrał poważniejszej roli, choć miał szansę dzięki silnemu uzbrojeniu zapisać w historii PMW szczególną kartę. Można śmiało powiedzieć, że nad tym interesującym konstrukcyjnie okrętem ciążyło niemal od samego początku swoiste fatum.*

## 1. GENEZA

W ramach przedwojennych planów rozbudowy naszej niewielkiej marynarki wojennej, planowano poważny rozwój niewielkich jednostek budowanych we własnych stocznjach przeznaczonych do minowania i trałowania akwenów wodnych wokół naszej morskiej granicy. Kiedy w 1932 roku zapadła decyzja o budowie minowców typu „Mewa” (seria składała się z 6 okrętów zwanych popularnie „ptaszkami”), Kierownictwo Marynarki Wojennej uznało za konieczne zamówienie w obcej stoczni jednego dużego okrętu minowego, który oprócz swoich podstawowych zadań mógłby pełnić szereg innych funkcji. Zakładano, że nowy okręt mógłby służyć jako okręt szkolny artylerii, jednostka reprezentacyjna PMW, duży stawiacz min a nawet okręt-baza dla okrętów podwodnych.

Dnia 11 maja 1934 roku została podpisana umowa pomiędzy stocznia francuską Chantiers et Ateliers A.Normand w Hawrze a Dowódcą PMW na budowę jednego okrętu klasy stawiacz min dla Polskiej Marynarki Wojennej.

## 2. OPIS TECHNICZNY

Projekt okrętu zakładał budowę jednostki o wyporności 2227 ton, długości 103,0 m, szerokości 13,6 m i stosunkowo niewielkim zanurzeniu. Gładkopokładowy, szeroki kadłub charakteryzował się wysoką wolną burtą oraz szeroką, pawężowatą rufą, wewnątrz której przewidziano tory minowe. Jako okręt szkolny oraz reprezentacyjny posiadał przestronne pomieszczenia dla podchorążych zlokalizowane na rufie. Przewidziano również silne uzbrojenie artyleryjskie składające się z sześciu dział 120 mm szwedzkiej firmy Bofors, czterech działek plot Boforsa 40 mm na podwójnych podstawach oraz czterech ciężkich karabinów maszynowych 13,2 mm firmy Hotchkiss. Jako stawiacz min okręt miał zabierać ok. 300 min na torach pod pokładem oraz dodatkowe 300 na torach pokładu głównego. „Gryf” charakteryzował się też dużym zasięgiem pływania oraz niezwykle ekonomicznymi silnikami wysokoprężnymi.

## 3. HISTORIA

Położenie stępki pod okręt nazwany już 17 września 1934 roku „Gryf” odbyło się 14 listopada 1934 roku. Wodowanie nastąpiło dopiero po dwóch latach dnia 29 listopada 1936 roku, matką chrzestną została Pani Jadwiga Frankowska, żona ówczesnego radcy Ambasadora RP w Paryżu. Tak długi czas trwania budowy od chwili położenia stępki do wodowania był spowodowany wielką opieszałością robotników w stoczni, co było w owym czasie cechą charakterystyczną francuskich stocznich.

Warto dodać w tym miejscu, iż w czasie przedłużającej się budowy stawiacza min pojawił się pomysł zainstalowania na okręcie katapulty dla wodnosamolotu. Okazało się jednak, że pomysł nie zyskał aprobaty. Na okręcie po prostu nie było już miejsca na katapultę.

Ostatecznie okręt został ukończony w lutym 1938 roku. Koszt budowy „Gryfa” zamknął się sumą 11 527 600 zł. Podobnie jak w przypadku budowanych w Wielkiej Brytanii niszczycieli „Grom” i „Błyskawica”, także na stawiaczu min „Gryf” spora część wyposażenia pochodziła z polskich fabryk. Artyleria także dostarczona była przez stronę polską, choć działa zostały zakupione w Szwecji.

Uroczyste podniesienie bandery odbyło się 27 lutego 1938 roku. Pierwszym dowódcą „Gryfa” został komandor porucznik Stanisław Dzienisiewicz. Od tego dnia „Gryf” stał się największym okrętem wojennym naszej przedwojennej Marynarki Wojennej.

Do Gdyni okręt przybył 6 marca 1938 roku po zakończeniu swojego dziewiczego rejsu odbywającego się w wyjątkowo silnym sztormie. Od chwili wcielenia nowego okrętu rozpoczęło się formowanie załogi oraz jej szkolenie. W owym okresie wielu wyższych oficerów wizytowało nową jednostkę, która wzbudzała wśród nich różne uczucia. Jedni uważali okręt za nieudany, inni zwracali uwagę na niewątpliwe walory jako okrętu szkolnego. Od lata 1938 roku na pokładzie „Gryfa” znajdowała się pierwsza grupa podchorążych. Wraz z nimi okręt pomiędzy 18 czerwca a 14 września 1938 roku kilkakrotnie wychodził w morze odbywając krótkie bałtyckie rejsy szkoleniowe.

Dnia 16 września 1938 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy okrętu. Został nim w miejsce kmdr. Dzienisiewicza komandor porucznik Roman Stankiewicz.

Okres zimowy stawiacz min spędził na dalszych szkoleniach oraz przeglądzie mechanizmów napędowych. Wiosną, 1 kwietnia 1939 roku komandor porucznik Stankiewicz otrzymał awans na dowódcę Dywizjonu Kontrtorpedowców. Nowym, trzecim dowódcą „Gryfa” został mianowany komandor podporucznik Stefan Kwiatkowski.

Wiosną i latem 1939 roku przeprowadzane dalsze rejsy szkoleniowe. Ponieważ sytuacja międzynarodowa stawała się z każdym dniem coraz bardziej napięta, w obliczu potencjalnej wojny morskiej z Kriegsmarine, dowództwo PMW położyło nacisk na ćwiczenia w minowaniu oraz strzelania artyleryjskie.

W dniu 1 sierpnia 1939 roku wyokrętowana została grupa słuchaczy kursu Wydziału Morskiego SPMW, którzy obsadzili kanonierki. Załoga stawiacza min kontynuowała szkolenie. Tuż przed rozpoczęciem wojny okręt znajdował się we wschodniej części Morza Bałtyckiego. W czwartek, 31 sierpnia okręt znajdował się w pobliżu Paldiski i tam dotarł do niego rozkaz natychmiastowego powrotu do bazy w Gdyni. Wybuch wojny zastał Gryfa cumującego przy nabrzeżu portowym na Oksywiu.

Pierwszym bojowym zadaniem dla „Gryfa” było wyjście na wody Zatoki Gdańskiej i pobranie zmagazynowanych na krypach w pobliżu Jastarni min. Po zakończeniu załadunku min, „Gryf” otrzymał rozkaz wzięcia udziału w zaplanowanej operacji postawienia zagrody minowej na linii Hel - Gdańsk opatrzonej kryptonimem „Rurka”. Do wykonania zadania został wyznaczony także zespół minowców oraz kontrtorpedowiec „Wicher” jako eskorta. Po południu nastąpiło spotkanie „Gryfa” z pozostałymi okrętami. Niebawem okręty zostały zaatakowane (około godz. 18:00) przez niemieckie „Stukasy” Ju-87. Trzydzieści trzy bombowce nurkujące przyspuściły zaciekle atak na polskie okręty. Rozpoczęła się zacięta walka powietrzno morską. Wprawdzie żaden z polskich okrętów nie został bezpośrednio trafiony i zatopiony, jednak od bliskich wybuchów bomb uszkodzenia odniósł trałowiec „Mewa” oraz „Gryf”. Stawiacz min miał uszkodzony podnośnik min, ster, zniszczeniu uległy żyrokompasy, anteny radiostacji, reflektory i dalmierz. Odłamki wybuchającej bomby zabiły dowódcę okrętu, komandora Kwiatkowskiego, w związku z czym dowództwo przejął jego zastępca, kapitan Wiktor Łomidze.

To właśnie jego fatalna decyzja spowodowała fiasko operacji „Rurka”, bowiem obawiając się dalszych ataków niemieckich samolotów i skutków ewentualnego trafienia bombą w pokład załadowany minami, wydał rozkaz wyrzucenia wszystkich nie uzbrojonych min za burtę. Marynarze na kontrtorpedowcu „Wicher” z bezsilną wściekłością i zdumieniem obserwowali, jak miny jedna po drugiej wypadały z otworów na szerokiej rufie „Gryfa”...

Okręt wszedł do portu wojennego na Helu około godziny 21:00. Obowiązki dowódcy przejął powołany z rezerwy komandor por. Stanisław Hryniewiecki (późniejszy dowódca ORP „Orkan”). Załoga natychmiast przystąpiła do usuwania uszkodzeń na okręcie, ale okazało się to zadaniem bardzo trudnym, bowiem ustawiczne naloty niemieckich bombowców uniemożliwiały niemal wszelkie prace. W związku z poważnymi uszkodzeniami wieczorem 1 września zapadła decyzja, że okręt zostanie wykorzystany w charakterze pływającej baterii nadbrzeżnej.

Od samego rana następnego dnia załoga energicznie przygotowywała okręt do pełnienia nowej roli. Część załogi została zwolniona do służby na lądzie.

Dnia 3 września w pobliżu Helu pojawiły się dwa niemieckie niszczyciele „Wolfgang Zenker” i flagowy adm. Lütjensa „Lebrecht Mass” mające za zadanie rozpoznanie rejonu Helu. O godz. 6:53 niemieckie niszczyciele otworzyły ogień do polskich okrętów unieruchomionych w porcie wojennym. Na polskich okrętach dostrzeżono je niemal natychmiast, jednak dowódca cumującego opodal „Gryfa” kontrtorpedowca „Wicher” kmdr. De Walden nie otwierał ognia od razu czekając na rozkaz od starszego stopniem kmdr. Hryniewieckiego na „Gryfie”. Tymczasem dowódcy „Gryfa” nie było na pokładzie a zastępca czekał, aż „Wicher” zacznie strzelać pierwszy. W końcu jednak działa „Gryfa” otworzyły ogień do Niemców, ale stracono kilka cennych minut, które być może wpłynęłyby na sukces polskich artylerzystów. „Gryf” wstrzelał się w prowadzącego „Lebracht Massa”, zaś „Wicher” strzelał do drugiego w szyku „Wolfganga Zenkera”. W kilka minut później do niemieckich niszczycieli zaczęła strzelać helska bateria cyfrowa 152 mm. Walka trwała zaledwie 13 minut.

„Gryf” został dwukrotnie trafiony. Uszkodzony został silnik, system drenażu i pomp awaryjnych. Okręt ogarnął pożar, który okazał się bardzo trudnym do opanowania. Ostatecznie zatopiono komory amunicyjne. Na okręcie pozostała tylko obsada artyleryjska.

Niemiecki niszczyciel „Lebrecht Mass” został uszkodzony i wycofał się wraz z towarzyszącym „Zenkerem” stawiając zasłonę dymną. Tymczasem jednak lotnictwo niemieckie nie dało za wygraną. Kolejne fale atakujących „Stukasów” a także ciężkich bombowców nękały nasze okręty unieruchomione na Helu, choć te broniły się zaciekle. Trzeci nalot jednak spowodował trafienie „Gryfa” bombą w okolice rufy. Rozbite zostały działka plot Boforsa oraz wybuchł pożar zgromadzonej amunicji oraz pękniętych zbiorników z ropą. W trakcie kolejnego nalotu jedna z bomb trafiła w dok, w którym znajdował się „Gryf”. Pękająca ściana doku przebiła poszycie burt okrętu, do którego wdarła się woda. Wylewająca się ropa płonęła jeszcze przez dwa dni. „Gryf” nabrał wielkiego przechyty na prawą burtę i osiadł na płytkim dnie basenu portowego zanurzając się prawą krawędzią pokładu.

Okręt został całkowicie opuszczony przez załogę. Wrak dopalał się przez dwie doby. Załoga nieco później niemal nadludzkim wysiłkiem zdemontowała dwie wieże dział 120 mm i przetransportowała je na ląd tworząc nową baterię



nadbrzezną. Zanim jednak beton podstawy dział stwardniał, przyszła kapitulacja. Nie mniej jednak być może dzięki temu jedna z tych wież ocalała i do dziś możemy oglądać ją jako element ekspozycji Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Po zakończeniu kampanii wrześniowej Niemcy podnieśli wrak i odholowali go osadzając na mieliźnie w Zatoce Puckiej między Jastarnią a Rewą. Po zakończeniu wojny wypalony i zardzewiały wrak był używany jako cel dla lotnictwa. Od lata 1957 roku ekipa nurków Polskiego Ratownictwa Okrętowego oraz załogi statków ratowniczych „Neptunia” i „Smok” przez dwa i pół miesiąca prowadziła prace mające na celu podniesienie z dna wraku. Najpierw podniesiono przy pomocy pontonów odciętą część rufową, przetransportowano ją do Gdyni i tam pocięto na złom. Dziobową część okrętu pocięto pod wodą podwodnymi wybuchami pirotechnicznymi w 1960 roku.

Po wojnie nazwa „Gryf” powróciła jeszcze nie raz. Dzisiejszym „Gryfem” jest okręt szkolny, bliźniak sławnego „Wodnika”, zbudowany w polskich stocznicach.

#### 4. DANE TECHNICZNE

Wyporność: - 2227 ton

##### Wymiary:

Długość całkowita: - 103,00 m;

Szerokość maks. 13,6 m;

Zanurzenie 3,6 m;

##### Uzbrojenie:

6 dział Boforsa 120 mm;

4 działka plot Boforsa 40 mm;

2 podwójne NKM Hotchkiss'a 13,2 mm;

300 min wz. 08 o masie 675 kg każda;

##### Siłownia:

2 silniki Sulzer-Diesel, dwutaktowe, ośmiocylindrowe, typu 8 SD 48 o mocy 3000 KM każdy;

zapas paliwa maks. 310 ton; Zasięg: przy 14 węzłach 9 500 Mm;

##### Wyposażenie Elektro-Lokacyjne:

Radiostacja o sile 2 Kw (główna);

Radiostacjakrótkofalowa i telefoniczna;

Radiostacja ćwiczebna o sile 300 w;

Hydrofony „Multispot”;

Sonda U.S. model 375

##### Załoga:

12 oficerów,

6 chorążych,

62 starszych i młodszych podoficerów,

82 marynarzy;

Razem: 156 osób.

#### 5. OPIS BUDOWY MODELU

*Model polskiego stawiacza min „Gryf” został opracowany w skali 1:200 na podstawie planów modelarskich opublikowanych w miesięczniku „Modelarz” Nr 1,2,3 z 1999 roku.*

##### Porady ogólne:

Model stawiacza min „Gryf” nie należy do trudnych, jednak początkujący modelarze muszą wykazać się cierpliwością z uwagi na sporą ilość drobnych części. Zaleca się dokładne przestudiowanie arkuszy z rozmieszczonymi na nich częściami oraz arkuszy z rysunkami instruktażowymi przed rozpoczęciem sklejanie modelu. Kierujmy się zasadą „trzy razy przymierz a raz przyklej”. Wszystkie powierzchnie niezadrukowane oraz krawędzie należy retuszować farbami o odpowiednio dobranym odcieniu. Wszystkie szablony z drutu wykonujemy zgodnie z rysunkami i malujemy na kolor szary (podobnie jak burty). Olinowanie wykonujemy z nici bezwłoskowej. Relingi można wykonać z drutu lutowanego bądź wykorzystać gotowe relingi fototrawione dostępne w sprzedaży w sklepach modelarskich.

##### Kadłub:

Sklejanie kadłuba rozpoczynamy od naklejenia na tekturę grubości 1 mm wszystkich elementów szkieletu A1,A2, B1,B2,B1p,B2p, B1l, B2l, C1,C2, D1, Dp oraz wręgów W 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16. Po ich wycięciu skleamy w całość zgodnie z rysunkiem. Podobnie naklejamy na tekturę grubości 0,7 mm cały pokład główny cz. 25 i 26 i przyklejamy go do szkieletu. W dalszej kolejności oklejamy szkielet poszyciem kadłuba. Część podwodną paskami 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15. Następnie przyklejamy burty cz. 22ap, 22a1, 22a1, 23ap, 24a + b,c,d, które powinny zachodzić częściowo na poszycie części podwodnej, której oklejki specjalnie wykreślono jako nieco obszerniejsze. Do burt przyklejamy odbojnice cz. 22b1 i 22bp wzmocnione tekturą.

##### Nadbudówka dziobowa:

Sklejanie nadbudówek rozpoczynamy od montażu nadbudówki dziobowej sklejąc ją zgodnie z kolejnością numeracji części oraz korzystając z rysunków instruktażowych. Podstawę cz. 27a przyklejamy bezpośrednio do pokładu głównego. Do niej pokładówki cz. 27b+c wraz ze wspornikami 27od e do o. Dalej przyklejamy pomost cz. 28a+b wraz ze wspornikami 28c,d i e, po czym oklejamy relingami cz. 28f p i l w które wklejamy światła pozycyjne cz. 28g i h. Nadbudówkę dowodzenia skleamy w całość z cz. 29a, b, c oraz wsporników 29 od i do o. Od czoła przyklejamy osłone cz. 29f i na niej cz. 29g + h.

##### Maszt główny:

Skleamy zasadniczo z elementów drucianych tak jak pokazano to na rysunkach montażowych. Należy zwrócić uwagę, aby nie dobrać drutu o zbyt wielkiej średnicy. Olinowanie i bandery wykonujemy we własnym zakresie.

##### Nadbudówka Śródokręcia:

Skleamy w całość zaczynając od cz. 35a. Na niej naklejamy cz. 35b, następnie cz. 35c i cz. 35d. Później pokładówkę pomostu cz. 35e +f, do której przyklejamy relingi cz. 35g. Po obu burtach przyklejamy wsporniki cz. 35w,x,z. W części dziobowej doklejamy wsporniki - podstawy szalup i łodzi cz. 35ip, il, jp, jl oraz 35 z i 35y. Na pokładówce naklejamy nadbudówkę cz. 35 n oraz 35o, p i stanowisko reflektora cz.33a,b,c,d,e.

##### Komin:

Komin skleamy z cz. 38a,b,c,d,e i f korzystając z rysunków montażowych. Na kominie mocujemy szablony XVIII, XIX, XX. Na pokładzie głównym wokół kominu przyklejamy cz. 39a,b oraz 40 a i b.

##### Nadbudówka rufowa:

Do pokładu głównego przyklejamy cz. 41a, pokładówki cz. 41b, c, oraz wsporniki cz. 41 od d do t. Na pokładówkach mocujemy stanowisko dalmierza cz. 42 a,b,c,d oraz reflektor cz. 36. Korzystając z rysunków montażowych przyklejamy pozostałe wyposażenie pokładu nadbudówki rufowej.

##### Uzbrojenie:

Wieże dział artylerii głównej 120 mm dzielą się na pojedyncze oraz podwójne. Części oznaczone nr 46 to wieże dwudziałowe. Skleamy ze sobą podstawy b,c,d od spodu po pięć krążków 46a, następnie skleamy podstawę dział cz.46 e, lufę zwijamy z cz. 46k lub wykonujemy wg szablonu i oklejamy cz. 46np+l. Całość przyklejamy do podstawy i oklejamy osłoną cz. 46f+g oraz 46h.

Działka plot Boforsa 40 mm cz. 48 skleamy zgodnie z rysunkami montażowymi. Podobnie jak Hotchkissy plot przyklejane na skrzydłach pomostu.

##### Wyposażenie i osprzęt:

Rozmieszczenie drobnych elementów takich jak włazy, pachółki, półkluzzy, bębny linowe oraz żurawiki pokazują rysunki montażowe. Ponadto miejsca ich przyklejenia są opisane na pokładach.

Dodatkowo wyrysowane zostały drzwi wejściowe, które można wyciąć i ponaklejać na te zaznaczone na ściankach nadbudówek, co nieco uplastyczni nasz model.

Po zakończeniu sklejanie modelu całość możemy pokryć warstwą półmatowego lakieru bezbarwnego. Modelarze chcący wykonać model konkursowy mogą podnieść jego estetykę poprzez wyszpachlowanie i pomalowanie podwodnej części kadłuba.

Życzę przyjemnej zabawy i zadowolenia z efektów!

Opracowanie modelu i opis:

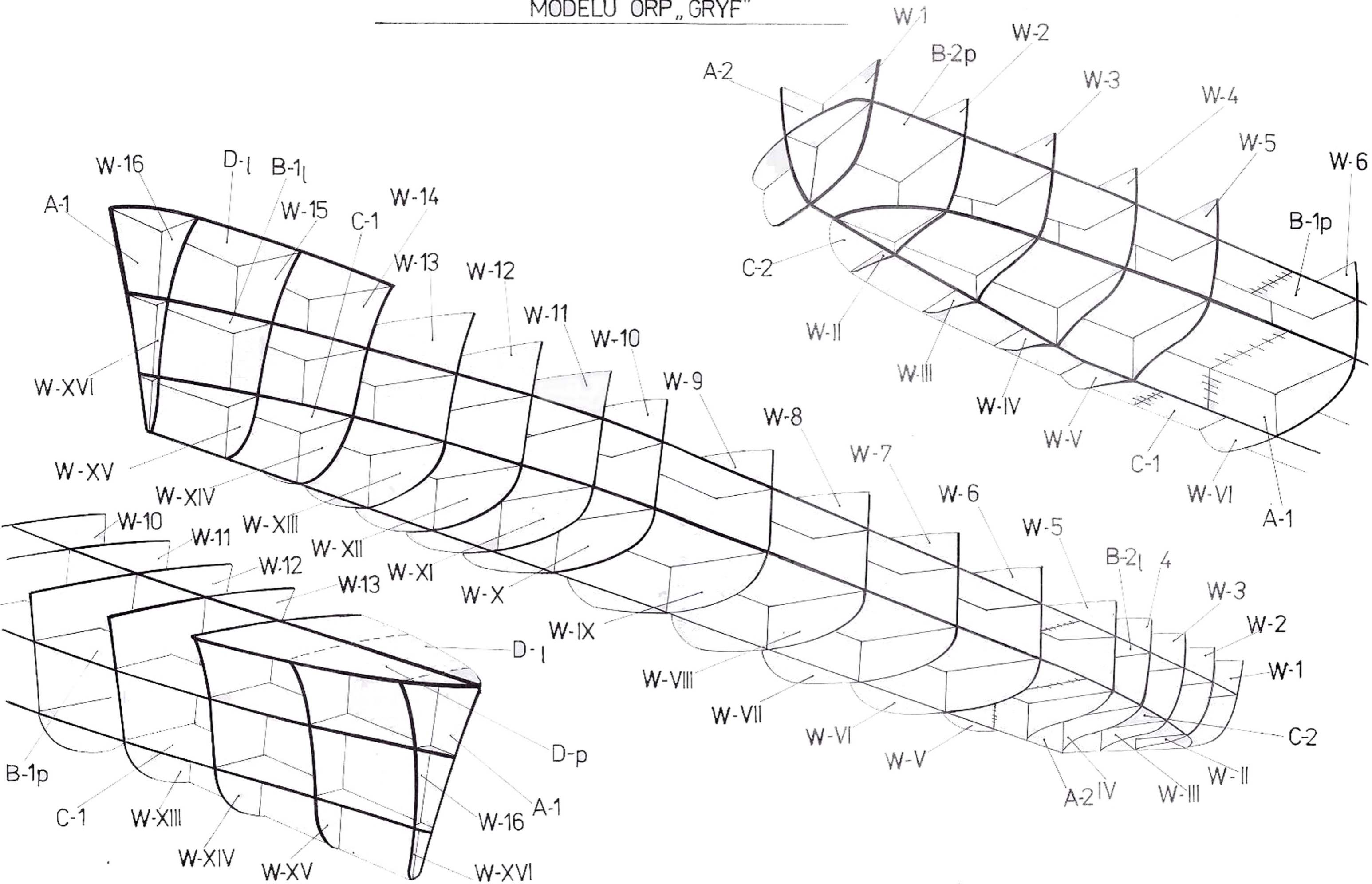
Grzegorz Nowak

Obraz na okładce:

Grzegorz Nawrocki

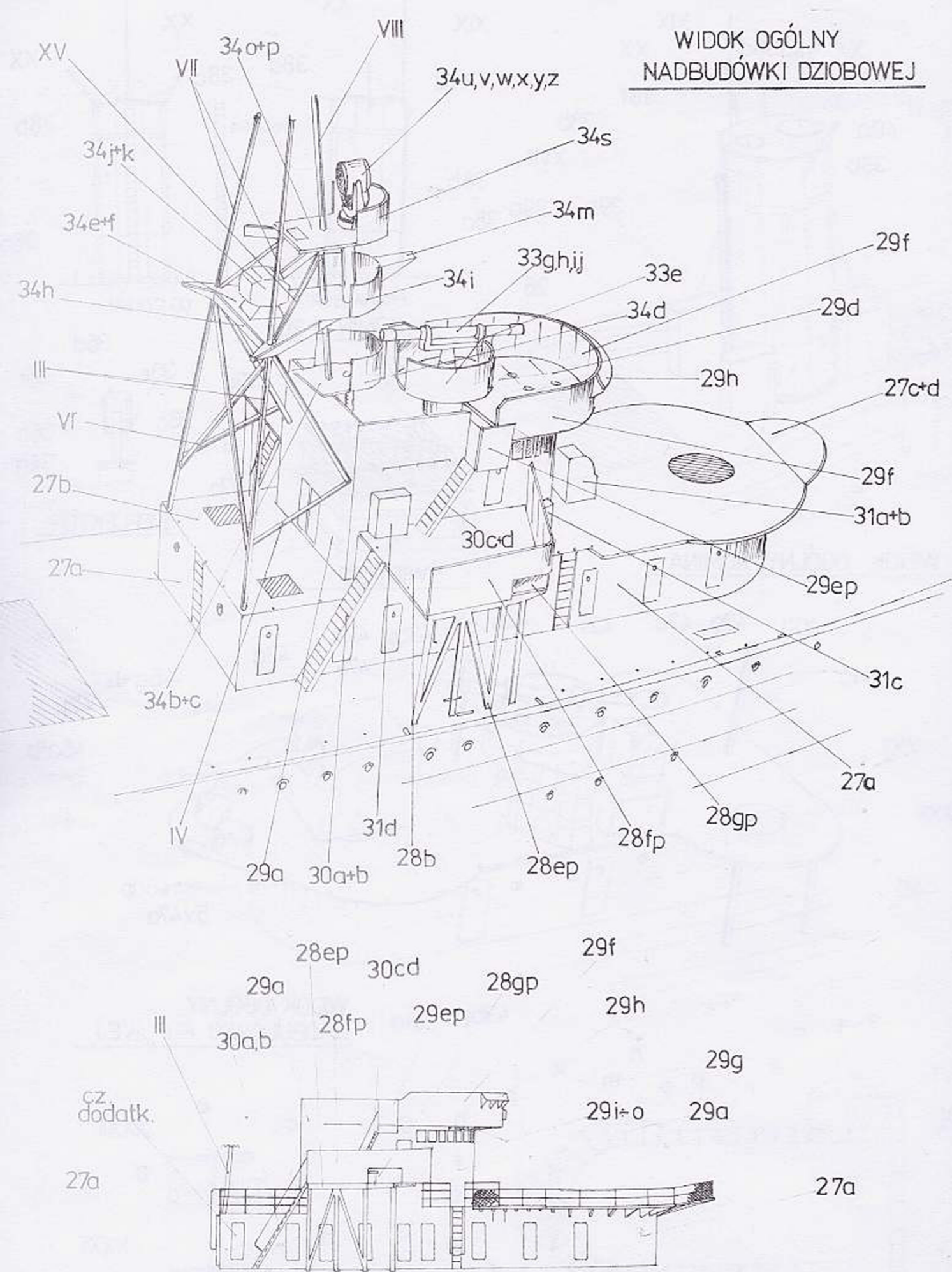


KONSTRUKCJA SZKIELETU KADŁUBA  
MODELU ORP „GRYF”



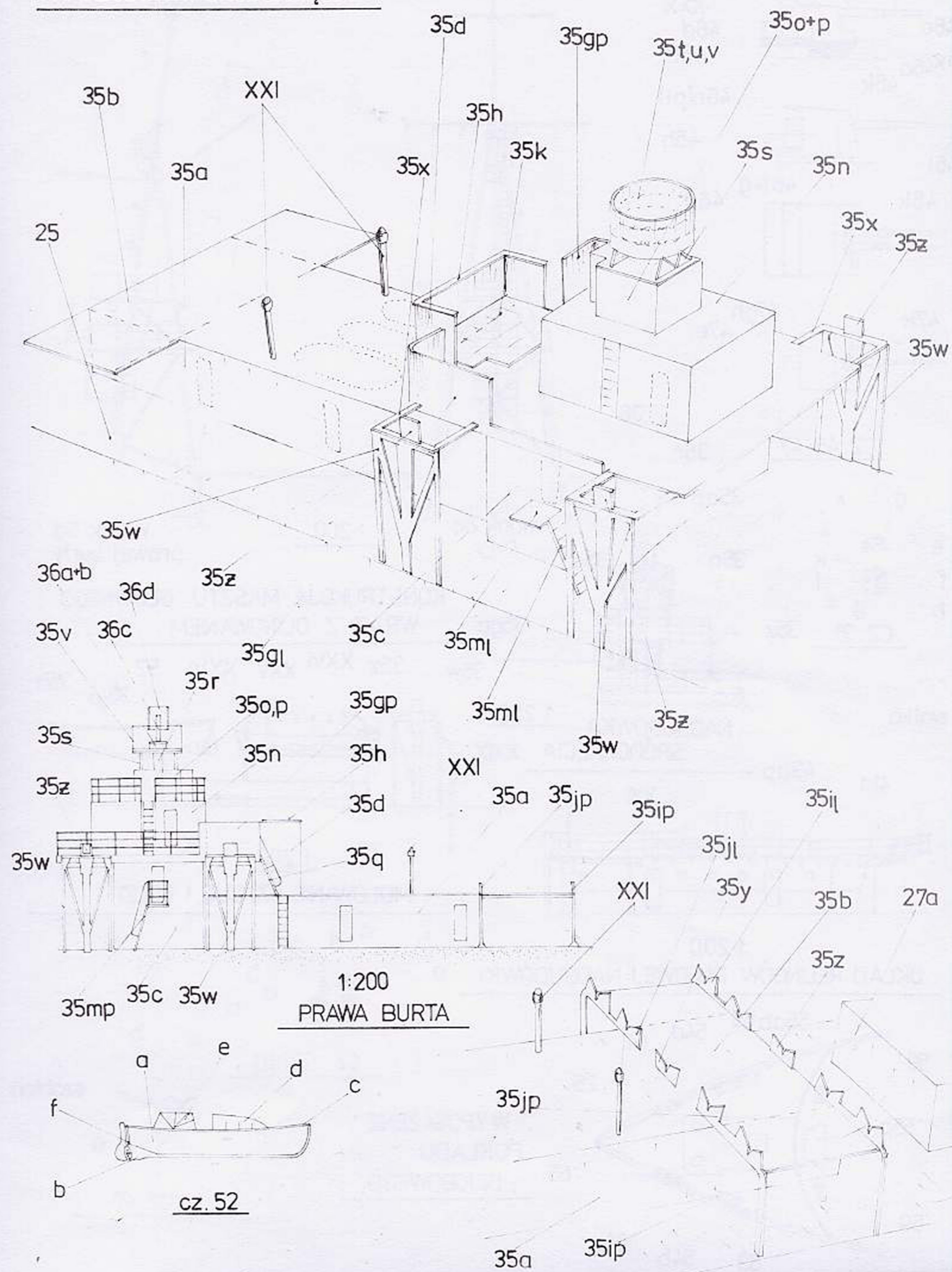


WIDOK OGÓLNY  
NADBUDÓWKI DZIOBOWEJ

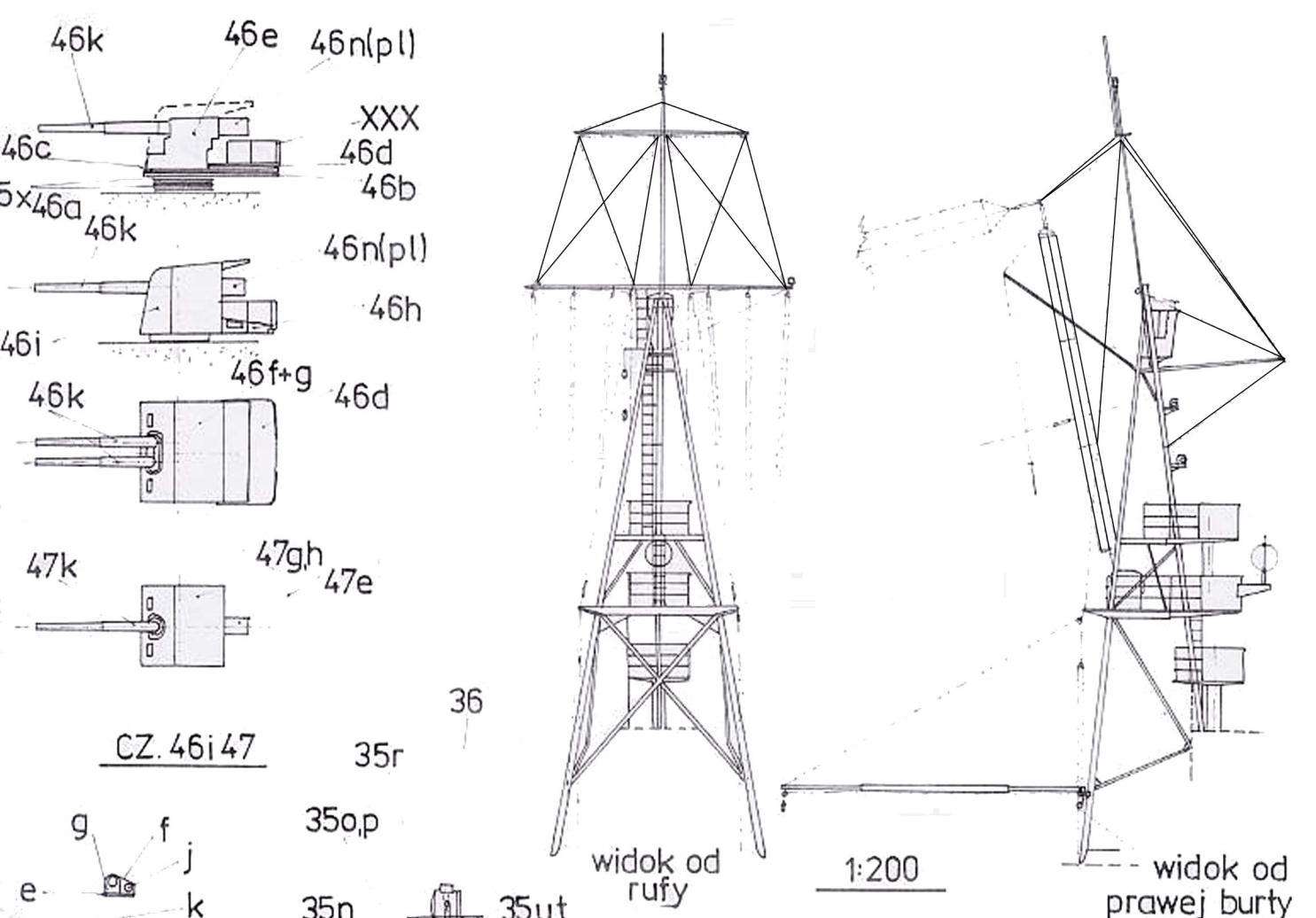


NADBUDÓWKA DZIOBOWA – PRAWA BURTA 1:200

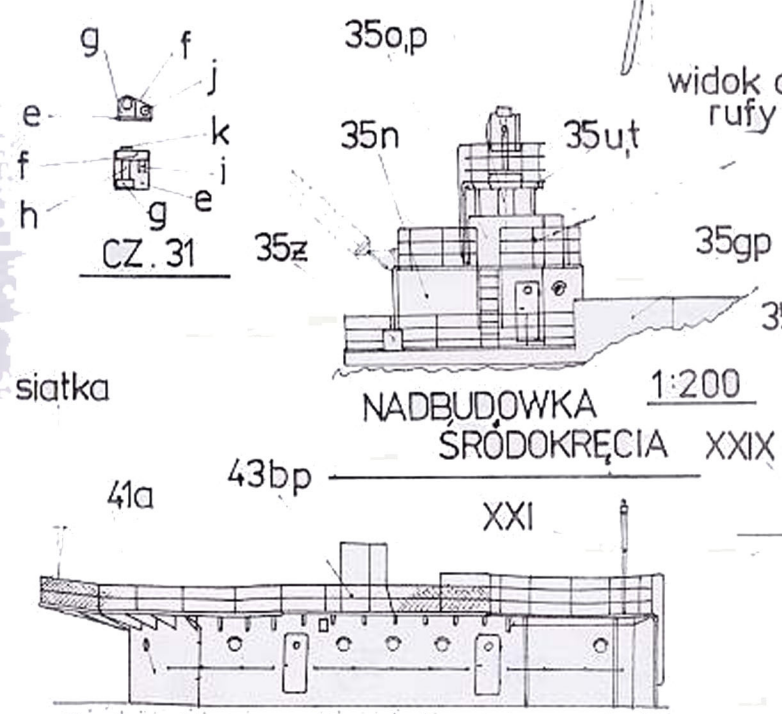
WIDOK OGÓLNY  
NADBUDÓWKI ŚRÓDOKRĘCIA



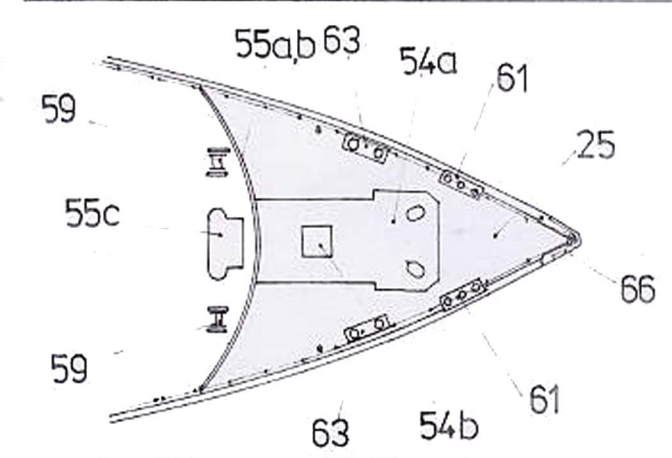




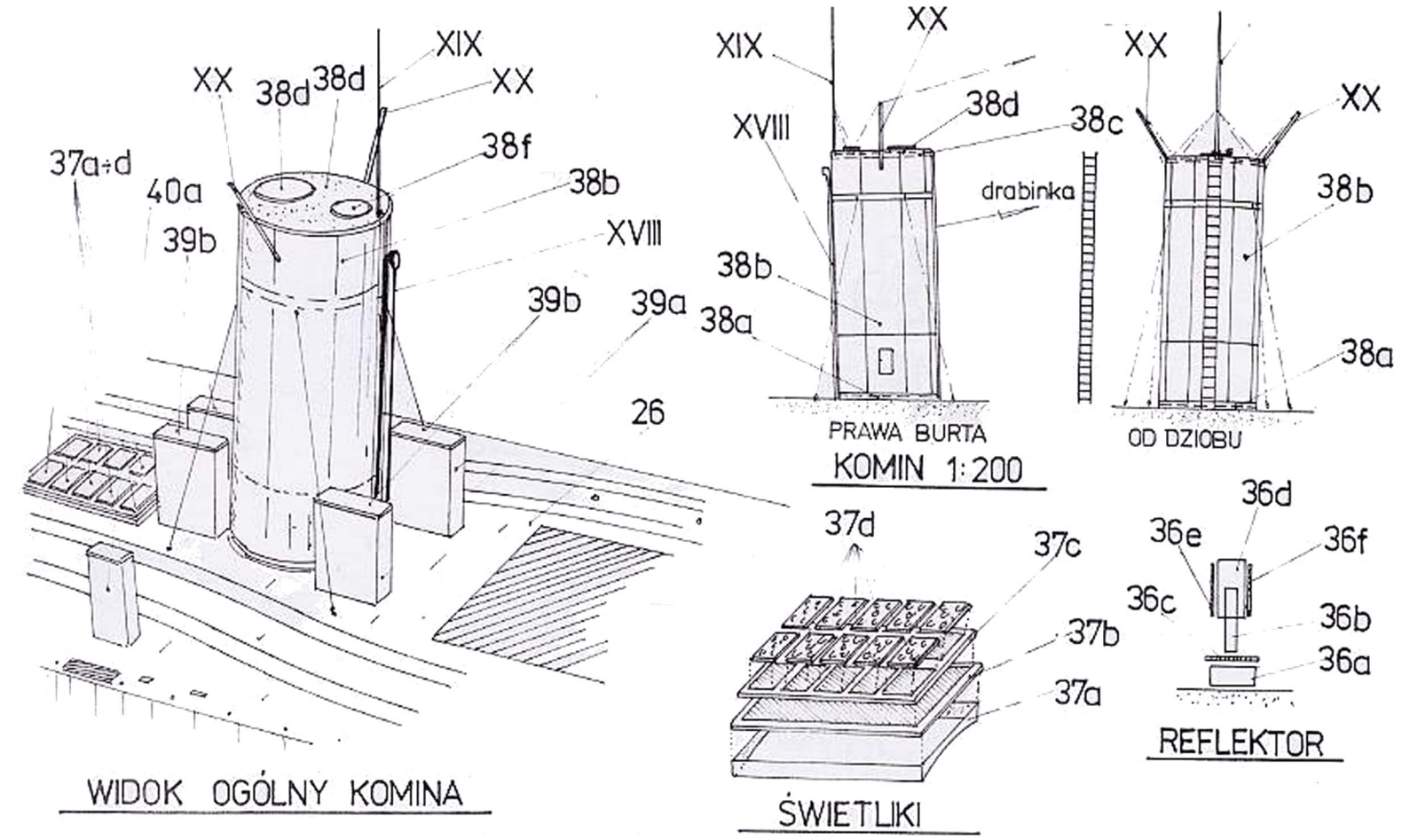
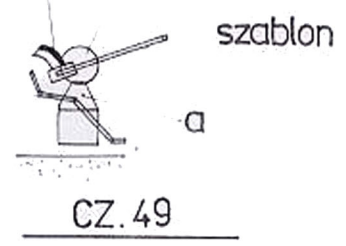
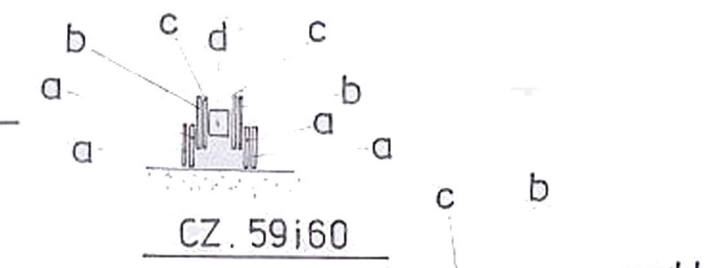
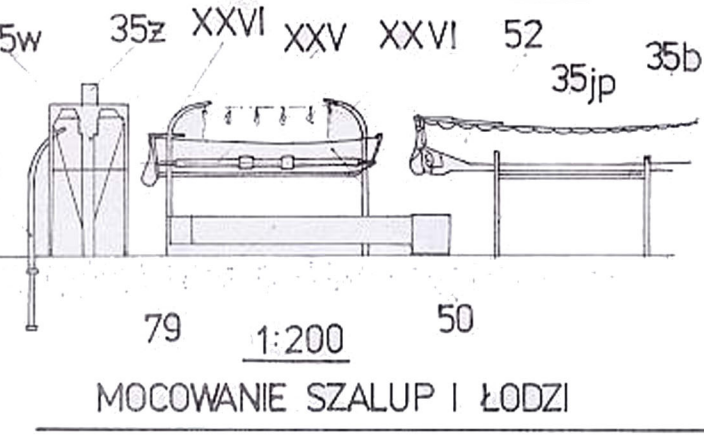
KONSTRUKCJA MASZTU GŁÓWNEGO WRAZ Z OLINOWANIEM



UKŁAD RELINGÓW RUFOWEJ NADBUDÓWKI

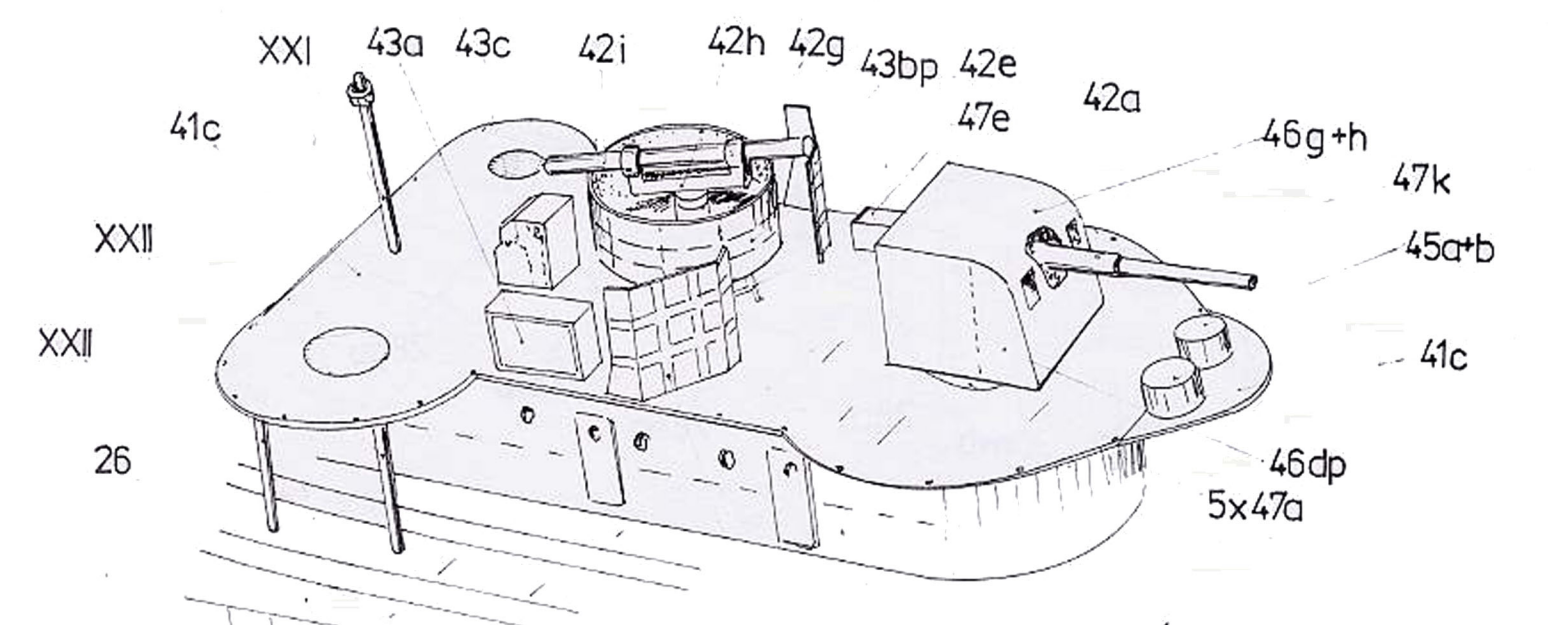


WYPOSAŻENIE POKŁADU DZIOBOWEGO

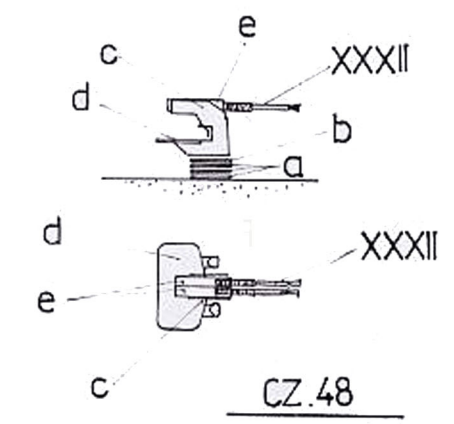
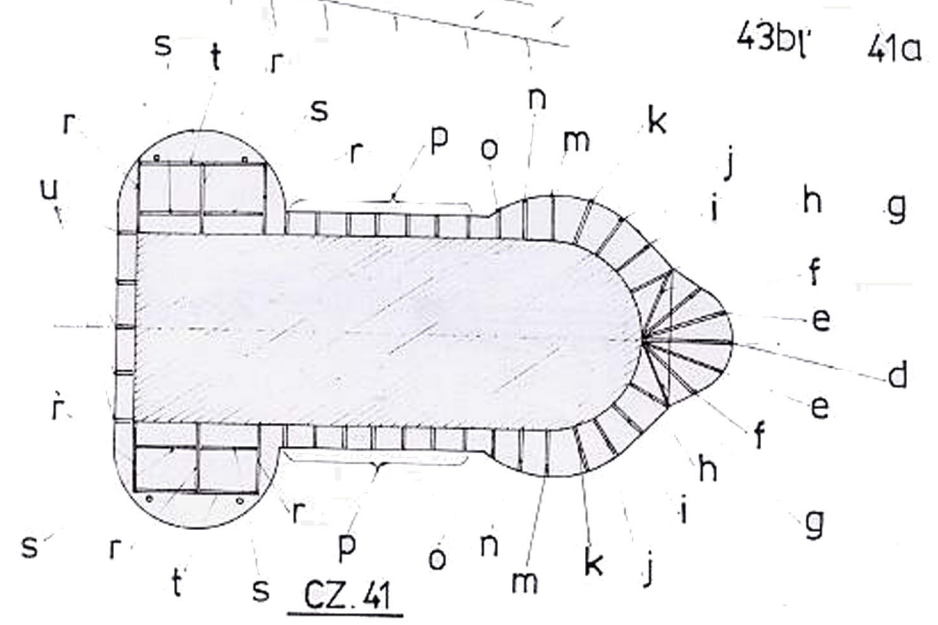


WIDOK OGÓLNY KOMINA

ŚWIETLIKI



WIDOK OGÓLNY NADBUDÓWKI RUFOWEJ



CZ. 48



# PLAN GENERALNY MODELU ORP „GRYF”

