

kmdr ppor. dr Grzegorz Goryński

Morski Oddział SG w Gdańsku

**ORGANIZACJA OCHRONY MORSKIEJ GRANICY POLSKI PRZEZ
WOJSKA OCHRONY POGRANICZA W LATACH 1946 – 1965.
WYBRANE PROBLEMY. Cz. II.***

Służba w ochronie granicy państwowej na terenie portów morskich

Z chwilą uruchomienia portów morskich – szczególnie w Gdyni i Gdańsku – kontrolę ruchu osobowego i towarowego powierzono Milicji Morskiej. Miała ona przeciwdziałać m.in. nielegalnej migracji i przemytowi.¹ Jej działalność w ochronie morskiej granicy państwa – jak się w praktyce okazało – była tymczasowa i trwała do czasu faktycznego przekazania tych zadań utworzonym w tym celu pododdziałom Wojsk Ochrony Pogranicza (strażnikom i Przejściowym Punktem Kontrolnym). Już w tym okresie poszukiwano skutecznych sposobów pełnienia służby w portach. Ciągłe doskonalona była odprawa graniczna statków i osób oraz skuteczność posterunków stałych i granicznej służby patrolowej.

W myśl ustaleń zawartych w rozkazie 0245/Org z 13 września 1945 r. do ochrony granicy morskiej powołany został jeden – 4 Oddział WOP. Powołanie pododdziałów kontroli ruchu granicznego i ich organizację uzupełniał dopiero kolejny rozkaz NDWP nr 0304/Org z 28 października 1945 r. Zobowiązywał on dowódcę POW, aby do 15 listopada 1945 r. sformował na obszarze okręgu Przejściowe Punkty Kontrolne (PPK) w portach: Gdańska, Gdyni, Kołobrzegu i Szczecina. Kłopoty kadrowe okazały się zasadniczą przeszkodą w planowej organizacji również i tych pododdziałów. Faktyczne przekazanie przez Milicję Morską służby w portach Wojskom Ochrony Pogranicza nastąpiło dopiero 15 stycznia 1946 r. Tego dnia od godz. 14.00 wopiści rozpoczęli na tym

* Część I tego artykułu ukazała się w numerze 9 „Biuletynu” z 1999 r.

¹ H. Kula, *Granica morska PRL 1945-1950*, Warszawa 1979, s. 44-45.

terenie samodzielną służbę graniczną² ponosząc całkowitą odpowiedzialność za stan ochrony granicy państwowej. Zadania wykonywane dotychczas na obszarze portu przez tę formację przejęte zostały do realizacji przez dwa równorzędne i niezależne od siebie pododdziały WOP: strażnice i PPK. Według mojej oceny brak doświadczenia w organizacji przez WOP ochrony granicy państwowej w portach sprawił, że sprawy związane bezpośrednio z kontrolą ruchu granicznego oddzielono od wszelkich innych działań żołnierzy WOP. Jak się wydaje obawiano się, że skupienie w ramach jednego pododdziału tak różnorodnych i odpowiedzialnych zadań może ujemnie wpłynąć na przyszłe efekty, a tym samym na stan ochrony granicy.

Ochrona granicy państwowej w porcie handlowym była zadaniem złożonym. O ile odcinek nadmorski można było zabezpieczyć wspomnianymi wcześniej klasycznymi formami, to w portach morskich takie rozwiązanie nie gwarantowało skuteczności. Port nie leży na linii granicy, lecz w głębi kraju, a właśnie tu przeprowadza się odprawę graniczną i celną. Statek uważany jest za część terytorium obcego państwa. Bywa to przeważnie duży obiekt o skomplikowanej budowie. Można na niego stosunkowo łatwo wejść i skutecznie ukryć się przed odprawiającymi statek funkcjonariuszami. Na terenie portu – przy obsłudze statków – pracuje wiele wyspecjalizowanych firm zatrudniających bardzo wielu robotników. Tu również przebywają marynarze ze statków stojących w porcie. Warunki te sprawiły, że ówczesne porty morskie stały się atrakcyjne dla tych, którzy zamierzali nielegalnie opuścić Polskę drogą morską. Wystarczyło „tylko” wejść przez płot do portu, dostać się na statek i czekać na wypłynięcie.

Strażnice i PPK miały nie dopuścić do nielegalnego naruszenia granicy państwowej na terenie portu. Realizacja tego zadania polegała na ścisłym wykonywaniu przez nie ustalonych czynności. PPK miały: przyjmować i odprawiać statki, przeprowadzać kontrolę paszportową załóg i pasażerów, wizować przepustki osobom pracującym w porcie. Strażnice powinny natomiast wystawiać wzdłuż nabrzeży sieć posterunków obserwacyjnych i patroli, które zapobiegały niekontrolowanemu

² Zob. G. Goryński, *Służba żołnierzy Wojsk Ochrony Pogranicza w ochronie granicy morskiej na terenie portów Gdyni i Gdańska w latach 1946–1956*, „Biuletyn Historyczny”, Muzeum Marynarki Wojennej nr 12, Gdynia 1992, s. 69–83.

przenikaniu osób oraz towarów ze statku na ląd i odwrotnie. Patrole miały także przeprowadzać wyrwykową kontrolę pracowników zatrudnionych w porcie oraz w trakcie opuszczania go, kontrolować środki transportu wywożące towary przybyłe drogą morską.³

Sytuacja na terenie dużych portów – szczególnie w Gdyni i Gdańsku – była skomplikowana. Na początku 1946 r. ruch statków był już duży. Gromadzono tu różne atrakcyjne dobra, wysyłane później w głąb Polski lub ładowano na statki. Dlatego na tym obszarze działały różne uzbrojone straże ochronne, które miały zapobiegać działalności przestępczej. Zakres ich aktywności nie był często sprecyzowany. W związku z tym dochodziło do zatargów, kończących się nierzadko użyciem broni. Pojawienie się na terenie portu jeszcze jednego organu – Wojsk Ochrony Pogranicza – sytuację tę jeszcze bardziej skomplikowało. Wskutek braku rozgraniczenia kompetencji między poszczególnymi instytucjami nową formację (WOP) zaczęto traktować jako pracowników podległych Ministerstwu Skarbu, a Urzędy Celne usiływały wykorzystywać wopistów do wykonywania różnych zadań własnych, nie mających nic wspólnego z ochroną granicy.⁴

16 i 17 lutego 1946 r. w Kapitanacie Portu Gdańsk odbyła się specjalna konferencja dotycząca uporządkowania zagadnień bezpieczeństwa w portach i na Wybrzeżu.⁵ W znaczący sposób uporządkowała ona szereg

³ ASG, sygn. 147/3, k. 413–416; Instrukcja współdziałania administracji z organami bezpieczeństwa portów; J. Ławski, *Ochrona granic Polski Ludowej 1945-1948*, Warszawa 1974, s. 98.

⁴ Z. Dziubiński, *Ochrona Granicy Państwowej przez Wojska Ochrony Pogranicza na terenie województwa gdańskiego w latach 1945-1948*, Gdańsk 1968 (maszynopis pracy magisterskiej udostępnionej przez autora), s. 68.

⁵ W konferencji uczestniczyli przedstawiciele ministerstw działających w porcie, służb obsługi, Komendy Wojewódzkiej MO i Wojewódzkiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego. WOP reprezentowali: szef Departamentu płk Gwidon Czerwiński, szef Wydziału WOP przy POW – ppłk Karol Bacz i komendant gdańskiego PPK kpt. Jerzy Łabądz. Uczestnicy konferencji stwierdzili, że aktualna sytuacja w portach wymaga zdecydowanych i skoordynowanych działań wszystkich organów państwowych w celu przywrócenia bezpieczeństwa. Określono, że za porządek w porcie całkowicie odpowiada Kapitan Portu, który w sprawach administracyjno-portowych posiada prawo zwracania się do organów WOP, MO i SOK o pomoc w egzekwowaniu zarządzeń. Za upoważnione do działania na terenie portu uznano: WOP, UC, MO, Straż Portową (SP), Straż Ochrony Kolei (SOK), Ochronę UNRRA. Pozostałe formacje ochronne działające dotychczas w porcie winny zdać broń organom MO i odtąd służbę pełnić w charakterze

kwestii związanych ze współdziałaniem organów administracji i bezpieczeństwa na terenie portów, określając precyzyjnie ich zadania i kompetencje. Pośrednio wpłynęła ona na lepsze zabezpieczenie nienaruszalności granicy w porcie. Ustalając kompetencje poszczególnych organów określiła, że prawo wstępu na statki oraz działalność w pasie tzw. drogi granicznej (pas szerokości 25 m od nabrzeża w głąb łądu) posiadają tylko: organy WOP do przeprowadzania prac granicznych i dokonywania kontroli paszportowej oraz organy celne do rewizji celnej. Wszystkie inne instytucje państwowe mogą wykonywać swoje czynności na statkach i w obrębie drogi granicznej, tylko w asyście organów WOP po uzyskaniu odpowiednich przepustek od kierownika PPK urzędującego w danym porcie. Pokład statku należący do danego państwa – instrukcja określiła – jako teren danego państwa, do którego ów statek należy. Wejście na jego pokład równało się z przekroczeniem granicy politycznej i celnej Rzeczypospolitej Polskiej.⁶

We wrześniu 1946 r. przeprowadzono pierwszą reorganizację Wojsk Ochrony Pogranicza. Miała ona wpływ na pododdziały pełniące służbę w portach. Rozkaz nr 0153/Org Naczelnego Dowódcy WP z 21 września 1946 r. zmieniał dotychczasowe PPK działające w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Zostały one przeformowane w PPK Morskie (MPPK) o stanie etatowym 66 wojskowych i 4 pracowników cywilnych, a strażnice działające na tym terenie zaliczone zostały do „strażnic specjalnych” z odpowiednio zwiększonymi stanami osobowymi oraz wyposażone w niezbędną do operacyjnego zabezpieczenia rejonów portowych liczbę motorówek.⁷

W niespełna pół roku od pierwszej reorganizacji WOP przeprowadzono kolejną. Uwzględniono w niej specyfikę terenu i jego zagrożenie oraz stopniowy rozwój handlu morskiego, rybołówstwa i żeglarstwa. Na

stróżów – dozorców, korzystając z pomocy Straży Portowej; ASG, sygn. 147/3, k. 166–167; Protokół konferencji odbytej w celu uporządkowania zagadnień bezpieczeństwa w portach i na Wybrzeżu Rzeczypospolitej; ASG, sygn. 147/3, k. 413–416; Instrukcja współdziałania administracji z organami bezpieczeństwa portów.

⁶ Ibidem, k. 413–416.

⁷ J. Ławski, op. cit., s. 195–196; ASG, sygn. 217/3, k. 7–12. Rozkaz organizacyjny.

wybrzeżu zmieniono nazwę MPPK na „Morskie Graniczne Placówki Kontrolne” (MGPK) oraz zwiększono im etat.⁸

Od stycznia do sierpnia 1948 r. dowództwo 12 Oddziału WOP (od 1 maja 1948 r. 4 Brygada Ochrony Pogranicza), aby usprawnić służby w portach Gdyni i Gdańska, przeprowadziło szereg zmian. Istniejące dotąd strażnice specjalne podporządkowano kierownikom MGPK. Ponadto porty podzielono na rejon, w których utworzono placówki. Początkowo w każdym z nich istniały po trzy, a po upływie dwóch miesięcy pięć rejonów. Służbę w każdym rejonie pełnił oficer kontroler lub podoficer z ekipą kontrolerską i grupą żołnierzy przeznaczoną do zabezpieczenia podległego im rejonu i statków. Nad całością służb w porcie czuwał „oficer dyspozytor”. Odtąd za organizację służby w porcie i jej efekty odpowiedzialny był kierownik MGPK.⁹ Przeprowadzone zmiany organizacyjne pododdziałów wynikały z wciąż rosnących zadań w ochronie granicy państwowej na terenie portów morskich. Wpływały one – moim zdaniem – na ich większą stabilność organizacyjną i lepszą organizację służby na tym odcinku. Podporządkowanie strażnic specjalnych MGPK było korzystne z punktu służby granicznej. Eliminowało ono dwutorowość dowodzenia i wopowską dwuwładzę w porcie. Odtąd kierownik MGPK był jedynym dowódcą wojskowym mogącym wydawać rozkazy żołnierzom pełniącym służbę na tym terenie. Decydował on o sposobie zabezpieczenia całego portu, dysponował także większymi siłami, co pozwalało na stosowanie w większym stopniu manewru w służbie.

Włączenie od 1 stycznia 1949 r. Wojsk Ochrony Pogranicza do Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego wpłynęło na określenie tym pododdziałom nowych wymogów i zadań wypływających z zaostrzenia się sytuacji wewnętrznej i międzynarodowej. Zmieniono też kształt organizacyjny. Na początku tego roku Główny Inspektor Ochrony Pogranicza – płk Roman Garbowski – wystąpił z wnioskiem do Ministerstwa BP o wzmocnienie morskiego odcinka granicy i przeprowadzenie reorgani-

⁸ Na podstawie zarządzenia MON z 22 czerwca 1947 r. dotychczasowe PPK przemianowano na Graniczne Placówki Kontrolne (GPK); H. Dominiczak, *Kaszubska Brygada WOP i jej działalność w latach 1945–1988*, s. 48 (maszynopis w posiadaniu autora); J. Ławski, op. cit., s. 200.

⁹ Z. Dziubiński, op. cit., s. 96, 157 i 178; E. Poleszak, *XXX lat Batalionu Portowego Gdańsk Kaszubskiej Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza*, Gdańsk 1975, s. 19 (maszynopis w posiadaniu autora).

zacji w systemie jej ochrony. Jedną z propozycji dotyczyła portów. Zgłoszono wniosek sformowania specjalnych batalionów ochrony portów, zdolnych dokonywać specjalnej kontroli i ochraniać całość odcinków na ich obszarze.¹⁰

Na podstawie rozkazu nr 055/Org Ministra Bezpieczeństwa Publicznego z 9 czerwca 1949 r. rozformowane zostały Morskie Graniczne Placówki Kontrolne oraz będące w ich składzie strażnice specjalne. Na ich miejsce powołano w portach Szczecina, Gdyni i Gdańska „Samodzielne Bataliony Kontroli Granicznej”, podnosząc im jednocześnie stan osobowy.¹¹ Nowa nazwa nie była w pełni adekwatna, gdyż bataliony samodzielności organizacyjnej nie posiadały. Wchodziły w skład brygad i podlegały ich dowództwu. Funkcjonowały one do połowy 1950 r. 3 czerwca tego roku na podstawie rozkazu MBP powołano w ramach „(...) dostosowania etatów Wojsk Ochrony Pogranicza do faktycznych potrzeb i zmienionych warunków służby, zaistniałych na skutek wzmożonego ruchu granicznego” w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie Bataliony Portowe WOP.¹² Rok 1951 był wyjątkowo bogaty w zmiany organizacyjne. W 16 Brygadzie WOP największa dotyczyła batalionów portowych w Gdyni i Gdańsku. Na początku maja tego roku rozwiązane zostały istniejące w tych pododdziałach kompanie i strażnice.¹³ Rozkazem z 3 maja 1951 r. na ich miejsce dowódca brygady płk Witold Kłoczko wprowadził w ramach batalionów portowych następującą organizację: grupę kontrolerską, której stan miał liczyć 32 żołnierzy (kontrolerów)

¹⁰ H. Dominiczak, *Zarys historii Wojsk Ochrony Pogranicza 1945-1985*, Warszawa 1985, s. 69–71.

¹¹ ASG, sygn. 221/2, k. 21–23; Rozkaz organizacyjny nr 055/Org MBP z 7.06.1949.

¹² ASG, sygn. 225/1, k. 4-12; Rozkaz organizacyjny MBP nr 043/Org 3.06.1950; ASG, sygn. 225/2, k. 87-90; Rozkaz organizacyjny WOP nr 0011/Org z 20.06.1950.

¹³ W styczniu 1951 r. batalion portowy WOP Gdańsk, którym dowodził mjr Adam Mickiewicz, liczył dwie strażnice liniowe. Pododdział ten w swoim składzie miał: sztab, strażnicę liniową nr 1 (pluton strzelecki w składzie pięciu drużyn strzeleckich i pluton fizylierów – 5 drużyn fizylierów) i nr 2 (pluton strzelecki – 4 drużyny strzeleckie oraz dwa plutony fizylierów po 4 drużyny fizylierów w każdym). Batalion portowy WOP Gdynia, którym dowodził kpt. Marek Brzozowski, oprócz sztabu posiadał jeszcze: kompanię liniową (3 plutony fizylierów po 4 drużyny w każdym plutonie) i kompanię strzelecką (3 plutony strzeleckie po 4 drużyny w każdym); ASG, sygn. 151/63, k. 126-127; Pismo szefa sztabu 4 Brygady WOP do Wydziału organizacyjnego D WOP nr 05477 z 4.11.1950.

i 6 plutonów liniowych. Służbę w porcie batalion pełnił w następujący sposób. Plutony podzielono na dwie części. Trzy plutony tworzyły jedną zmianę, która udawała się do służby w porcie na 24 godziny. Dowódca plutonu na okres służby był dowódcą warty i wraz z podwładnymi pełnił ją w wyznaczonym rejonie. Do izolacji statku wystawiano służbę trzyzmianową a żołnierzy zmieniano co dwie godziny. Przy statkach pełnomorskich wystawiano posterunki dwuosobowe, a do jednostek obsługujących port wysyłano posterunek jednoosobowy. Całością służb w porcie przez 24 godz. ze sztabu kierował oficer tzw. „dyspozytor”. Był on jednocześnie oficerem operacyjnym i przełożonym wart. Z grupy kontrolerów utworzono trzy podgrupy. Każda składała się z: starszego kontrolera, dwóch kontrolerów i jednej drużyny młodszych kontrolerów. Podgrupa w porcie pełniła służbę przez całą dobę w miejscu zapewniającym najlepszą łączność z dyspozytorem (przeważnie w kapitanacie portu). Druga podgrupa przebywała w tym czasie w sztabie batalionu, gdzie organizowano dla niej normalne szkolenie (6 godz. dziennie) Trzecia natomiast odpoczywała po służbie z tym, że w ciągu dnia przez okres 6 godzin również się szkoliła.¹⁴

Ta organizacja, której ideą było usprawnienie służby oraz stworzenie możliwości bezpośredniego kierowania pododdziałami i służbą graniczną przez sztaby batalionów portowych oraz zapewnienia lepszej korelacji procesu szkolenia, nie przyniosła zamierzonych rezultatów. W styczniu 1952 r. nowy dowódca 16 Brygady WOP ppłk Jakub Margules wydał rozkaz zmieniający dotychczasową organizację w batalionach portowych i nakazał powrócić w tych pododdziałach do struktury kompanijno–strażnicowej. Głównym powodem tej zmiany – według mnie –

¹⁴ W skład grupy kontrolerskiej wchodził: dowódca grupy – pomocnik szefa sztabu batalionu do spraw kontroli ruchu granicznego; zastępca dowódcy grupy – oficer zwiadu batalionu; 3 dyspozytorów, 6 kontrolerów (oficerowie lub starsi podoficerowie); trzy drużyny młodszych kontrolerów (każda w składzie: dowódca drużyny – starszy sierżant + 5 podoficerów). Każdy pluton po zmianie organizacji składał się z dwóch drużyn strzeleckich i dwóch drużyn fizylierów. Na dowódców plutonów wyznaczano oficerów lub doświadczonych podoficerów zawodowych. Zastępcami dowódców plutonów zostali podoficerowie zawodowi, a gdy ich nie było podoficerowie służby zasadniczej. Każda drużyna liczyła trzynastu (1+12) żołnierzy. Ogółem w każdym z batalionów portowych było po 24 drużyny; ASG, sygn. 152/78, k. 137; Rozkaz nr 0038 Org/51 dowódcy 16 Brygady WOP z 3.05.1951 r.; Wspomnienia ze służby płk. rez. Jana Nikiforowa (w prywatnym archiwum autora).

było znaczne obniżenie¹⁵ się poziomu wykształcenia i dyscypliny żołnierzy.

Na przełomie 1952–1953 podjęto kolejny już raz prace nad organizacją batalionów portowych dostosowując ją do aktualnych wówczas potrzeb. Aby sprostać stawianym przez Dowództwo WOP zadaniom, siły tych pododdziałów nie wystarczały i należało je zwiększyć. W opracowanym projekcie obsady etatowej batalionów portowych Gdyni i Gdańska dowództwo 16 B WOP zaproponowało daleko idące zmiany organizacyjne i etatowe. Polegały one na tym, aby tak zorganizować gdyński batalion posiadający dotychczas dwie kompanie, aby składał się on z: dwóch strażnic do zabezpieczenia portu handlowego, jednej strażnicy do ochrony w porcie rybackim i dwóch strażnic młodszych kontrolerów. Ogółem batalion ten miał liczyć 915 żołnierzy, czyli zwiększyć się o ok. 50% stanu etatowego. Nieco mniejsze zmiany zaproponowano w gdańskim batalionie portowym. Poza istniejącymi już dwiema strażnicami zabezpieczającymi port handlowy, proponowano utworzyć jedną strażnicę młodszych kontrolerów. Po przeprowadzeniu wspomnianej reorganizacji pododdział ten miał powiększyć się o ok. 20% i liczyć 519 żołnierzy.¹⁶ Dowództwo WOP biorąc pod uwagę potrzeby i aktualne możliwości, częściowo uwzględniło wnioski 16 B WOP. W marcu 1953 r. dokonano pewnej reorganizacji batalionu portowego WOP w Gdyni. Na miejsce istniejących kompanii utworzono trzy strażnice (o numeracji 1, 2, 3). W kwietniu tego roku powstała natomiast strażnica nr 4 do zabezpieczenia portu rybackiego. W batalionie portowym WOP Gdańsk żadnych zmian nie dokonano.¹⁷ Istotne zmiany w organizacji batalionów portowych przeprowadzono dopiero w listopadzie 1954 r. Realizując rozkaz ministra Bezpieczeństwa Publicznego nr 0012/ WW z 31 sierpnia 1954 r. w sprawie zmian etatowych w WOP, określone zostało także zadanie dla dowódców 12 i 16 B WOP. Dowódca 12 B WOP miał do 25 listopada tego roku zorganizować w nowej liczbie strażnice w batalionie portowym WOP Szczecin i nadać im kolejne numery od 1–7 oraz zmienić numera-

¹⁵ ASG, sygn. 152/75, k. 126 i sygn. 153/61, k. 131-132; Sprawozdanie operacyjne 16 Brygady WOP za maj 1951 i styczeń 1952.

¹⁶ ASG, sygn. 154/53, k. 77–82; Projekt obsady etatowej strażnic Batalionów Portowych Gdynia i Gdańsk.

¹⁷ A MOSG, sygn. 74/64, t. 91/1, k. 54; Historia powstania i działania 16 B WOP.

cję strażnic Batalionu portowego WOP Świnoujście nadając im dalsze kolejne numery od 8–10. Dowódca 16 B WOP miał natomiast zorganizować strażnice w batalionie portowym WOP Gdynia w nowej liczbie nadając im kolejne numery od 1–7 i w Gdańsku od 8–11.¹⁸

Przeprowadzona w listopadzie 1954 r. reorganizacja batalionów portowych WOP kończyła ciąg zmian i przekształceń organizacyjnych jakie od 1946 r. przeprowadzano w pododdziałach ochraniających granicę państwową na terenie portów morskich. Do połowy 1956 r. pozostały one w niezmienionej strukturze. Rezygnacja z dotychczasowego systemu ochrony granicy spowodowała poważną redukcję żołnierzy, a w konsekwencji wpłynęła również na zmniejszenie liczby strażnic w batalionach portowych. W następnym dziesięcioleciu przekształcenia organizacyjne batalionów portowych, które ochraniały granicę państwową w portach, nie były tak częste i tak rozległe. Przetrwały one jednak do 1 czerwca 1990 r.

Przystępując do ochrony granicy państwowej w portach 15 stycznia 1946 r. załogi pododdziałów WOP – Przejściowych Punktów Kontrolnych i strażnic – nie miały opracowanego systemu zabezpieczenia tego obszaru. Metodą prób i błędów musiały szukać optymalnych rozwiązań. Żołnierze strażnic WOP patrolowali zaplecze portu oraz obiekty portowe (magazyny, place składowe i drogi dojazdowe). Zadania PPK ograniczały się na początku do kontroli dokumentów osób przekraczających granicę, (załóg i pasażerów) oraz przeprowadzania odpraw granicznych wejściowych lub wyjściowych wszystkich statków. Czynności te przeprowadzali oficerowie – kontrolerzy (ze względu na małą liczebność oficerów w PPK odprawę statku przeprowadzał oficer – kontroler oraz 2–3 żołnierzy służby zasadniczej), którzy osobiście sprawdzali załogę statku. W trakcie odprawy granicznej ustalano, czy stan załogi zgodny jest z listą oraz czy marynarze (załoga statku) posiadają dokumenty stwierdzające ich tożsamość. Oficer – kontroler określał ponadto, kto z członków załogi może korzystać z prawa zejścia na ląd i wystawiał im przepustki. W czasie „kiedy kontroler sprawdzał dokumenty, żołnierze izolowali statek tak, aby nikt nie zszedł lub wszedł na jego pokład w trakcie trwającej odpra-

¹⁸ ASG, sygn. 1280/1, k. 292–295; Rozkaz organizacyjny nr 0026 dowódcy WOP; ASG, sygn. 629/2, k. 282; Wyciąg z rozkazu organizacyjnego nr 0026 dowódcy WOP z 5.11.1954.

wy granicznej. Niekiedy na polecenie kontrolera dokonywali oni doraźnych przeszukań marynarskich kabin i innych pomieszczeń na statku.¹⁹

Odprawę graniczną przeprowadzali oficerowie – kontrolerzy. Towarzyszyli im zawsze żołnierze służby zasadniczej, których nazywano „ekipą kontrolerską”. Formy i czas odprawy granicznej załóg, pasażerów i statków oraz skład i wyposażenie ekipy kontrolerskiej nie było stałe i ulegało w czasie zmianom. W początkowym okresie – jak już zaznaczono – ekipa kontrolerska była nieliczna. Z czasem jednak jej liczebność stopniowo wzrastała z powodu wykrywanych na statkach osób lub towarów (przypadki takie zdarzały się wówczas często) i z kilku żołnierzy doszło do rozwinięcia składu kilkunastoosobowego. Od 1952 r. ekipa ta odpowiadała plutonowi (ok. 30 żołnierzy), a nawet kompanii. Jej główne zadanie polegało na przeszukiwaniu (rewizji kontrolnej) całego statku podczas odprawy granicznej (wejściowej lub wyjściowej). Zabiegowi temu podlegały wszystkie statki – z wyjątkiem ZSRR. Na jednostkach tej bandery dokonywano tylko odpraw „kurtuazyjnych”. Od tego roku znacznie zaostrzono zasady prowadzonych rewizji kontrolnych przy odprawach granicznych statków pozostałych bander. Zgodnie z rozkazem 0155 dowódcy 16 Brygady WOP ppłk. Jakuba Margulesa z 26 sierpnia 1952 r., każda odprawa statku przez ekipę kontrolerską uzależniona została od jego wielkości. Na dużym statku miało trwać 5–6 godz., na średnim 4–5, a na małym 3–4 godziny. Przeszukiwać należało gruntownie wszystko: wnętrze statku, łącznie ze sprawdzeniem ścian, podłóg, umeblowania. Sprawdzać miano także wszystkie inne miejsca i zakamarki konstrukcyjne, w tym i zbiorniki na wodę. Żołnierze mieli obowiązek obserwować lustro wody pitnej nie krócej niż pięć minut.²⁰

Blokowanie (izolacja) statków to kolejny sposób (element) ochrony granicy w porcie. Kształtował się on bardzo długo. Od 15 stycznia do marca 1946 r. statki ochraniał WOP. W marcu zadanie to przekazano Straży Portowej i Urzędowi Celnemu. WOP zabezpieczał natomiast port jako całość. Służbę graniczną na tym obszarze wopiści pełnili systemem wartowniczym z rozmieszczonych na jego terenie placówek. Do placówki na okres 24 godzin wysyłano oficera–kontrolera lub podoficera z grupą 10–12 żołnierzy. Kilku z nich stanowiło ekipę kontrolną. Pozostali byli

¹⁹ Z. Dziubiński, op.cit., s. 73-75.

²⁰ H. Dominiczak, *Kaszubska*, op. cit., s. 101; E. Poleszak, op. cit., s. 27–28.

wykorzystywani do patrolowania. Skład placówki miał realizować następujące zadania: odprawiać statki, które wpłynęły na jej teren, ochraniać je i patrolować podległy im rejon.

Patrole, które penetrowały określony obszar wysyłano z placówki na okres 2–4 godzin. W tym czasie ich zadaniem było: kontrolowanie ruchu osobowego w rejonie pełnienia służby oraz w bramach przejściowych, przeszukiwanie placów składowych, wagonów i magazynów, skryte prowadzenie obserwacji statków mające sprawdzić, czy nie odbywa się w tym czasie (podczas postoju) nielegalny ruch osób lub przeładunek towarów, kontrolowanie osób na statkach – czy stwierdzone na nim osoby posiadają prawo do przebywania na jego pokładzie (szczególnie nocą) oraz zatrzymywanie osób, które nie posiadały prawa przebywania w porcie lub dokonywały przestępstwa na jego terenie.

Mimo swojej niedoskonałości służba patrolowa przynosiła wymierne rezultaty. Stosowane doraźnie kontrole, które organizowano pod nadzorem kadry strażnic lub PPK, wśród pracowników portu ujawniały znaczne ilości skradzionych lub przemycanych towarów. W trakcie kontroli na statkach (żołnierze WOP mieli prawo i obowiązek wchodzenia na statki) ujawniano obecność osób nie mających do tego prawa. W tego typu zadaniach wykorzystywano najczęściej cały skład warty, a nawet zwiększano dodatkową liczbą żołnierzy ze strażnicy (tzw. wzmocnieniem). Ogólny czas służby granicznej żołnierzy z placówki wynosił minimum 8 godzin.

Przeprowadzane kontrole osób i skryta obserwacja statków wykazały, że rozwiązania te nie gwarantowały pełnej skuteczności. Nie udawało się bowiem zatrzymać wszystkich osób (nie sposób na podstawie dokumentacji granicznej wyjaśnić szczegółów ucieczki prezesa PSL Stanisława Mikołajczyka przez port gdyński), które chciały wejść na statek i nielegalnie wyjechać z Polski lub tych, które trudniły się przemytem. W związku z tym zaczęto zmniejszać trasy patrolowania żołnierzom patrolującym i ograniczano rejon ich służby do odcinka nabrzeża – gdzie cumowało kilka, a nawet jeden statek. Był to początek stałej służby przy statkach. Przypadł on na początek 1947 roku. Początkowo stałe elementy (wartowników blokujących) wysyłano do wybranych tzw. zagrożonych statków, na których w trakcie kontroli granicznej stwierdzano już przypadki przestępczej działalności (ukrytych ludzi lub przemyt).

W połowie lipca 1947 roku WOP przystąpił do blokowania wszystkich statków, które znajdowały się w portach. Żołnierzy pełniących stałą służbę przy statkach nazwano wartownikami blokującymi. Ich nazwa przetrwała do 1971 roku. Element ten zwykle składał się z trzech żołnierzy. Dowódca elementu kontrolował osoby wchodzące i schodzące ze statku, a jego podwładni pełnili służbę przy jego dziobie i rufie, prowadząc obserwację. Wartownicy blokujący pełnili służbę systemem wartowniczym. W placówce wprowadzono rozprowadzającego, który w określonym czasie prowadził zmiany do statków a poprzednią doprowadzał do placówki. Żołnierze zmieniając się co 2–4 godziny wymieniali spostrzeżenia o ruchu marynarzy i pracowników portowych, którzy wchodzili na statki.²¹

System wartowniczy w porcie sankcjonował rozkaz dowódcy brygady nr 0038 Org/51 z 3 maja 1951 r., akceptował on dotychczasową organizację służby przy statkach i nakazywał wysyłać do nich służbę trzymianową na okres dwóch godzin. Jeżeli była to jednostka pełnomorska, pilnowało jej dwóch wartowników. Jeżeli izolowano jednostkę obsługującą port lub statek rybacki – trawler, zabezpieczano ją pojedynczym wartownikiem.²² System ten funkcjonował prawie rok. Od 1952 r. zaprzestano wysyłania żołnierzy na placówki. Kierowano ich do służby na 8 godzin bezpośrednio ze strażnic. Wopistów pełniących służbę przy statkach zmieniano o godz. 20.00 – 4.00 i 12.00. Mimo że ośmiogodzinna służba przy jednostkach była bardzo ciężka, to po jej zakończeniu żołnierze mieli w strażnicy lepsze warunki odpoczynku i szkolenia.

W latach 1952–1955 wprowadzono szereg zmian na obszarze portów. Miały one eliminować próby nielegalnych przekroczeń granicy. W tym czasie wykonano płoty. Przy drogach wjazdowych na ten teren wystawiono posterunki Straży portowej. Statki blokowano licznymi elementami, których żołnierze pełnili służbę od strony lądu i od strony wody, na dźwigach, na wieżach obserwacyjnych, na taborze pomocniczym stojącym przy jednostkach. Większe statki zabezpieczały przeważnie trzy elementy graniczne. Do portu wysyłano ponadto wiele patroli granicznych.

²¹ E. Poleszak, op.cit., s. 32-34.

²² ASG, sygn. 152/78, k. 137; Rozkaz nr 0038 Org/51 dowódcy 16 Brygady WOP z 3.05.1951.

W latach 1946–1956 stosowano i inne elementy służby granicznej, gwarantujące nienaruszalność granicy państwowej w porcie. Jednym z nich było zabezpieczenie wyjść z portu stałymi posterunkami. Na początku istnienia WOP zdarzały się przypadki, że statki lub kutry rybackie nie przestrzegały ówczesnych przepisów portowych. Zdarzały się sytuacje wypływania z portu bez odprawy granicznej lub zgody Kapitanatu Portu. PPK nie posiadał w tym czasie jednostek pływających i nie był w stanie prowadzić pościgów na morzu. Wydarzenia te spowodowały zorganizowanie odpowiedniej służby przy wyjściu z portu. Żołnierzy pełniących ten rodzaj służby początkowo nazywano posterunkiem obserwacyjno–zamykającym (POZ), a miejsce ich przebywania tzw. „oczkiem”. W późniejszym okresie nazwę elementu zmieniono na wartownika granicznego. Do zadań POZ należało: meldowanie oficerowi dyżurnemu–dyspozytorowi o wypływananiu lub wpływaniu do portu wszystkich jednostek pływających, zatrzymywanie statków wskazanych przez dyspozytora i okresowo kontrola jednostek żeglarskich. Kolejną formą stosowaną przez żołnierzy WOP, mającą zapobiec nielegalnemu przekraczaniu granicy w porcie, było konwojowanie statków na trasie: reda – miejsce postoju statku przy nabrzeżu – reda. Do służby tej kierowano co najmniej dwóch żołnierzy. W trakcie konwojowania statku do lub z portu wopisci przybywali na pilotówce i holownikach. Ich zadaniem było zapobieganie przed wchodzeniem i schodzeniem osób lub przerzucaniem towarów. W przypadku, gdy jednostka udawała się np. z portu w Gdańsku do Gdyni, była zabezpieczana przez oficera lub podoficera zawodowego i co najmniej dwóch żołnierzy służby zasadniczej, konwój zaś płynął na tym statku. Uzupełnieniem służby liniowej w portach była zwiadowcza (rozpoznawcza) działalność pionu zwiadu WOP.

Opracowanie w pierwszym dziesięcioleciu skutecznego systemu ochrony granicy państwowej w portach nie należało do łatwych. Dokumenty normatywne wydawane przez Dowództwo WOP nie były w stanie odpowiedzieć na wszystkie nurtujące wopistów pytania. Często analiza metod nielegalnego przekraczania granicy podsuwała właściwe rozwiązania. Jednak największy wpływ na stworzenie właściwego systemu miały – moim zdaniem – inne czynniki. Na całość omawianego systemu ochrony granicy w portach składały się następujące elementy: odprawa graniczna (paszportowa) pasażerów i załóg statków; fizyczne i operacyj-

ne zabezpieczenie statków stojących w porcie i na redzie; zabezpieczenie wyjść z portów; fizyczne i operacyjne rozpoznanie terenu. Realizacja tych zadań była uciążliwa i wymagała zaangażowania znacznych sił. Dlatego w 1956 r. Dowództwo WOP zdecydowało się na odstąpienie od niektórych dotychczasowych zasad organizacji służby. Zrezygnowano z obowiązkowej rewizji statków – wyjątek stanowiły statki nowo zbudowane i remontowane oraz gdy zachodziło uzasadnione podejrzenie o ukryciu się na nich osób zamierzających nielegalnie przekroczyć granicę. Skrócono czas służby żołnierzy przy statku z 8 na 6 godz., a postępniki blokujące zmieniały się o: 18.00, 24.00, 6.00 i 12.00. W kwietniu 1956 r. odstąpiono od konwojowania statków. 2 czerwca tego roku zaprzestano izolowania statków polskich²³, a 8 lutego 1957 także statków z tzw. krajów demokracji ludowej.²⁴

Zapoczątkowane w 1956 r. zmiany znalazły szczególnie swoje odbicie w działalności pododdziałów kontroli ruchu granicznego. W tej bowiem dziedzinie należało bardzo energicznie wprowadzać usprawnienia dyktowane aktualnymi potrzebami. Wzrost ruchu osób przez granicę Polski wpłynął na maksymalne usprawnienie kontroli granicznej bez zmniejszenia jej skuteczności. Jednocześnie – zdaniem dowództwa WOP – należało skorygować zewnętrzne formy tej działalności w taki sposób, aby podróżny nie odczuwał dużego zaabsorbowania żołnierzy tą kontrolą. Dowództwo WOP wychodząc z założenia, że sytuacja dojrzała do podjęcia radykalnych kroków do wprowadzenia jakościowych zmian w kontroli ruchu paszportowego, nakazało szereg zasadniczych posunięć w celu eliminacji wszelkich przeżytków w tej dziedzinie. Między innymi wprowadzono jedną ewidencję w miejsce pięciu, dla wszystkich przekraczających granicę w ruchu ogólnym oraz karty ewidencyjne umożliwiające dokonanie całego cyklu kontroli osób bezpośrednio w środku lokomocji. Wprowadzono dostępną technikę do wykrywania fałszerstw dokumentów oraz odwoływanie się do inicjatywy wszystkich oficerów, których wnioski przyczynić się mogły do dalszego ograniczenia dotych-

²³ E. Poleszak, *op.cit.*, s. 31, 36, 66.

²⁴ ASG, sygn. 629/2, k. 612; Zarządzenie szefa Sztabu WOP nr 023/ Sztab. z 8.02.1957.

czasowych mało efektywnych czynności kontrolnych, a jednocześnie poprawiających skuteczność i ograniczających czas kontroli.²⁵

Przeprowadzone w 1956 r. liczne zmiany systemu ochrony granicy w portach sankcjonował rozkaz nr 7/56 dowódcy Wojsk Wewnętrznych gen. bryg. Juliana Hibnera z 31 lipca 1956 r., który zatwierdzał i wprowadzał do użytku w Wojskach Ochrony Pogranicza „Instytucję kontroli morskiego ruchu granicznego”. Nakładała ona na bataliony portowe, graniczne placówki kontrolne oraz placówki kontroli ruchu rybackiego zadanie kontroli morskich jednostek pływających. Celem tych działań miało być zwalczanie:

- 1) nielegalnego przekraczania granicy;
- 2) przewozu przez granicę przedmiotów i rzeczy stanowiących przemyt polityczny;
- 3) aktów dywersji, sabotażu, szpiegostwa, prowokacji i wrogiej propagandy – dokonywanych przy wykorzystaniu ruchu morskiego;
- 4) przewozu przez granicę towarów stanowiących przemyt gospodarczy.²⁶

Wspomniany wyżej dokument określał nie tylko ogólne zasady organizacji służby w portach. Precyzował też zagadnienia organizacji odprawy wejściowej i wyjściowej statków, wystawianie przepustek marynarskich oraz kontrolę ruchu rybackiego.

Wprowadzona w sierpniu 1956 r. „Instrukcja kontroli morskiego ruchu granicznego” podkreślała, że graniczne placówki kontrolne i strażnice portowe zabezpieczają powierzone im do ochrony odcinki w oparciu o aktualną sytuację, posiadane urządzenia techniczne, zapewniają stałą współpracę ludności cywilnej oraz zainteresowanych instytucji i urzędów. Do służby granicznej wykorzystywać miano posiadane siły i środki. Wspomniana instrukcja nie wprowadzała nowych form ochrony granicy w portach morskich. Precyzowała ona zadania poszczególnych elementów służby granicznej²⁷, które działały na terenie portu oraz określała

²⁵ T. Jarmoliński, M. Strugała, *Zmiany w systemie kontroli ruchu granicznego i nowe zadania żołnierzy WOP*, „Biuletyn Wojsk Ochrony Pogranicza” 1956, nr 4, s. 31–43; Wł. Dziedzic, *Służba niemundurowa*, „Biuletyn Wojsk Ochrony Pogranicza”, Warszawa 1959, nr 1, s. 33–40.

²⁶ ASG, sygn. 1283/26, k. 77–104; Rozkaz nr 7/56 dowódcy WW z 31.07.1956.

²⁷ Jedną z form ochrony granicy państwowej w portach morskich było zabezpieczenie tego obszaru przy pomocy elementów służby. W służbie kontrolnej morskiego ruchu

kompetencje dowódców straży portowych, granicznych placówek kontrolnych i batalionów w tych działaniach.

Instrukcja ta powstała na bazie dziesięcioletnich doświadczeń działalności żołnierzy Wojsk Ochrony Pogranicza w portach, określała ich kontrolne działania na przyszłe dziesięciolecia.

Przeprowadzone w latach 1955–1959 zmiany organizacyjne WOP jak również formy ich działań podyktowane były względami ekonomicznymi i zmianami natury politycznej. Poważne złagodzenie przepisów i odstąpienie od szeregu sztywnych form w ochronie granicy państwowej na terenie portów miało uczynić życie obywateli normalniejszym. Doświadczenia służbowe oraz poważne ożywienie ekonomiczne w pasie nadmorskim nie stwarzały – według dowództwa WOP – potrzeby przeprowadzania dalszych, podobnie radykalnych zmian jak w latach 1955–1956. Dyktowały jednak konieczność szeregu korekt. W perspektywnym planie zmian organizacyjnych w WOP w latach 1959–1963 system służby granicznej na terenie portów, szczególnie Gdyni, Gdańska i Szczecina planowano pozostawić bez zmian. Oparto go na następujących zasadniczych elementach:

- 1) odprawie granicznej wszystkich statków przeprowadzonej przez oficerów- kontrolerów;
- 2) ścisłej blokadzie statków państw kapitalistycznych przez odpowiednio przeszkolonych żołnierzy;
- 3) pracy kontrwywiadowczej w środowiskach portowych.

Wprowadzając zmiany w sposobie działań żołnierzy WOP w portach morskich uznano, że naczelnym ich zadaniem jest poprawa jakości służby. W tym celu należało bardziej usamodzielnic pion służby Kontroli Ruchu Granicznego, węzłowe GPK podporządkować bezpośrednio dowództwu WOP, wymienić oficerów nie nadających się do służby w przejściach granicznych oraz zorganizować odpowiedni system doskonalenia kontrolerów. Należało także zintensyfikować prace nad sposobami wykonywania fałszerstw dokumentów, nawiązać ściślejsze współdzia-

granicznego stosowano następujące rodzaje elementów: starszy kontroler, kontroler, ekipa kontrolerska, ekipa konwojowa, wartownik blokujący i wartownik graniczny. Ponadto przewidywano stosowanie innych elementów służby: podsłuchu, obserwacji, patroli granicznych, patroli wahadłowych; ASG, sygn. 1283/26, k. 80; Instrukcja kontroli morskiego ruchu granicznego.

łanie z komórkami operacyjnymi MSW w zakresie legalnego ruchu granicznego, podjąć wysiłki mające na celu operacyjne podporządkowanie Wojskom Ochrony Pogranicza – organów celnych w osobowych przejściach granicznych. W ciągu 1959 r. zakończyć miano także doświadczenia z użyciem żołnierzy „niemundurowych” do blokady statków. Pozytywne rezultaty tych eksperymentów w latach 1960–1961 należało stopniowo wprowadzać do służby we wszystkich trzech portach, jednocześnie odpowiednio zmniejszając liczbę żołnierzy służby mundurowej.²⁸

Zarówno liczne zmiany systemu kontrolnego Wojsk Ochrony Pogranicza w portach morskich, jak i ich zakres świadczy o ciągłym poszukiwaniu skutecznych metod izolowania statków. Mimo że precyzyjnie wskazywano na zakres kontroli przeprowadzanej w trakcie odprawy granicznej statków oraz podczas ich postojów, żołnierze WOP nie byli jednak w stanie skutecznie powstrzymać wszystkich podjętych prób nielegalnego przekroczenia granicy.

Efekty działań WOP na odcinku morskim w świetle wyników całej granicy. Ocena służbowej działalności wojsk ochrony pogranicza

Stabilizacja polityczna na arenie międzynarodowej po zakończeniu działań wojennych w Europie, rozwój kontaktów Polski z innymi państwami oraz normowanie sytuacji wewnętrznej kierunkowały zadania kontroli ruchu granicznego na: przyjazdy Polaków (repatriantów) do Ojczyzny, wyjazdy na podstawie paszportów, ruch statków handlowych, kutrów i łodzi rybackich, przejazdy środków transportowych czy wreszcie mały ruch graniczny. Poszukując skutecznych rozwiązań organizacyjnych zmieniano strukturę PPK, a wszystkie przepisy wykonawcze były inicjowane i opracowywane w oparciu o zdobyte doświadczenia – nierzadko metodą prób i błędów. Można oczywiście zastanawiać się nad sensem i zasadnością tych rozwiązań, które – moim zdaniem – dokonywano bez wystarczająco głębokiej analizy potrzeb. Były one uzależnione od ówczesnych realiów politycznych i społecznych w Polsce. To one wpływały na zadania, kształt organizacyjny i działalność Wojsk Ochrony

²⁸ ASG, sygn. 1611/72, k. 1–13; Perspektywiczny plan kierunku i zakresu zmian organizacyjnych w WOP w latach 1959 – 1963 (odpis z oryginału nr 02633 z 9.11.1959 r.); T. Duda, *Niektóre kwestie prawne pracy operacyjnej*, „Biuletyn Wojsk Ochrony Pogranicza”, Warszawa 1960, nr 3, s. 30–44.

Pogranicza. Ruch graniczny osób i środków transportowych przez polską granicę rozwijał się także w ścisłym powiązaniu z sytuacją międzynarodową. W latach 1945–1947 miał on głównie charakter migracyjny i wynikał ze skutków działań wojennych. Do końca 1948 r. następował jego powolny, lecz systematyczny wzrost. Ogółem w okresie 1946–1948 granicę Polski przekroczyło 17 659 856 osób. Na ten rezultat składała się oprócz ruchu paszportowego również obsługa środków transportowych. Lata 1949–1954 zaznaczyły się poważnym spadkiem ruchu granicznego sięgającym blisko 50%. Dopiero w 1955 r. następuje jego wzrost, aby ostatecznie od 1959 r. przyjąć stałą tendencję wzrostową. Ogółem w latach 1946–1965 żołnierze WOP odprawili ok. 100 ml osób (99 515 510), a w ruchu paszportowym granicę przekroczyło – 15 236 490 ludzi. Na granicy morskiej w tym okresie odprawiono 10 762 724 (ok. 10%) osób z jednostek rybackich i 156 449 w ruchu sportowo–żeglarskim. Wyjazdy Polaków za granicę, szczególnie do państw tzw. kapitalistycznych (KK), były szczególnie ograniczone. W roku 1955 na 33 430 wyjeżdżających z Polski do KK wyjechało 6060, w 1956 na 177 220 – 30 580. Pięć lat później – 63 700 (tego roku Polskę ogółem opuściło 194 890 Polaków), a w 1965 na 737 290 wyjeżdżających z Polski 102 930 udało się do KK.²⁹ Porównując pod względem liczby wyjazdów Polaków do KK w latach 1955 i 1965 obserwujemy stały jego wzrost. Jednak poziom jaki odnotowano dziesięć lat po zakończeniu działań wojennych potwierdza tezę o celowej izolacji Polaków i ograniczaniu ich wyjazdów do tzw. obozu kapitalistycznego.

W latach 1945–1965 nie obserwuje się znaczących zmian w ruchu wybranych środków transportowych przez granice Polski. Ogółem w tym czasie wopiści odprawili 9 620 144 różnego rodzaju pojazdów. Z tego ok. jedną trzecią (3 210 242) stanowiły jednostki rybackie i statki morskie. Większej liberalizacji kontaktów Polaków ze „światem zewnętrznym” towarzyszyły zmiany, które „usprawniać miały kontrolę” tego ruchu. O niektórych już wcześniej sygnalizowano. Warto jednak wspomnieć m.in. o kontroli (po raz pierwszy w 1954 r.) pasażerów statku „Batory”, przez grupę oficerów z Gdyni, których przewożono kutrem

²⁹ H. Dominiczak, *Zarys*, op. cit., s. 259; tenże, *Powstanie*, op. cit., s. 70 – 83; T. Jarmoliński, *Ruch graniczny i jego zasadnicze właściwości w 35-leciu WOP*, [w:] *35 lat na straży granic Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej*, Warszawa 1981, s. 45–52.

rybackim na pełne morze. Na wysokości Kołobrzegu wchodzili oni na statek.

Kontrolę graniczną pasażerów pociągów międzynarodowych w czasie jazdy zapoczątkowano w 1957 r., a dwa lata później, na podstawie porozumień podpisanych między ministerstwami Polski i Czechosłowacji, wspólnych kontroli granicznej i celnej na stacjach „zdawczo–odbiorczych” w przejściach granicznych Zebrzydowice – Petrovice i Międzylesie – Lichkov. Pod koniec lat pięćdziesiątych wprowadzono także przepisy upoważniające GPK co prawda w ograniczonym jeszcze wymiarze do wydawania wiz. Ich rozwinięcie nastąpiło dopiero w 1967 r. „Zadania pionu KRG – jak podaje płk Tadeusz Jarmoliński, oficer dowództwa WOP – systematycznie wzrastały. Zawsze miały one charakter operacyjny, ściśle związany z zadaniami SB, MO i organów ścigania. Podstawowym obiektem jego zainteresowania były (...) osoby przekraczające granicę oraz działalność instytucji znajdujących się w przejściach granicznych lub obsługujących ruch graniczny”.³⁰

Przeciwdziałanie przemytowi początkowo należało do głównych zadań pionu KRG, a osiągnięte rezultaty upoważniają do pozytywnej oceny tych działań. Wartość przemytu zatrzymanego przez żołnierzy WOP na granicy RP w latach 1945–1948 oszacowano na 306 369 932 złote. Najwięcej – bo aż ok. 50% tej wartości przypadło na granicę południową (157 953 821 zł.) Suma zatrzymanego na granicy morskiej przemytu była niewielka, wynosiła 19 675 485 złotych i prawie równała się wartości przemytu wykrytego przez PPK Warszawa Okęcie.

Największą skutecznością oraz najczęstszymi próbami przemytu cechowała się granica południowa i zachodnia. Najmniejsze efekty odnotowano na wschodniej rubieży. Dysponując zestawieniem wartościowym towarów przemycanych w roku 1948 można określić, co cieszyło się największym zainteresowaniem w kraju. Do Polski przemycano przede wszystkim: chemikalia i lekarstwa, obuwie i skórę, wyroby galanteryjne. Wartość tych towarów stanowiła prawie 60% wartości wszystkich zatrzymanych. Z Polski nielegalnie wywożono głównie walutę obcą i polską, tłuszcz oraz wyroby włókiennicze.

Dowództwo WOP zaliczało przemyt towarów do przestępstw granicznych o charakterze ekonomicznym. Wiązało się ono ściśle z przekra-

³⁰ T. Jarmoliński, op.cit., s. 49.

czaniem w sposób legalny lub nielegalny granicy Polski, aby osiągnąć korzyści materialne. „Szkodliwość” polegała na nieprzestrzeganiu przez przekraczających granicę ustanowionych przez państwo barier celnych lub administracyjnych zakazów i ograniczeń, służących określonej polityce ekonomicznej. Specjaliści WOP uważali, że zajmujący się przemysłem stanowią dogodną bazę werbunkową dla obcych wywiadów.³¹

Podstawową działalnością Wojsk Ochrony Pogranicza było przeciwdziałanie przekraczaniu lub usiłowaniu przekraczania granicy bez zezwolenia. Nasilenie tej kategorii przestępczości było stosunkowo duże, szczególnie w latach 1946–1955. W latach 1946–1964, według danych WOP, w nielegalny sposób granicę Polski przekroczyło lub usiłowało przekroczyć ok. 74 067 osób. W świetle szczegółowych danych, które znajdują się w Archiwum Straży Granicznej i obejmują okres 1948–1964, największe nasilenie tej przestępczości występowało na południowej (53%) i zachodniej (37%) granicy. Morska i wschodnia rubież były zagrożone stosunkowo słabiej (ok. 5%).

Usiłowanie lub dokonanie nielegalnego przekroczenia granicy dowództwo WOP w większości zaliczało do przestępstw granicznych o charakterze politycznym wynikających z wrogiego stosunku do PRL. W ocenie ppłk. Stanisława Szyposzyńskiego z dowództwa WOP „(...) Sprawy tej kategorii przestępstw wywodzą się przeważnie z reakcyjnych środowisk. Po przedostaniu się do państw zachodnich oczerniają kraj, stają się niejednokrotnie źródłem informacji dla obcych wywiadów, a nawet idą na współpracę z tymi wywiadami. Powracają do kraju tą samą „drogą”, ale już w charakterze obcego wywiadu”.³²

Tak jednostronna ocena ludzi, którzy w nielegalny sposób chcieli wyjechać z Polski, jest zbyt uproszczona. Motywy, jakimi kierowali się oni, były bardziej skomplikowane. Często ucieczki z kraju przed represjami ówczesnych władz lub innymi ograniczeniami, były jedyną możliwością ratunku życia pojedynczych osób bądź całych rodzin.

Przestępczość graniczna występowała w formie zorganizowanej i niezorganizowanej. Do tej pierwszej zaliczano przede wszystkim kanały i punkty przerzutowe, grupy lub pojedyncze osoby, których członkowie

³¹ S. Szyposzyński, *Zasadnicze przejawy przestępczości granicznej w latach 1949–1956*, [w:] *35 lat na Straży granic ...*, s. 81–84.

³² *Ibidem*, s. 82.

weszli w porozumienie, aby prowadzić działalność przestępczą w kraju lub poza nim.

Zwalczanie przestępczości granicznej uzależnione było m.in. od znajomości sposobów i metod stosowanych przez przestępców, dobrego wykształcenia żołnierzy WOP i właściwie pełnionej służby granicznej. Wpływ na skuteczność działań WOP miała także dobrze zorganizowana współpraca z odpowiednimi służbami MSW lub z organami ochrony granic państw sąsiednich.

Najbardziej zagrożone przestępczością graniczną były granica południowa i zachodnia.

W latach 1961–1965 na granicach morskiej, polsko–niemieckiej i polsko–czechosłowackiej ujawniono ogółem 5655 sprawców nielegalnie przekraczających granicę. 51% wspomnianych osób zamierzało opuścić Polskę. Ponadto na terenie strefy nadgranicznej zatrzymano ok. 5670 osób za różne przestępstwa i wykroczenia. Szczególnie duże nasilenie przestępczości w tym okresie występowało na granicy południowej (4311 przypadków – 76%). 20% (1119) zanotowano na zachodniej, a tylko 4% (225) na morskiej rubieży. Na północy i zachodzie – według dowództwa WOP – wykryto więcej przestępstw o poważnym charakterze. Rozpatrując natomiast w latach 1961–1965 charakter przestępczości, to przedstawiał się on następująco: 70 osób (1,3%) zakwalifikowano do czynów politycznych, 217 (4,1%) przemytniczych oraz 4995 (94,6%) pospolitych.

Najliczniejszą grupę przestępstw pospolitych stanowiły osoby, które nielegalnie przekraczały granicę w celach: „turystycznych i awanturniczych” (48%), rodzinnych i zarobkowych (35%) oraz „uciekający przed odpowiedzialnością” (5%).³³

W 1966 r. natomiast głównymi motywami ucieczek z Polski do krajów kapitalistycznych – według kierownictwa WOP – były:

- uniknięcie odpowiedzialności karnej za dokonanie przestępstwa,
- chęć łatwego życia (dotyczy głównie „jednostek zdemoralizowanych, nie pracujących i skłóconych z rodziną”),
- wyjazd do krewnych i znajomych.

³³ ASG, sygn. 1836/1, k. 1–44; Analiza Sytuacji operacyjnej na odcinku granicy morskiej, zachodniej i południowej za lata 1961–1965.

Największa liczba tych osób wywodziła się z województw katowickiego i wrocławskiego. Należy również wspomnieć o 6 próbach ucieczek z kraju żołnierzy dezertersów.³⁴

Do zmieniających się form ochrony granic dostosowywano specjalistyczne metody działań. Jedną z nich było wykorzystywanie psów służbowych, jako środka pomocniczego w służbie granicznej. Psy śledcze stosowano do tropienia po śladach oraz rozpoznawania osób i przedmiotów, a psy patrolowe używane były do przeszukiwania terenu (zwiększania zasięgu działania żołnierzy WOP) oraz ochrony wopistów. W latach 1961–1965 psy służbowe do działań granicznych wykorzystywano 368 razy, w 230 wypadkach z pozytywnym wynikiem (62%). I tak:

- w 60 przypadkach w bezpośrednim pościgu po śladach zatrzymano 77 podejrzanych,
- przy wykorzystaniu psów patrolowych ujęto 17 osób w 13 przypadkach,
- w 48 przypadkach wyjaśniono nieświadome naruszenie pasa kontrolnego przez 55 osób,
- 87 razy w wyniku właściwej pracy psa na kierunku ujęto 116 przestępców granicznych,
- 22 razy praca psów na śladach przyniosła inne pozytywne rezultaty.

Ogółem przy pomocy psów służbowych w okresie omawianych pięciu lat zatrzymano 210 osób (4% ogólnej liczby zatrzymanych). Granica morska w świetle przedstawionych danych nie była szczególnie zagrożoną rubieżą. Tylko 29 z 225 osób usiłowało w latach 1961–1965 nielegalnie dostać się do Polski. Pozostałe 196 osób wybrało „podróż” w odwrotną stronę. Na wybrzeżu szczególnie zagrożone przestępczością graniczną były rejon wielkich portów. Łącznie w tym okresie na terenie Gdyni, Gdańska i Szczecina ujawniono 144 przypadki (64%) z ogólnej liczby wykrytych na tym kierunku. Znaczną aktywność odnotowano również na niektórych odcinkach tzw. zielonej granicy i w rejonach mniejszych portów i przystani rybackich:

- 16 KB WOP: Władysławowo, Jastarnia, Hel – 15 zdarzeń,
- 15 BB WOP: Smołdziński Las, Ustka, Jarosławiec, Nowe Ślowno i Kołobrzeg – 28,

³⁴ ASG, sygn. 1836/1, k. 244–247; Ocena operacyjnej działalności WOP w 1966 r. (Pismo Szefostwa WOP nr 06411 z 28.12.1966 r.).

- 12 PB WOP: Międzyzdroje i Świnoujście – 30 przypadków. Łącznie w tych miejscach wykryto 73 przestępców granicznych (32,4%). Ponadto w strefie nadgranicznej ujęto 1087 osób za inne przestępstwa i wykroczenia. Morska rubież Polski – według oceny D WOP – była jednak najbardziej zagrożona. Decydowały tym o jej warunki. Możliwość bezpośredniego dotarcia drogą morską do „KK” i odwrotnie stwarzała – zdaniem kierownictwa WOP – szczególne przesłanki zagrożenia (ze 150 osób usiłujących zbiec z kraju drogą morską 146 planowało przedostać się na zachód). Zagrożenie tej rubieży wynikało – według WOP – również z faktu, że wielu potencjalnych przestępców planując ucieczkę z kraju szukało zatrudnienia w składzie załóg statków handlowych lub rybołówstwa dalekomorskiego. Będąc poza granicami Polski przestępcy dezercerowali z tych jednostek. W latach 1961–1965 w ten sposób zbiegło z Polski 239 osób. Aby przeciwdziałać tej praktyce żołnierze WOP ściśle współpracowali z organami bezpieczeństwa, prowadząc działania zmierzające do eliminowania z pływania ludzi podejrzanych o usiłowanie ucieczki z kraju. W tym okresie tylko w rybołówstwie „profilaktycznie zmustrowano” 831 osób. Najczęściej zamierzano przekroczyć granicę wykorzystując do tego statki stojące w portach i na ich pokładzie dopłynąć do „państw kapitalistycznych”. Dlatego też szczególnie narażone na usiłowania ucieczek były statki polskie i „krajów demokracji ludowej”, które podczas postoju nie były zabezpieczane przez stałą służbę WOP (według zaleceń na ich pokładzie, ze składu załogi miano utrzymywać tylko stałą służbę trapową). Do ucieczek wykorzystywano również inne możliwości, tj. lekkie środki pływające specjalnie do tego skonstruowane, które odpływały z „zielonego” wybrzeża oraz ruch rybacki.³⁵

Charakter przestępczości granicznej w latach 1949–1956 w ujęciu statystycznym przedstawiał się następująco: przestępstwa polityczne stanowiły – 47,51%, przemytnicze – 9,9% i pospolite 42,69%. Największe nasilenie przestępczości granicznej przypadało na tzw. okres wiosenno–letni (kwiecień–październik), natomiast najwięcej przekroczeń granicy 42,48% notowano w miesiącach maj – sierpień.³⁶

³⁵ ASG, sygn. 1836/1, k. 1–44; Analiza sytuacji operacyjnej na odcinku granicy morskiej, zachodniej i południowej za lata 1961–1965.

³⁶ S. Szyposzyński, op. cit., s. 83–84.

Najwięcej bezkarnych przejść przez granicę notowano ogólnie na południowej i zachodniej rubieży Polski. Najmniej nad morzem.

W latach 1953–1964 pod względem ilościowym najmniej bezkarnych naruszeń granicy Polski odnotowano w 1953 r. – 184 przypadki przez 243 sprawców. Najwięcej było ich w 1957 r. – 608 przypadków i 941 sprawców. W tym okresie na odcinku morskim liczba osób, które w sposób nielegalny wyjechały wahała się od 1–20. Wyjątek stanowił 1957 rok, kiedy odnotowano 34 osoby. Liczba nielegalnych, skutecznych przejść przez granice Polski była zmienna. Uzależniona była w dużym stopniu od skuteczności działań WOP. W latach 1961–1965 na granicach południowej, zachodniej i morskiej służby WOP zatrzymały 4423 osoby (78% ogółu zatrzymanych). Ponadto ujawniono 1092 przypadki nielegalnych przekroczeń granicy dokonanych przez 1578 sprawców (448 do Polski i 1130 z Polski). Nieco mniejsza była skuteczność ochrony granicy morskiej. Wynosiła ona w tym czasie 71%. Z liczby 48 osób, które zbiegły z kraju, 28 nielegalnie przekroczyło granicę na pokładach nie zabezpieczanych przez WOP statkach bandery polskiej lub „KDL”.

Działalność WOP ukierunkowana na kontrolę ruchu granicznego i przeciwdziałanie nielegalnej migracji przynosiła określone rezultaty. Mimo czynionych wysiłków, żołnierze tej formacji nie byli w stanie osiągnąć pełnej skuteczności.

Złożyły się na to uchybienia samych żołnierzy WOP (zarówno szeregowych, którzy bezpośrednio pełnili służbę na granicy, jak i kadry kierowniczej różnych szczebli) oraz przyczyny obiektywne: specyficzne warunki terenowe i demograficzne czy niesprzyjające warunki atmosferyczne.

Największy jednak wpływ na podejmowanie prób ucieczek z Polski miała sytuacja polityczna w kraju. Nieuzasadnione represje, względy ekonomiczne lub rodzinne, a często brak możliwości legalnego wyjazdu, skłaniały Polaków do takich działań.

Zestawienie naruszeń granicy Polski w latach 1953-1964
(w liczniku – liczba przypadków; w mianowniku – liczba osób)

Rok Nazwa Jedn. WOP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	
16 Brygada WOP	4/14	1/1	–	6/13	9/17	5/7	5/5	2/3	6/6	5/12	5/6	6/7
15 Brygada WOP	1/1	–	1/1	4/7	4/7	4/9	2/5	1/5	1/1	–	–	–7
12 Brygada WOP	–	–	–	5/8	6/10	3/4	3/4	2/3	3/3	5/7	5/7	7/9
Granica morska	5/15	1/1	1/1	15/18	19/34	12/20	10/14	5/11	10/10	10/19	10/13	13/16
12 Brygada WOP	15/17	25/42	19/25	31/47	31/47	34/48	19/24	8/11	6/7	4/4	7/8	10/13
9 Brygada WOP	10/11	21/27	22/29	66/100	66/100	33/57	23/34	15/20	13/17	14/18	11/14	6/10
8 Brygada WOP	13/18	24/37	19/27	67/98	69/98	29/43	21/35	17/27	16/26	12/15	14/17	9/9
Granica Zach.	38/46	70/106	60/81	164/243	166/245	96/148	63/93	40/58	35/50	30/37	32/39	25/32
8 Brygada WOP	5/7	22/39	27/41	64/100	65/103	46/70	38/61	24/37	40/60	28/43	36/43	38/52
5 Brygada WOP	6/10	43/63	35/45	69/107	69/107	46/68	33/50	28/41	39/58	33/44	36/52	27/37
4 Brygada WOP	76/93	84/111	94/120	74/112	82/120	89/106	36/49	47/61	66/90	64/93	68/93	78/118
3 Brygada WOP	51/69	69/100	88/119	171/285	172/288	156/27	95/146	93/141	69/107	59/107	59/86	67/106
26 Brygada WOP	–	6/6	3/3									
Granica Połudn.	138/179	224/318	247/328	378/604	388/618	337/521	202/306	192/280	214/315	184/266	207/294	202/308
26 Brygada WOP	–	3/3	–	10/10	9/9	15/18	14/19	14/16	7/7	9/12	18/18	16/25
23 Brygada WOP	–	4/4	5/5	5/10	5/10	9/12	10/14	5/5	8/8	4/5	8/10	4/5
22 Brygada WOP	2/2	10/11	2/2	9/10	9/10	21/22	19/22	9/9	15/15	17/18	21/22	6/6
19 Brygada WOP	1/1	1/1	4/4	12/15	12/15	13/20	9/11	19/21	18/25	12/23	15/18	19/23
Granica Wsch.	3/3	18/19	11/11	35/44	35/44	58/72	52/66	47/51	48/55	42/58	62/68	41/59
Razem	184/243	313/444	319/421	608/941	608/941	503/761	327/479	284/400	307/430	266/380	311/414	281/415

Źródło: Opracowanie własne autora na podstawie:

1. ASG, sygn. 1284/175, k. 31,
2. ASG, sygn. 1284/156, k. 13-14,
3. ASG, sygn. 1284/246, k. 33,
- 4 – 11 ASG, sygn. 1612/20, k. 42, 41, 118, 187, 230, 331, 360, 359.

Wartość przemytu zatrzymanego przez WOP na granicy RP w latach 1945-1948 (w złotych)

Lata	Ogółem	Granica					Liczba ujętych osób za przemyt
		Południowa	Zachodnia	Morska	Wschodnia	W-wa Okęcie	
grudzień 1945	4162614						687
1946	93627226	55432379	33866031	516948	3477748	334120	6100
1947	116858579	45621977	42665771	8737395	2821036	17022500	6418
1948	91721513	56899465	22300543	10421242	350163	1750100	6406
Razem	306369932	157953821	98832345	19675485	6648947	19106720	19611

% do całości 100%

Źródło: ASG, sygn. 222/70, k. 20.

Wartość zatrzymanego przemytu na granicy Polski przez poszczególne brygady Ochrony Pogranicza w 1948 r.

Kierunek	Nazwa jednostki	Wartość przemytu (w złotych)	% wartości przemytu
Granica morska	4 Brygada OP	10128597	11,26
	12 Brygada OP	292645	0,33
Razem		10421242	11,58
Granica zachodnia	6 Brygada OP	13302173	14,78
	8 Brygada OP	6048164	6,72
	10 Brygada OP	2950206	3,28
Razem		22300543	24,79
Granica południowa	23 Brygada OP	22301640	24,79
	21 Brygada OP	21465113	23,86
	19 Brygada OP	12220680	13,58
	41 Samodzielny Batalion OP	912032	1,01
Razem		56899465	63,24
Granica wschodnia	13 Brygada OP	182675	0,20
	7 Brygada OP	92174	0,10
	11 Brygada OP	54059	0,06
	15 Brygada OP	21255	0,02
Razem		350163	0,39
Ogółem		89971413	100,00

Źródło: ASG, sygn. 222/70, k. 20.

Zestawienie wartościowe przemycanych towarów zatrzymanych przez WOP na granicy Polski w roku 1948

Nazwa przemycanego towaru	Wartość przemytu w złotych					
	do Polski		z Polski		Razem	
	złote	%	złote	%	złote	%
Waluta polska	578691	0,93	2373690	15,33	2952381	16,27
Waluta obca	2853191	4,60	4817496	31,12	7670687	35,72
Kosztowności	1212550	1,96	1374564	8,88	2587114	10,83
Tłuszcz	8300	0,01	2250894	14,54	2259194	14,55
Żywność	225839	0,36	804340	5,20	1030179	5,56
Wyroby monopolowe	1527741	2,46	1342465	8,67	2870206	11,14
Wyroby galanteryjne	12826753	20,69	487126	3,15	13313879	23,83
Wyroby włókiennicze	868075	1,40	1564756	10,11	2432831	11,51
Obuwie i skóra	14260994	23,00	331750	2,14	14592744	25,14
Pojazdy mechaniczne i części	8322450	1,34	529	0,003	832979	1,35
Wyroby metalowe	6589687	10,63	57430	0,37	6647117	11,00
Chemikalia i lekarstwa	17659567	28,48	74974	0,48	17734541	28,97
Przybory precyzyjne	2557700	4,13	705	0,005	2558405	4,13
Radia, aparaty fot. itd.	1183550	1,91	175800	1,14	1359350	3,04
Towary kolonialne	2461300	3,97	87535	0,57	2548835	4,54
Przybory kancelaryjne i materiały piśmiennicze	4205328	6,78	6070	0,04	4211398	6,82
Przyrządy elektryczne	859925	1,39	16200	0,10	876125	1,49
Zwierzęta domowe	808	0,001		0,000	808	0,00
Różne	2837841	4,58	364941	2,36	3202782	6,93
Razem	62001538	100	15480719	100	77482257	100

Źródło: ASG, sygn. 244/50, k. 235.

Goryński Grzegorz; Organizacja ochrony morskiej granicy Polski przez Wojska Ochrony Pogranicza w latach 1946 - 1965. Wybrane problemy. Cz. II., w: Problemy Ochrony Granic. Biuletyn nr 10 (1999), s. 61 – 88.