

Ireneusz BIENIECKI
Katedra Bezpieczeństwa Narodowego
Akademia Pomorska – Słupsk

OBSERWACJA I RADIOLOKACYJNY DOZÓR WOJSK OCHRONY POGRANICZA NA POLSKIM WYBRZEŻU MORSKIM W LATACH 1960 – 1991 (POWSTANIE – ROZWÓJ – ORGANI- ZACJA) – CZĘŚĆ I¹ – LATA 60

O znaczeniu jakie w drugiej połowie XX wieku przywiązywano w Wojskach Ochrony Pogranicza (WOP) do obserwacji morza i powietrza świadczą liczne dokumenty regulujące te zagadnienia. Pierwsze z nich ukazały się już na początku lat 50. Obserwacji morza dotyczyło m.in. zarządzenie nr 043 z 23 maja 1952 r. w sprawie obserwacji jednostek pływających oraz rozkaz nr 087 z 25 maja 1957 r. w sprawie meldowania o ruchu w portach polskich obcych jednostek rybackich.

Również zasady obserwacji przestrzeni powietrznej przez żołnierzy WOP uregulowano w pierwszej połowie lat 50. Z początkiem 1953 r. ukazało się m.in. pismo (nr 01097) w sprawie sposobu prowadzenia „Dziennika powiadamiania o sytuacji powietrznej” oraz „Instrukcja obserwacji powietrza wraz z wzorami typów samolotów”. W drugiej połowie lat 50. ukazały się zarządzenia MSW (nr 0178/56) z 10 sierpnia 1956 r. oraz (nr 0156) z 16 sierpnia 1956 r. w sprawie meldowania o przelotach balonów propagandowych.

W kolejnym roku (1957) wydano następujące zarządzenia:

- nr 42 z 4 marca 1957 r. w sprawie zasad postępowania żołnierzy WOP w związku ze znalezionymi radiosondami;
- nr 054/57 MSW z 4 kwietnia 1957 r. w sprawie wynagradzania znalazców balonów pochodzenia zagranicznego;
- nr 091 z 5 czerwca 1957 r. w sprawie powiadamiania Dowództwa Wojsk Lotniczych o naruszytelach dyscypliny lotniczej².

¹ Część I obejmuje klata 60' – kolejne części – II i III za lata 70' i 80' opublikujemy w następnych wydaniach Biuletynu (przyj. Komitetu Redakcyjnego).

² Archiwum Straży Granicznej (dalej ASG) w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1350, t. 1, Wykaz obowiązujących rozkazów i zarządzeń wydanych przez DWOP w latach od 1945 r. do 15.11.1957 r. z 22.11.1957 r., s. 1-29.

Do prowadzenia obserwacji na Wybrzeżu, jako pierwszy utworzono system obserwacji i radiolokacji (r./lok.) polskiej Marynarki Wojennej (MW). Już w połowie lat 50. wśród licznych przedsięwzięć służących rozbudowie tej formacji znalazły się i takie, które miały na celu modernizację punktów obserwacyjnych (PO) tej formacji. Ich realizację rozpoczęto w latach 1954 – 1955 od budowy nowych umocnionych punktów obserwacji wzrokowo – technicznej (POWT) w: Międzyzdrojach, Rozewiu i Helu.

W maju 1955 r. w m. Gąski zainstalowano pierwszą stację r./lok. t. LOT służącą do obserwacji nawodnej, którą po kilku miesiącach (we wrześniu) przekazano do eksploatacji.

W latach 1956 – 1957 zakończono wyposażanie PO MW w stacje r./lok. i tworzenie brzegowego systemu obserwacji tej formacji, w skład którego wchodziły początkowo: 3 punkty obserwacji wzrokowej (POW), 2 punkty obserwacji technicznej (POT) i 15 POWT³.

Dopiero w drugiej kolejności, pod koniec lat 50. na Wybrzeżu morskim powstało 31 PO WOP, które wykorzystywano do zabezpieczenia ochrony granicy morskiej. PO WOP funkcjonowały na istniejących wówczas wieżach drewnianych. W 1958 r. po odpowiednim ich przystosowaniu i zamontowaniu stojaków do lornet wprowadzono lunety dalekiego zasięgu z 40. krotnym powiększeniem i polem widzenia 25°. W ten sposób spełnione zostały warunki do przejścia na regularne pełnienie służby obserwacyjnej wzdłuż całego Wybrzeża.

Dzięki sieci PO WOP pokryto ciągiem, w czasie i przestrzeni, obserwacją zarówno linię brzegową, obszary powietrzne na pograniczu jak i wody terytorialne. Od świtu do zmroku służba PO WOP miała nie dopuścić do nielegalnych przekroczeń granicy (npg) morskiej przez przestępców granicznych. Zapewniono również sprawny system powiadamiania i przekazywania informacji o wykrytych celach w poszczególnych strefach odpowiedzialności oraz współdziałania w sieci PO WOP, pomiędzy PO a strażnikami nadmorskimi WOP oraz poprzez Sztaby z dywizjonami Okrętów Pogranicza (dOP) i samolotami Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP (SELR WOP).

O ile system ten sprawdzał się w ciągu dnia to jednak okazał się beзуżyteczny w okresie nocy i przy złych warunkach widoczności. Dla-

³ P. Dygas, *Miejsce organów i jednostek rozpoznania MW w polityce obronnej państwa w latach 1945-1989*, [w:] *Sily Zbrojne-Polityka. Studia ofiarowane profesorowi Jerzemu Przybylskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. P. Kurlenda, J. Romanowicz, A. Rossa i B. Zalewski, Toruń 2005, s. 83.

tego też podjęto dalsze prace mające na celu jego udoskonalenie, poprzez wprowadzenie nowych urządzeń technicznych na granicy morskiej⁴.

W połowie lat 60. w systemie zabezpieczenia granicy morskiej WOP występowało kilka istotnych elementów, których skuteczność działania decydowała o jej szczelności. Należały do nich:

- obserwacja wzrokowa i r./lok. dozór wód przybrzeżnych,
- służba okrętów i przybrzeżnych kutrów rozpoznawczych (KR),
- operacyjna działalność organów Zwiadu WOP,
- kontrola ruchu granicznego i zabezpieczenie w portach statków bander, tzw. państw kapitalistycznych⁵.

O potrzebie poszukiwania a następnie wprowadzenia doskonalszych sposobów ochrony polskiej granicy morskiej w latach 60. ubiegłego wieku zdecydowały nowe uwarunkowania społeczno – ekonomiczne, polityczne i operacyjne na Wybrzeżu.

Do wprowadzenia nowych rozwiązań w zakresie skuteczniejszego zabezpieczenia granicy morskiej przez WOP skłaniały też doświadczenia i wnioski, które uzyskano z analizy funkcjonowania dotychczasowego systemu ochrony granicy. Uznano bowiem, iż wykorzystywane do tej pory tradycyjne siły i środki nie pozwalały na szczelne zabezpieczenie granicy. Utrzymanie pasa kontrolnego i jego sprawdzanie na plażach angażowało znaczne siły i środki jednostek WOP. Do bronowania pasa kontrolnego na Wybrzeżu w strażnicach nadmorskich tej formacji niezbędne były konie, które utrzymywano w tych pododdziałach. Również nocne kontrole pasa były uciążliwe dla żołnierzy pełniących służbę. Tego rodzaju działalność nie mogła być kontynuowana przez dłuższy czas, ze względu na postępujący, masowy rozwój ruchu turystycznego na Wybrzeżu. Zorganizowanie i wdrożenie do służby w jednostkach WOP na tym odcinku jednolitego systemu r./lok. miało na celu:

- zmniejszenie ilości strażnic nadmorskich i ich składów osobowych;

⁴ Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) w Warszawie, sygn. nr 1902/00, *Dzielo II*, T. 15, s. 34-35.

⁵ ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn., nr 2087, t. 4, Aktualny system organizacji ochrony granic państwowych PRL oraz ich struktura i zadania WOP w okresie zagrożenia i wojny z 12. 04.1976 r., s. 6.

- udostępnienie całego Wybrzeża dla szerokich rzesz turystów i wczasowiczów oraz odstąpienie od wielu krępujących obywateli przepisów porządkowych;
- umożliwienie swobodnego uprawiania sportów i turystyki wodnej na wodach przybrzeżnych;
- zapewnienie wysokiej skuteczności ochrony granicy morskiej poprzez działalność całodobowej służby obserwacyjnej;
- objęcie ciągłą obserwacją rozległych przestrzeni obszarów morza, z chwilą przesunięcia granicy na odległość do 12 Mm od brzegu;
- zmniejszenie wysiłku fizycznego żołnierzy pełniących służbę dzięki wykorzystaniu nowoczesnej techniki⁶.

Prace nad wdrożeniem w ramach systemu ochrony granicy morskiej nowego elementu jakim były urządzenia r./lok. rozpoczęto na początku lat 60. Wg byłego zastępcy szefa wydziału łączności ds. r./lok. Kaszubskiej Brygady WOP (KBWOP) – ppłk. Jarosława Dobrowolskiego, w kwietniu 1960 r. powstał pierwszy prototyp radaru t. RLM–230 (Radio – Lokacja – Morska) z przeznaczeniem dla tej formacji. Po przeprowadzeniu badań fabrycznych, pierwsze 3 sztuki tych urządzeń jako t. RLM–231 dostarczono na Wybrzeże, celem dalszych prób. Pierwsze doświadczenia z urządzeniami r./lok. Dowództwo WOP (DWOP) przeprowadziło w 1961 r. na odcinku środkowego Wybrzeża ochranianym przez Bałtycką Brygadę WOP (BBWOP). Miały one na celu zbadanie możliwości wykorzystania tych urządzeń w ochronie granicy morskiej. Urządzenia testowano na zorganizowanych dwóch strażnicach technicznych, gdzie przez dwa lata badano warunki techniczne pracy, zasięgi eksploatacyjne w zakresie wykrywania małych celów na morzu, warunki eksploatacyjne i przydatność stacji. Równolegle realizowano przedsięwzięcia związane z opracowaniem nowych metod ochrony granicy i założeń organizacyjnych systemu r./lok. na całym Wybrzeżu.

W roku 1963 po sprawdzeniu urządzeń r./lok. i wprowadzeniu w nich poprawek podyktowanych przez użytkowników rozpoczęto seryjną produkcję radarów t. RO–231. W tym samym roku zakończono prace eksperymentalne z systemem r./lok. na Wybrzeżu i przystąpiono do organizowania zabezpieczenia granicy morskiej przy pomocy POWT, wyposażonych w stacje r./lok. i sprzęt optyczny służący do prowadzenia obserwacji w ciągu dnia. W tym celu w całym pasie nadmorskim, wzdłuż

⁶ ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2884, t. 251, Koncepcja perspektywicznych zmian w systemie ochrony morskiej granicy państwowej, s. 5 (dokument niedatowany).

linii brzegowej, wybudowano wieże obserwacyjne o konstrukcji metalowo – betonowej⁷.

W połowie 1964 r. na odcinku służbowej odpowiedzialności Pomorskiej Brygady WOP (PBWOP) tak oceniano wyniki uzyskane dzięki wprowadzeniu nowych urządzeń technicznych w ochronie granicy morskiej:

„(...) Przejście w ochronie granicy na system posterunków radarowo – obserwacyjnych pozwoliło na zlikwidowanie 2 strażnic nadmorskich oraz na duże zmniejszenie służby jednostek pływających, co przyniosło poważne oszczędności. Wprowadzenie nowych środków technicznych do ochrony granicy wpłynęło z jednej strony na zmniejszenie ilościowego stanu osobowego brygady, z drugiej natomiast na poważne zmniejszenie wysiłku fizycznego żołnierzy pełniących służbę graniczną (...)”⁸.

Również na wschodnim odcinku polskiego Wybrzeża, za który odpowiadała KBWOP, w połowie listopada 1964 r. zakończono budowę POWT oraz instalowanie w nich stacji r./lok.

Podporządkowano je następującym strażnikom:

- strażnica WOP Jastarnia – 3 POWT,
- strażnica WOP Władysławowo – 3 POWT,
- strażnica WOP Karwia – 2 POWT,
- strażnica WOP Białogóra – 3 POWT,
- strażnica WOP Łeba – 4 POWT,
- strażnica WOP Jantar – 1 POWT.

Łącznie na odcinku KBWOP funkcjonowało w tym czasie 16 POWT.

Ponadto w budowie znajdowały się kolejne wieże obserwacyjne w następujących pododdziałach granicznych: strażnica WOP Łeba (1 POWT), strażnica WOP Karwia (1), strażnica WOP Jantar (2) i strażnica WOP Krynica Morska (4).

⁷ S. Łuczyński, *Skuteczność ochrony granicy morskiej za pomocą systemu radiolokacyjnego*, [w:] *Biuletyn Wojsk Ochrony Pogranicza*, Warszawa 1963, s. 3-17; oraz Relacja J. Dobrowolskiego z 7.04.2004 r. (w posiadaniu autora).

⁸ ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1613, t.12, Informacja o stanie zabezpieczenia granicy PRL na odcinku PBWOP za okres 1.01.1963 r. do 30.06.1964 r., s. 4.

Po zakończeniu ich budowy, wyposażeniu w odpowiedni sprzęt techniczny i uruchomieniu – system obserwacji r./lok. na odcinku KBWOP miał się składać z 24 POWT. Termin zakończenia tych prac przewidywano na koniec grudnia 1964 r.⁹.

Powyższe czynności realizowano etapami – na odcinkach poszczególnych, nadmorskich BWOP. Odcinek KBWOP był ostatnim, na którym wdrażano do służby system r./lok. Na wschodnim odcinku polskiego Wybrzeża, nowy system zabezpieczenia granicy morskiej przez strażnice nadmorskie wprowadzono w okresie jesienno – zimowym 1964 / 1965 r. System r./lok. wykrywania wdrażano do służby w pierwszej kolejności w strażnicach lewego, a następnie prawego odcinka tej brygady.

Miało to miejsce w następujących miesiącach:

- strażnica WOP Łeba – grudzień 1964 r.,
- strażnica WOP Białogóra – grudzień 1964 r.,
- strażnica WOP Karwia – listopad/grudzień 1964 r.,
- strażnica WOP Władysławowo – listopad 1964 r.,
- strażnica WOP Jastarnia – październik 1964 r.,
- strażnica WOP Jantar – styczeń 1965 r.,
- strażnica WOP Krynica Morska – styczeń 1965 r.,
- redy Portu Gdynia – styczeń 1965 r.¹⁰.

Na odcinku całej brygady system r./lok. wprowadzono do służby od stycznia 1965 r. Do kwietnia 1965 r. wszystkie stacje r./lok. na odcinku KBWOP pracowały łącznie 18.446 godz. W tym okresie aparatura była uszkodzona przez 4.460 godz., co stanowiło 24,2% ogólnego czasu pracy tych urządzeń. Do najczęściej występujących przyczyn awarii sprzętu należało zbyt szybkie zużywanie się lamp nadawczo – odbiorczych oraz elementów indukcyjnych w postaci transformatorów impulsowych i dławików produkowanych przez WZR–T1¹¹.

Wraz z wdrożeniem do służby stacji r./lok. przystąpiono do organizowania i pełnienia jej na nowych zasadach, zgodnie z instrukcją dla

⁹ ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 140, Meldunek dowódcy 16. KBWOP płka M. Dębickiego do dowódcy WOP o zadaniach WOP na lata 1964-1965 w zakresie operacyjnego i technicznego zabezpieczenia z 14.11.1964 r., s. 2.

¹⁰ ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 140, Ocena sytuacji operacyjnej oraz projekt wytycznych do organizacji służby granicznej w KBWOP na okres wiosenno-letni 1965 r. z 21.04.1965 r., s.1-2.

¹¹ Tamże, s. 1-2.

strażnic technicznych. Rozpoczęto też urządzenie i wyposażanie tzw. centrum dowodzenia w Sztapie KBWOP w Gdańsku oraz sal operacyjnych w strażnicach i POWT WOP.

Ostatecznie w połowie stycznia 1965 r. w KBWOP, na odcinkach 6 strażnic, funkcjonował system obserwacji i r./lok., w skład którego wchodziło początkowo 16 POWT. Strażnice WOP na tym odcinku miały podporządkowane sobie następujące wieże obserwacyjne (POWT):

- strażnica Jastarnia – 3,
- strażnica Władysławowo – 3,
- strażnica Karwia – 2,
- strażnica Białogóra – 3,
- strażnica Łeba – 4,
- strażnica Jantar – 1.

Ponadto w budowie znajdowało się 8 POWT (strażnica Łeba – 1, strażnica Karwia – 1, strażnica Jantar – 2, strażnica Krynica Morska – 4)¹².

Do podstawowych zadań realizowanych przez żołnierzy WOP pełniących służbę na POWT należało:

- nieprzerwane obserwowanie wyznaczonych odcinków brzegu i morza przy wykorzystaniu do tego celu posiadanych środków obserwacji technicznej i optycznej;
- wykrywanie na wodach morza terytorialnego nierozpoznanych celów pływających;
- ujawnianie wykroczeń i przestępstw na morzu terytorialnym w zakresie prowadzonej obserwacji;
- ujawnianie i meldowanie o przelotach samolotów i innych aparatów latających na niskich wysokościach (do 500 m);
- przekazywanie sąsiednim POWT danych o ruchu jednostek pływających przechodzących i prowadzonych w zasięgu ich obserwacji;
- meldowanie dyżurnym – operacyjnym strażnic o stwierdzonych wydarzeniach na POWT¹³.

¹² ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 140, Meldunek dowódcy KBWOP płka M. Dębickiego do dowódcy WOP o zadaniach WOP na lata 1964-1965 w zakresie operacyjnego i technicznego zabezpieczenia z 14.11.1964 r., s. 2.

Już od pierwszych miesięcy działalności w ochronie granicy, urządzenia r./lok. eksploatowano bardzo intensywnie. Do 1967 r. w BWOP w Gdańsku funkcjonowały jeszcze 3 stacje t. RLM–231¹⁴.

Mając na uwadze duże znaczenie obserwacji i r./lok. w systemie ochrony granicy morskiej oraz konieczność właściwego przygotowania żołnierzy do pełnienia służby na POWT, w połowie lat 60. w nadmorskich BWOP wprowadzono komisyjne sprawdziany ich przygotowania i pełnienia służby. Oceny służby żołnierzy na wieżach obserwacyjnych przeprowadzano w ramach konkursu o najlepsze POWT. Np. komisja KBWOP od 17 maja do 3 czerwca 1965 r. przeprowadziła szczegółową kontrolę wszystkich podległych POWT. Jednak z 24 POWT, których załogi przystąpiły do konkursu, tylko 7 spełniło warunki przewidziane regulaminem. W ogólnej punktacji najwyższe lokaty uzyskały:

- I miejsce – POWT – 45 (dowódca plut. nadt. Waldemar Lepke);
- II miejsce – POWT – 47 (dowódca plut. nadt. Kazimierz Polanowski);
- II miejsce – POWT – 35 (dowódca kpr. Jerzy Żera) i POWT – 43 (dowódca kpr. Paweł Bławat).

Za uzyskanie czołowych lokat dowódcy ww. POWT otrzymali wyróżnienia w postaci nagród pieniężnych natomiast operatorzy urlopy nagrodowe¹⁵.

Od samego początku funkcjonowania nowego systemu r./lok. jego skuteczność sprawdzano m.in. podczas ćwiczeń sprawdzających, organizowanych przez poszczególne BWOP. Np. w dobie z 10 na 11 sierpnia 1965 r. ćwiczenie takie przeprowadzono na tzw. „prostej” Hel – Jantar, a jego celem było zabezpieczenie „prostej” Hel – Jantar przez POWT Hel i okręty dOP w Gdańsku. Podczas ćwiczenia zamierzano przekroczyć „prostą” w zasięgu stacji r./lok. POWT Hel, przy wykorzystaniu jednostki pływającej¹⁶.

¹³ ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1313, t. 13, Opracowanie zbiorowe zespołu DWOP z 25.09.1990 r., s. 2-3.

¹⁴ ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 140, Ocena sytuacji operacyjnej oraz projekt wytycznych do organizacji służby granicznej w KBWOP na okres wiosenno-letni 1965 r. z 21.04.1965 r., s.1-2; oraz Relacja J. Dobrowolskiego z 7.04.2004 r. (w posiadaniu autora).

¹⁵ ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 138, Rozkaz dowódcy KBWOP płka M. Dębickiego w sprawie wyników konkursu o najlepsze POWT KBWOP w 1965 r. z 9.06.1965 r.

¹⁶ ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 141, Notatka służbowa mjra Z. Majewskiego z przeprowadzonego ćwiczenia zabezpieczenia prostej Hel-Jantar w dniu 10/11.08.1965 r. z 16.08.1965 r., s. 1.

W ćwiczeniu wykorzystano jacht „ATOL” ośrodka żeglarskiego LOK w Jastarni z załogą i oficerami wydziału operacyjnego KBWOP. Jacht wypłynął 10 sierpnia 1965 r. o godz. 22.20 z portu Jastarnia.

W pierwszej połowie lat 60. – POWT WOP posiadały na swoim wyposażeniu stacje r./lok. polskiej konstrukcji (początkowo t. RO–231 a następnie RN–231) a także lunety i środki łączności przewodowej. Zamianem twórców systemu r./lok. dozoru granicy było szczelne zabezpieczenie całego Wybrzeża, poprzez obserwację małych środków pływających tzw. celów (np. t. materac pneumatyczny czy kajak). Jednak początkowe rozmieszczenie POWT tej formacji na Wybrzeżu nie zapewniało tego w 100%, ponieważ pomiędzy sąsiadującymi z sobą wieżami występowały tzw. pola martwe (nie objęte kontrolą)¹⁷.

Doświadczenia uzyskane z urządzeniami r./lok. w BBWOP i pozytywna ocena wykorzystanego systemu pozwoliły na opracowanie w latach następnych dwóch podstawowych typów wież obserwacyjnych, które zastosowano na wybrzeżu morskim:

- konstrukcji stalowej (zastosowane na odcinku od Dziwnowa do Ustki),
- oraz o konstrukcji struno – betonowej (zastosowane na pozostałym odcinku granicy morskiej)¹⁸.

Funkcjonujący od połowy lat 60. system składający się z 66 POWT wpłynął zasadniczo na poprawę skuteczności ochrony granicy. Dzięki niemu zapewniono ciągłą i nieprzerwaną obserwację Wybrzeża i wód terytorialnych zarówno w warunkach nocnych jak i przy złej widoczności. Pozwoliło to na ujawnianie:

- obcych jednostek pływających naruszających polskie wody terytorialne w sposób sprzeczny z obowiązującymi przepisami,
- środków pływających przybliżających się i odbijających od brzegu poza portami i przystaniami rybackimi,
- przelatujących przez granicę samolotów i balonów,

Ok. godz. 0.30 w odległości 2 Mm od „prostej” jacht został zauważony na ekranie stacji r./lok. POWT Hel i był prowadzony przez załogę POWT do zakończenia ćwiczenia. Ok. godz. 0.30 jacht został oświetlony przez reflektor włączony na polecenie dowódcy elementu służby granicznej z POWT Hel i był oświetlony do chwili podpłynięcia okrętu KP-120 pełniącego służbę na tzw. „prostej”. O godz. 0.50 okręt KP-120 na polecenie żołnierzy z POWT Hel zatrzymał ww. jacht w celu rozpoznania w czasie gdy jacht przekroczył „prostą”. Na podstawie przeprowadzonego ćwiczenia oceniono, że działanie służby POWT Hel i okrętu było właściwe

¹⁷ H. Dominiczak, *Kaszubska Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza w latach 1945-1988*, Warszawa 1996, s. 90-91 (odpis w zbiorach autora); oraz Kancelaria Morskiego Oddziału Straży Granicznej (MOSG) w Gdańsku, *Kronika Kaszubskiej Brygady WOP* (obecnie w ASG w Szczecinie).

¹⁸ Kancelaria MOSG w Gdańsku, *Historia Kaszubskiej Brygady WOP za rok 1962* (odpis w zbiorach autora), s. 5.

- oraz wszelkich sygnałów na morzu o awariach statków, katastrofach i innych zdarzeniach.

Mankamentem tego systemu w początkowym okresie jego funkcjonowania był brak w strażnicach nadmorskich odpowiednich środków pływających, przeznaczonych do interwencji i wyjaśniania nierozpoznanych celów na morzu terytorialnym, a angażowanie do tych zadań okrętów MBOP, rozlokowanych w dużych portach, uznano jako nieekonomiczne i nie w pełni skuteczne¹⁹.

Z początkiem sezonu letniego 1966 r. gdy pozwalała na to temperatura wody morskiej, dla wszystkich POWT na odcinku KBWOP, dokonywano sprawdzania stacji r./lok. na wykrywalność lekkich środków pływających takich jak: kajak, ponton czy łódź rybacka. Organizowano też często nocne kontrole sprawdzające czujność i skuteczność wykrywania tych środków przez dyżurujące załogi POWT.

W okresie wiosenno – letnim ustalono reżim pracy dla stacji r./lok. na wykrywalność lekkich środków pływających na odległość 3 Mm. Taki reżim pokrywał obserwacją techniczną cały odcinek granicy w nocy. W dzień obserwatorzy z wież, wyposażeni w lunety dalekiego zasięgu, również pokrywali obserwacją cały odcinek granicy.

W okresie jesienno – zimowym zakres obserwacji technicznej wydłużano, a nawet wprowadzano system pracy przemiennej. Obsady stacji r./lok., które nie prowadziły w danym czasie obserwacji znajdowały się w stałej gotowości do włączenia się do systemu obserwacji ciągłej. System pracy dla poszczególnych POWT na okres każdej doby, w zależności od występujących warunków atmosferycznych, ustalał na swoim odcinku każdy dowódca strażnicy²⁰.

W poł. lat 60. stacje r./lok. WOP pracujące na Wybrzeżu ulegały stosunkowo częstym awariom. Np. w sierpniu 1966 r. a więc w okresie kiedy występowało stosunkowo duże zagrożenie npg na odcinku KBWOP stacje r./lok. uległy awariom w 23 przypadkach, a łączny czas przerw w pracy wyniósł 210 godz. Przyczynami uszkodzeń były uszkodzenia cewek odchylających i zużycie się dławików ładujących.

Jeszcze dłuższe przerwy w pracy tych urządzeń wystąpiły w końcu tego roku. Np. w grudniu 1966 r. na odcinkach strażnic nadmor-

¹⁹ CAW w Warszawie, sygn. nr 1902/00, *Dzielo II*, T. 15, s. 35-36.

²⁰ J. Nikiforow, *W granicznym kalejdoskopie 1945-2005 – wspomnienia*, Gdańsk 2007, s. 57.

szych KBWOP stacje te uległy awariom w 20 przypadkach, a łączne przerwy w pracy wyniosły aż 1.075 godz.

Tabela nr 1
Ocena sprawności stacji r./lok. na odcinku KBWOP w sierpniu 1966 r.

Strażnice KBWOP dysponujące stacjami r./ lok. na POWT	Liczba przypadków przerw w pracy stacji r./lok.	Łączny czas przerw w pracy w godz.
<i>Strażnica Łeba</i>	5	42
<i>Strażnica Białogóra</i>	2	44
<i>Strażnica Karwia</i>	4	38
<i>Strażnica Jastamia</i>	8	60
<i>Strażnica Krynica Morska</i>	3	18
<i>Bport WOP Gdańsk</i>	1	8
Ogółem przypadków przerw w pracy	23	210

Źródło: ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1628, t. 55, Uzupelnienie sprawozdania operacyjnego KBWOP za sierpień 1966 r. z 6.10.1966 r., s. 1.

Tabela nr 2
Ocena sprawności stacji r./lok. na odcinku KBWOP w grudniu 1966 r.

Strażnice KBWOP dysponujące stacjami r./ lok. na POWT	Liczba przypadków przerw w pracy stacji r./lok.	Łączny czas przerw w pracy w godz.
<i>Strażnica Łeba</i>	2	35
<i>Strażnica Karwia</i>	1	384
<i>Strażnica Władysławowo</i>	3	168
<i>Strażnica Jastamia</i>	5	120
<i>Strażnica Jantar</i>	2	18
<i>Strażnica Krynica Morska</i>	4	218
<i>Strażnica Gdynia</i>	3	132
Ogółem przypadków przerw w pracy	20	1.075

Źródło: ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1629, t. 43, Sprawozdanie operacyjne Sztabu KBWOP za grudzień 1966 r., s. 3.

Przyczynami awarii stacji r./lok. były głównie usterki techniczne związane m.in. z: uszkodzeniem przekładni silnika napędu anteny, zbyt dużym napięciem zasilania na POWT-43 w strażnicy Karwia oraz uszkodzeniem agregatu prądownicy na POWT – 55A w strażnicy Krynica Morska²¹.

Na przełomie lat 1966 – 1967 r. średni współczynnik sprawności stacji r./lok. w nadmorskich BWOP uległ zwiększeniu i kształtował się na poziomie 95,6%.

*Tabela nr 3
Porównanie współczynnika sprawności stacji r./lok. nadmorskich BWOP
w latach 1966–1967*

Jednostka WOP	Współczynnik sprawności stacji r./lok. w %		Wzrost współczynnika w %
	Rok 1966	Rok 1967	
PBWOP	89,2	96	5,8
BBWOP	92	97	5,0
KBWOP	89,4	94,8	4,4
	90	95,6	5,6

Źródło: ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1838, t. 1, Ocena operacyjnej działalności jednostek WOP i niektórych zagadnień szkolenia w świetle realizacji rozkazu GIOT o zadaniach WOP w 1967 r., s. 7.

Służbę na wieżach obserwacyjnych organizowano z uwzględnieniem: lokalnych warunków panujących na danym odcinku Wybrzeża, nasilenia ruchu jednostek pływających oraz występującego zagrożenia przestępczością graniczną. Np. w propozycjach wytycznych do ochrony granicy morskiej w okresie wiosenno – letnim 1967 r. w rejonie Zatoki Gdańskiej nakazano aby:

„(...) Służbę na poszczególnych POWT organizować w oparciu o zasady instrukcyjne i dotychczas zdobyte doświadczenia, utrzymując

²¹ ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1629, t. 43, Sprawozdanie operacyjne Sztabu KBWOP za grudzień 1966 r., s. 3 - 4.

obserwację wzrokowo – techniczną całego akwenu Zatoki Gdańskiej i prostej Hel – Jantar. Obserwację techniczną prowadzić na zasięgach:

- POWT Hel – 6 Mm,
- POWT Jantar – 6–12 Mm,
- POWT Gdynia – 3 Mm,
- POWT Gdańsk – 2 Mm,
- POWT Górki Zachodnie – 3 Mm,
- ruchoma stacja r./lok. – 3 Mm (...) ²².

W tym czasie w nocy i w warunkach złej widoczności dwuosobowa zmiana żołnierzy na POWT (dowódca i podwładny) włączała stację r./lok. Jeden z żołnierzy prowadził obserwację ekranu radaru i przekazywał drugiemu namiary wykrytych obiektów, które przy pomocy specjalnej linijki (z naniesioną podziałką odpowiadającą kablom i Mm) wykreślano na planszecie. Dane te przekazywano następnie dyż. – operac. strażnicy, który z kolei przekazywał je do oficera dyżurnego – operacyjnego (ODO) BWOP. Tak więc cele wykryte i namierzone przez żołnierzy POWT wymieniano pomiędzy sąsiadującymi POWT i nadmorskimi strażnicami WOP podczas przepływu tych jednostek. Jednocześnie cele te nanoszono na mapę i lokalizowano na stole operacyjnym w brygadzie, aż do zawinięcia na redę portu docelowego lub wejścia jednostki pływającej do portu docelowego bądź przystani rybackiej.

W ciągu dnia obserwację z wież prowadzono przy pomocy lunet dalekiego zasięgu i tablic kierunkowych (okrągłych tablic zorientowanych wg stron świata z naniesioną podziałką umożliwiającą określenie kierunku lotu samolotów). Ustalenie odległości celu od brzegu było stosunkowo proste gdyż cel namierzano z dwóch sąsiadujących wież, a przecięcie tych namiarów wyznaczało dokładne położenie obiektu od linii brzegowej. Cele te przekazywano do centrum operacyjnego brygady telefonicznie ²³.

W roku 1967 napotymano również na znaczne problemy kadrowe związane z obsadą etatową na stanowiskach dowódców POWT. W tym czasie średnie uкомплектовanie na tych stanowiskach kształtowało się na poziomie 59%.

²² ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1629, t. 49, Stan zabezpieczenia granicy państwowej w okresie jesienno-zimowym 1966/1967. Propozycje organizacji służby w okresie wiosenno-letnim 1967 r. z 29.04.1967 r., s. 9.

²³ J. Nikiforow, W granicznym kalejdoskopie 1945-2005 – wspomnienia, Gdańsk 2007, s. 58.

Tabela nr 4
Stan ukończenia stanowisk dowódców POWT w roku 1967 r.

Jednostka WOP	Stan etatowy	Stan faktyczny	Odsetek ukończenia stanowisk w %
PBWOP	8	8	100
BBWOP	27	16	59
KBWOP	27	13	48
Ogółem w nadmorskich BWOP	62	37	59

Źródło: ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1838, t. 1, Ocena operacyjnej działalności jednostek WOP i niektórych zagadnień szkolenia w świetle realizacji rozkazu GIOT o zadaniach WOP w 1967 r., s. 11.

Również w następnym roku (1968) nie udało się rozwiązać problemów związanych z obsadą etatową dowódców POWT, bowiem stan ukończenia na tych stanowiskach wynosił na koniec tego roku przeciętnie 68%, a w poszczególnych jednostkach był znacznie zróżnicowany (PBWOP – 100%, BBWOP – 60% i KBWOP – 44%)²⁴.

Tylko w okresie jesienno – zimowym 1968 / 1969 na odcinku KBWOP stacje r./lok. przepracowały ogółem 56.942 godz., a służba r./lok. pomimo występujących trudności dosyć sprawnie usuwała występujące uszkodzenia. W wyniku zastosowania przemiennej metody pracy stacji r./lok. zaoszczędzono ok. 40% tego sprzętu, bez uszczerbku dla ochrony granicy. Do zasadniczych braków w tej służbie zaliczano brak fachowych umiejętności niektórych dowódców POWT²⁵.

Po wprowadzeniu systemu r./lok. do ochrony granicy morskiej – był on nadal testowany. Między innymi od 5 do 9 września 1969 r. komisja z Szefostwa WOP pod przewodnictwem płka Stanisława Łuczyńskiego przeprowadziła na odcinku strażnicy WOP w Kołobrzegu badania mające na celu ustalenie możliwości wykrywania przez system r./lok. pętwonurków oraz nisko przelatujących samolotów i śmigłowców. Do prób w tym zakresie wykorzystano stację r./lok. t. TRN-524. Badania przeprowadzono przy słonecznej pogodzie, stanie morza 0° – 1° B, tem-

²⁴ ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1839, t. 7, Sytuacja i działalność operacyjna jednostek WOP w 1968 r. Wnioski i propozycje do działania w 1969 r. z 17.01.1969 r., s. 34.

²⁵ ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 2318, t. 6, Ocena stanu zabezpieczenia granicy państwowej w okresie jesienno-zimowym 1968/1969. Propozycje na okres wiosenno-letni 1969 z 23.04.1969 r., s. 5.

peraturze powietrza 18°C, temperaturze wody 16°C i słabym wietrze w kierunku północno – zachodnim. Podczas ćwiczeń stwierdzono możliwość wykrycia pletwonurka przez stację t. TRN–524 i RN–231 tylko w sytuacjach, gdy pletwonurek pływał na powierzchni wody oraz wtedy, gdy nad powierzchnię wody wystawała jakakolwiek część jego ciała lub wyposażenia (butle powietrzne, tlenowe, pletwy itp.). W przypadku całkowitego zanurzenia pływającego stacje r./lok. nie były w stanie stwierdzić jego obecności. Ujawnienie pletwonurka na powierzchni morza było możliwe tylko na zakresie pracy stacji r./lok. do 1,5 Mm przy stanie morza do 1° B. Natomiast samolot t. An–2 był wykrywany przez stację r./lok. na wysokości do 500 m przeciętnie z odległości 10 Mm (18. 520 m) a śmigłowiec t. SM–1 z odległości 7 Mm (12.900 m).

Czas przebywania tych środków w zasięgu obserwacji uznano jako wystarczający do dokładnego ich rozpoznania, określenia elementów ruchu (z wyjątkiem wysokości) oraz złożenia odpowiednich meldunków służbom dyżurnym – operacyjnym.

We wnioskach komisja stwierdziła, iż istniejący system r./lok. w WOP nie pozwalał na skuteczne zabezpieczenie granicy morskiej przed przenikaniem pletwonurków. W związku z powyższym proponowano zaniechać prowadzenia dalszych badań w zakresie wykrywania pletwonurków przy pomocy systemu r./lok. Jednocześnie sugerowano rozpoczęcie poszukiwań innych, skuteczniejszych urządzeń technicznych służących do ujawniania tego rodzaju celów (np. echosondy, zagrody laserowe itp.)²⁶.

Należy nadmienić, że również ruch sportowo – turystyczny, który odbywał się w tym czasie na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym był zabezpieczany i nadzorowany przez żołnierzy z nadmorskich BWOP. W tym celu rejony pływania obejmowano m.in. ścisłą obserwacją ze strony elementów służby pełnionej na POWT strażnic WOP. Miało to zagwarantować niedopuszczenie do npg przez jednostki pływające i uniemożliwić kontaktowanie się ich załóg z załogami obcych statków przepływających przez te wody, w ramach prawa nieszkodliwego przepływu²⁷.

Pod koniec lat 60. w skład systemu obserwacyjnego i r./lok. WOP na granicy morskiej wchodziło ogółem 61 POWT. Największą licz-

²⁶ Archiwum Marynarki Wojennej (AMW) w Gdyni, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 120, Sprawa zdanie z przebiegu badań operacyjnych mających na celu ustalenie możliwości wykrywania pletwonurków oraz nisko lecących samolotów i śmigłowców przez system radiolokacyjny WOP z 9.09.1969 r., s. 1-3.

²⁷ AMW w Gdyni, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 38, Zarządzenie szefa WOP płka M. Dębickiego nr 47 z 1.06.1967 r.

bą wież dysponowała KBWOP (28) i BBWOP (22). Najmniej wież obserwacyjnych posiadała PBWOP (11)²⁸.

Przeprowadzona w końcu 1967 r. weryfikacja na stanowiskach dowódców POWT wykazała, że większość dowódców posiadała wymagane kwalifikacje i z powodzeniem mogła wykonywać swoje obowiązki, co znajdowało potwierdzenie w praktyce życia codziennego. Na ogólny stan 37 dowódców tego szczebla tylko 5 nie zostało zweryfikowanych pozytywnie, w tym 2 świeżo przyjętych do służby nadterminowej. Najniższy stan ukończenia dowódców POWT występował w KBWOP, w której najwięcej dowódców POWT, z różnych względów wykruszyło się²⁹.

Sytuacji kadrowej w tej grupie personelu nie udało się polepszyć do końca 1969 r. Wg stanu z 1 grudnia 1969 r. średnie ukończenie kadry na tych stanowiskach na całej granicy morskiej wynosiło 68%, jednak w poszczególnych brygadach było znacznie zróżnicowane. Np. w PBWOP było najwyższe i wynosiło 100%, w BBWOP – 60% a w KBWOP tylko 44%. Pomimo takiego stanu rzeczy stwierdzono również niewłaściwe wykorzystywanie dowódców POWT w służbie (za wyjątkiem PBWOP). Najczęściej pełnili oni funkcję tzw. kontrolnego w straźnicy (co 3 – 4 dni), w zależności od ilości podoficerów zawodowych w straźnicy pilnowali porządków w straźnicy (wyręczając szefów), a na POWT nie byli obecni nawet przez 3 – 4 dni.

Nie egzekwowano od nich, a niejednokrotnie nie stwarzano im warunków do wypełniania podstawowych obowiązków, jakimi były codzienne przeglądy stacji r./lok. oraz kontrole stacji i pełnienia służby.

Także starszych operatorów r./lok. wykorzystywano niewłaściwie do służby. Np. starszy operator z POWT–2 pełnił funkcję nieetatowego pisarza straźnicy WOP w Świnoujściu, a starszy operator POWT–62 (stacja t. RN–231) tylko służbę obserwatora w porze dziennej³⁰.

W drugiej połowie lat 60., pomimo stosunkowo krótkiego okresu funkcjonowania wież obserwacyjnych na granicy morskiej zdarzały się przypadki, że ulegały one poważnym uszkodzeniom. Sytuacja taka miała miejsce 29 października 1969 r. na odcinku ochraniającym przez KBWOP. O godz. 15³⁵ uległa zniszczeniu wieża POWT–43 straźnicy WOP Biało-

²⁸ Tamże, t. 120, Zał. nr 1 do Instrukcji współdziałaniu MW z WOP z 1969 r.

²⁹ ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1838, t. 1, Ocena operacyjnej działalności jednostek WOP i niektórych zagadnień szkolenia w świetle realizacji rozkazu GIOT o zadaniach WOP w 1967 r., s. 11.

³⁰ ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1839, t. 7, Konspekt wykładu pt. „Zasadnicze operacyjno-szkoleniowe problemy ochrony granicy morskiej” z 12.08.1969 r., s. 15.

góra. W wyniku przewrócenia się wieży obserwacyjnej (strunobetonowej) zniszczeniu uległa m.in. jej konstrukcja (całkowicie), nadajnik radaru obserwacyjnego t. RO-231 oraz inne urządzenia.

Powołana do wyjaśnienia okoliczności tego zdarzenia komisja stwierdziła, że bezpośrednią przyczyną przewrócenia się wieży było pęknięcie spawu na pochwie przytrzymującej klin, co spowodowało wypadnięcie klina wraz z linką, w wyniku czego cała konstrukcja została pozbawiona stabilności w pracy. Przy silniejszym wietrze spowodowało to jej przewrócenie. W dniu zdarzenia siła wiatru wynosiła 9 °B a w porывach 10 °B i więcej. Żołnierze pełniący służbę nie doznali obrażeń bowiem dowódca strażnicy Białogóra przewidując taką możliwość rozwoju sytuacji o godz. 12²⁰ nakazał przeniesienie obserwatorów wszystkich wież ze stanowisk SB-2 na SB-1³¹.

Należy również podkreślić, iż brzegowy system obserwacji i r./lok. WOP nie był jedynym wykorzystywanym w tym czasie na wybrzeżu. Uzupełniał go system r./lok. MW oraz sprzęt znajdujący się na wyposażeniu jednostek pływających MBOP.

Pod koniec 1968 r. na okrętach pływających pod zieloną banderą znajdował się m.in. następujący sprzęt obserwacji technicznej:

- stacje r./lok. t. RN-231 (okręty t. 324, 325),
- stacje r./lok. t. „REJA” (okręty t. 321, 322, 323),
- stacje hydroakustyczne t. MG-I1,
- stacje rozpoznania t. „NICHROM” (okręty t. 321, 322, 323).

Stan techniczny stacji r./lok. t. RN-231, stacji hydroakustycznych t. MG-I1 oraz urządzeń rozpoznania t. „NICHROM” na okrętach MBOP oceniono jako dobry. Jednak pomimo dobrego stanu technicznego stacji hydroakustycznych t. MG-I1 nie mogły one w praktyce zabezpieczyć zadań przydzielonych okrętom podczas rejsu, ze względu na występowanie dużych zakłóceń³².

Natomiast na początku 1972 r. na jednostkach pływających MBOP znajdowały się nw. środki obserwacji technicznej.

Stacje r./lok. t. RN-231 (zainstalowane na okrętach OP-302, 303, 304, 305). Ich stan był bardzo dobry. Instalowano je również na

³¹ ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 2435/136, t. 89, Meldunek operacyjny Sztabu KBWOP nr 303/69 z 30.10.1969 r.; oraz Tamże, Meldunek Specjalny dotyczący tego zdarzenia z 6.11.1969 r.

³² ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1839, t. 91, Zabezpieczenie techniczne okrętów MBOP (materiał na posiedzenie RW MBOP) według stanu na miesiąc grudzień 1968 r., s. 8.

okrętach OP–317 i OP–315. Stacje te dobrze wykrywały cele o małych wymiarach i w pełni były przydatne do wykonywania zadań w ochronie granicy morskiej.

Stacje r./lok. t. „REJA” (zainstalowane na okrętach OP–321, 322, 323) były technicznie sprawne i w stopniu zadowalającym mogły być wykorzystywane do służby granicznej. Jednak występujące w nich bardzo częste uszkodzenia oraz całkowity brak do nich zasadniczych części zamiennych sprawiał poważne trudności w utrzymaniu ich w stałej sprawności technicznej i należytej eksploatacji.

Stacje r./lok. t. „ŻARNICA” (na okrętach OP–311, 312, 313, 314, 316, 318, 319) były sprawne, lecz ze względu na słabą wykrywalność małych obiektów nie spełniały warunków wymaganych w służbie granicznej na morzu.

Stacje hydrolokacyjne t. MG–11 i t. TAMIR–11 na okrętach: OP 321, 322, 323, 324, 325, 318, 319 były sprawne natomiast stan stacji „TAMIR–10” na okrętach: OP–311, 312, 313, 314, 316 oceniano jako dostateczny. Stacje MG–11 i „TAMIR–11” w pełni mogły być wykorzystywane do poszukiwań okrętów podwodnych, jednak ich wykorzystanie w akcjach granicznych było bardzo ograniczone ze względu na ich odmienne właściwości techniczne. Natomiast stacje „TAMIR–10” całkowicie nie nadawały się do ww. celów.

Stacje rozpoznania r./lok. t. „NICHROM” (na okrętach: t. OP–302, 303, 304, 321, 323) były w pełni sprawne i wykorzystywane zgodnie z ich przeznaczeniem (na OP–322 była w remoncie)³³.

Bieniecki Ireneusz; Obserwacja i radiolokacyjny dozór Wojsk Ochrony Pogranicza na polskim wybrzeżu morskim w latach 1960 – 1991 (powstanie – rozwój – organizacja) – część I – lata 60, Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia nr 3/11, Koszalin 2011, s. 73 – 90.

³³ AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 234, Analiza stanu łączności i obserwacji technicznej w MBOP flagowego oficera łączności i obserwacji MBOP kmadra por. Wł. Babraja z 24.04.1972 r., s. 3-4.