

Pod osłoną węgla. Nielegalne przekroczenia granicy z PRL w transportach z kopalń

Ukryci w węglu, pod warstwą koksu, pod workami z solą kamienną czy w transportach z rudą żelazną – w taki sposób liczni śmiałkowie zamierzali zbiec z Polski Ludowej na Zachód. Próby te podejmowano zarówno w portach morskich, jak i przy użyciu pociągów wiozących urobek z polskich kopalń za granicę do Czechosłowacji oraz Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Znaczna część tego typu wypraw kończyła się niepowodzeniem.

Stosunkowo najwięcej udokumentowanych prób uciezek pochodzi z pierwszych kilkunastu lat Polski Ludowej, mniej więcej od 1949 roku. Wcześniej, tuż po II wojnie światowej, nie było potrzeby stosowania aż tak przemysłowych sposobów na nielegalne przekroczenie granicy. Przegląd ciekawszych przypadków zaczniemy od prób wydostania się z kraju drogą morską.

Węgiel kamienny był podstawowym surowcem eksportowym, a porty morskie jednym z nielicznych miejsc, gdzie Polacy mieli styczność z obywatelami państw kapitalistycznych pracującymi na statkach oraz z jednostkami pływającymi udającymi się do państw zachodnich. Na to ostatnie liczył dziewiętnastoletni Henryk Szkałuba, który pracował w Szczecinie w porcie przy załadunku węgla.

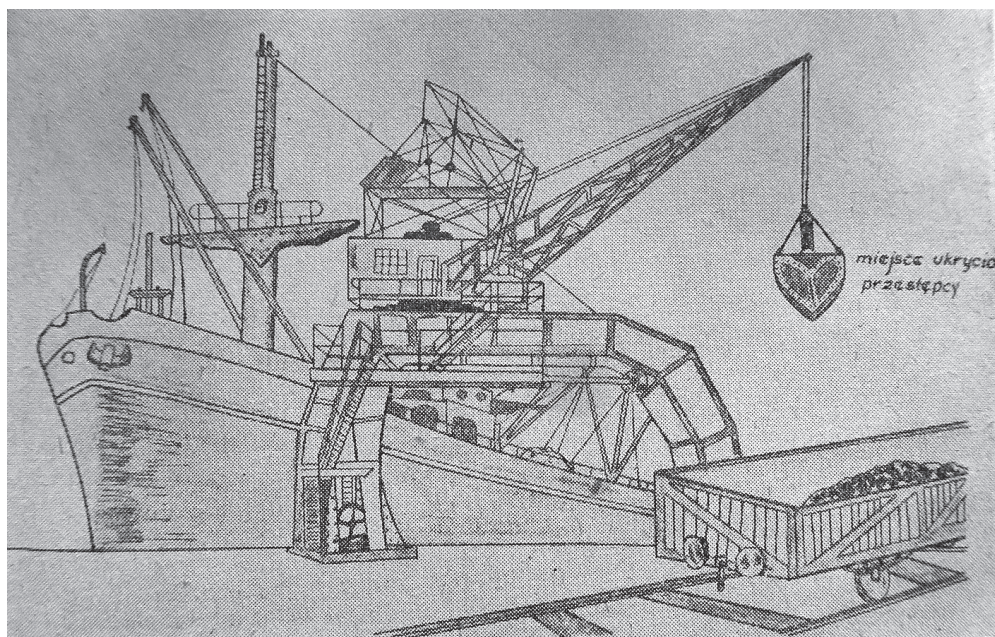
Zamierzał uciec drogą morską do Szwecji, więc ukrył się w luku węglowym statku. To tam 10 kwietnia 1949 r. został zatrzymany podczas przeszukania przez żołnierzy Wojsk Ochrony Pogranicza. 29 sierpnia 1949 r. Sąd Okręgowy w Szczecinie skazał go na karę 1 roku więzienia.

Wykrycie uciekiniera nieraz wymagało od żołnierzy WOP sporego poświęcenia. Tak było np. 7 czerwca 1949 r., gdy w porcie w Szczecinie odbyła się kontrola duńskiego statku Rikke Skou. Przeprowadzała ją ekipa z Granicznej Placówki Kontrolnej Szczecin Port. W składzie był m.in. strzelec Edmund Adamczak. Otrzymał on zadanie, by sprawdzić luki ładunkowe w przedniej części statku. W pierwszym luku nie było niczego poza ładunkiem. Drugi załadowany był miałem węglowym. By się do niego dostać, żołnierz musiał rozgrzebać dojskie. Wówczas jego uwagę zwróciło zachowanie marynarzy stojących na lądzie. Przyglądali się pracy żołnierza WOP z dużym zaniepokojeniem.

Taka postawa jeszcze bardziej zmotywowała strz. Adamczaka. Gdy już zrobił odpowiedni otwór, wszedł do luku ładunkowego, gdzie zmuszony był czołgać się w miale. Usłyszał wówczas podejrzane szmery. Dochodziły one z końca luku. Żołnierz w trakcie penetracji



► Port węglowy w Gdyni. To m.in. stąd uciekinierzy ukryci w węglu próbowali się przedostać drogą morską do Szwecji. Zdjęcie ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego



► Jeden ze sposobów przedostania się uciekiniera z transportem węgla na zagraniczny statek.
Zdjęcie ze zbiorów Instytutu Pamięi Narodowej

posługiwał się latarką elektryczną. Zauważył wtedy, że spod węgla wystają fragmenty szmaty. Wkrótce przekonał się, że to kawałek odzieży człowieka ukrytego w luku ładunkowym. Zapytał więc go, co tam robi, lecz nie uzyskał odpowiedzi. Wówczas wyciągnął pistolet i zażądał wyjścia na pokład. Obaj, żołnierz i ukryty człowiek, pokonali tę drogę, czołgając się w miale.

W trakcie dochodzenia wyszło na jaw, że „pasażerem na gapę” był Edward Marcinkowski, występujący pod przybranym nazwiskiem jako Henryk Mierzkiewicz. Śledczy ustalili, że w czasie okupacji niemieckiej działał w Armii Krajowej. Natomiast po przejęciu władzy przez komunistów kontynuował działalność w organizacji WiN (Zrzeszenie Wolność i Niezawisłość) w okolicach Sieradza. Zarzucano mu, że od 1947 r. brał czynny udział w napadach na działaczy nowego reżimu i na funkcjonariuszy Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego.

Za skuteczną akcję Edmund Adamczak awansowany został do stopnia starszego strzelca. Przyznano mu nagrodę pieniężną w wysokości 5000 zł oraz 7 dni urlopu. „Żołnierz ten nie ograniczył się do stwierdzenia, że w luku ładunkowym znajduje się węgiel ale zadał sobie wiele trudu aby otrzymane zadanie wykonać dokładnie”, czytamy w rozkazie specjalnym, wydanym pod koniec lipca 1949 r. przez Głównego Inspektora Ochrony Pogranicza.

W 1954 r. wydano, przeznaczony do użytku służbowego przez Dowództwo Wojsk Ochrony Pogranicza, Biuletyn o sposobach i metodach stosowanych przez przestępców granicznych na przestrzeni lat 1945–1954. Opisane w nim przypadki zostały zanonimizowane – nie podano dat, nazwisk ani miejscowości, w których zaszły opisane zdarzenia. Jedno z nich miało miejsce w którymś z polskich portów morskich. Zasługuje ono na uwagę ze względu na nader przemyślny sposób przedostania się uciekiniera wraz z transportem węgla przeznaczonego na eksport.

Pomocy udzielił mu jeden z zagranicznych marynarzy oraz dwaj polscy pracownicy portu. Uciekinier został

ukryty w wagonie z węglem, odstawionym na bocznicę. Węgiel z tego wagonu przeznaczony był do załadunku na statek. Właśnie stamtąd za pomocą dźwigu portowego przetransportowano go chwytakiem z wagonu do luku węglowego na statku. Wcześniej wspomniany marynarz przygotował skrytkę w luku.

Warto też zacytować inny opis nieudanej ucieczki z węglem na eksport z tego samego biuletynu: „Ekipa kontrolerska WOP dokonująca odprawy statku wyjeżdżającego z portu do jednego z państw kapitalistycznych zauważyła, że załadowany węgiel jest rozłożony nierówno i największa ilość znajduje się w bunkrze pod pomostem kapitańskim. Wzbudziło to pewne podejrzenie, które okazało się uzasadnione, gdyż po odsunięciu węgla znaleziono ukrytych tam 4-ch przestępców granicznych”.

Zagraniczne statki czekające na załadunek polskiego węgla wielokrotnie były celem osób chcących przedostać się z PRL do świata kapitalistycznego. Próby te kończyły się niekiedy już na samym początku. Doświadczył tego chociażby 23-letni tokarz z Gdyni Zdzisław Krupa, który 12 sierpnia 1957 r. o godzinie 3 w nocy próbował dostać się na statek Prinal pływający pod francuską banderą. Mężczyzna przy pomocy dętki rowerowej przepłynął z nabrzeża górniczego przez kanał na nabrzeże węglowe w porcie w Gdańsku, zamierzając drogą morską dostać się do Francji. Zauważył go jednak żołnierz pełniący służbę na nabrzeżu, który doprowadził do ujęcia mężczyzny.

Mimo nawet największej staranności wopisci nie byli w stanie zapobiec wszystkim ucieczkom. O niektórych dowiadrywali się po czasie, jak np. 20 lutego 1957 r., gdy kapitan statku SS Pstrowski bandery polskiej drogą radiową powiadomił zarząd portu w Gdyni o tym, co zaszło na tym statku dwa dni wcześniej. Otóż w czasie wyładunku węgla w porcie w Sztokholmie szwedzcy robotnicy znaleźli w luku węglowym dwóch obywateli PRL. Zwrócili się oni do władz szwedzkich z prośbą o azyl i pozostali w Szwecji. Ustalono, że pasażerowie na gapę dostali się na pokład statku nielegalnie 15 lutego 1957 r., w czasie załadunku

w porcie w Gdańsku. Byli pracownikami portu. Jeden z nich, liczący wtedy 27 lat Stanisław Mokrzycki, pracował jako dźwigowy, drugim był Michał Stasiak, również zatrudniony w porcie Gdańsk jako przetokowy.

Udanych uciezek do Szwecji dokonywano nie tylko statkami z węglem, ale także za pośrednictwem pociągów wiozących urobek z kopalń soli kamiennej. Na początku kwietnia 1955 r. na biurku ministra spraw wewnętrznych wyładowało pismo z Ministerstwa Spraw Zagranicznych PRL. Do pisma dołączony był odpis tłumaczenia artykułu prasowego, jaki ukazał się 9 marca 1955 r. w największym szwedzkim dzienniku „Dagens Nyheter”. Korespondent tej gazety w Malmö donosił o niezwykłym zdarzeniu, jakie miało miejsce dzień wcześniej w Trelleborgu. Do portu tego przybył bowiem prom z wagonami kolejowymi z portu Sasnitz w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Transportowano nimi m.in. sól kamienną, wydobywaną – jak wynika z relacji – we wschodniej Polsce, czyli być może w kopalni w Bochni lub w Wieliczce.

Gdy szwedzcy kolejarze przyjmowali wagony, jeden z nich usłyszał stukanie. Prócz tego w bocznej ścianie wagonu wywiercony był otwór, przez który ktoś od wewnątrz poruszał patykiem, aby zwrócić na siebie uwagę. Szwedzi zorientowali się, że pod workami z solą są ukryci ludzie. Nie mieli oni jednak możliwości samodzielnie wydostać się z kryjówki. Pomógł im w tym personel promu kolejowego, wyjmując worki z wagonu.

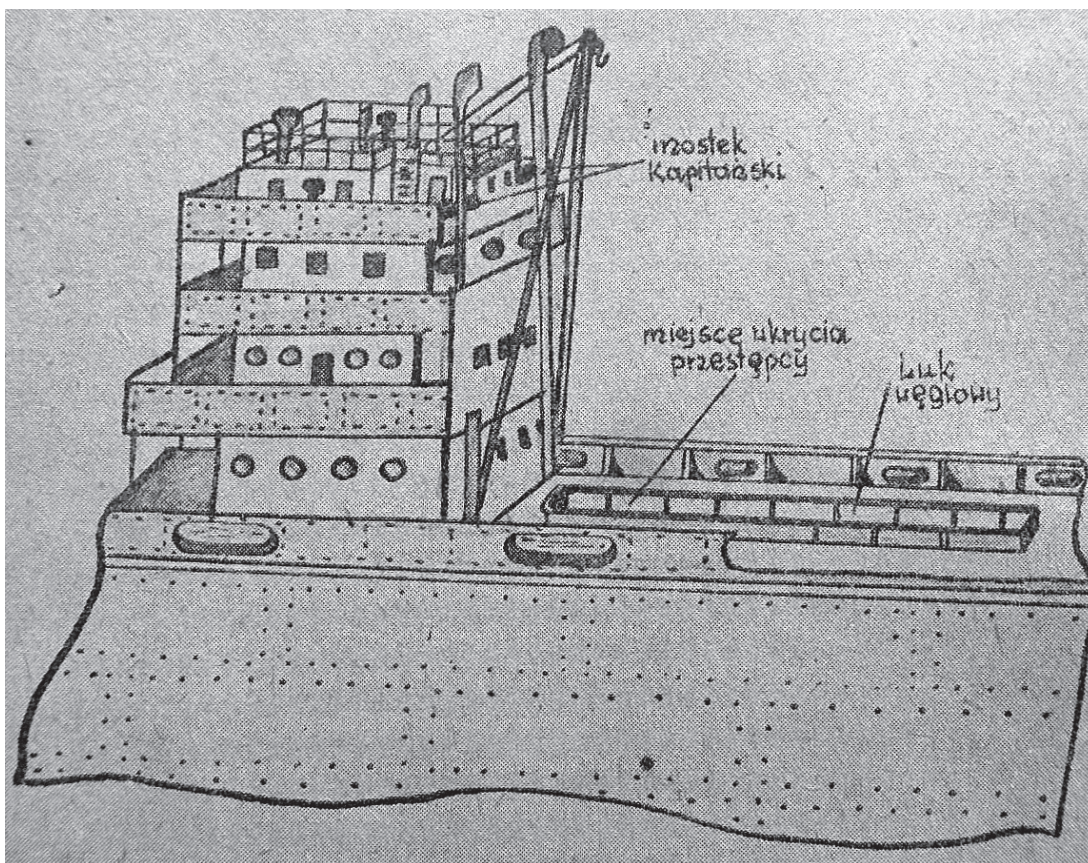
Oczom Szwedów ukazała się wtedy prowizoryczna kryjówka na dnie wagonu. Składała się na nią kilka grubych desek, które chroniły uciekinierów przed zgnieceniem przez worki z solą. Znajdowali się tam

kobieta i mężczyzna w wieku 35 lat. Jadąc w ten sposób, spędzili sześć dni w wagonie towarowym. W podróż zabrali trochę chleba i wody, byli jednak mocno wygłodniali. Jak relacjonował dziennikarz, ze smakiem zjedli posiłek, który zafundowała im szwedzka policja. Para uciekinierów miała też własnoręcznie przygotowany świder, przy pomocy którego zamierzała wydostać się z wagonu. Ponieważ znali tylko język polski, trzeba było sprowadzić tłumacza.

Był to prawdopodobnie odośobniony przypadek ucieczki w transporcie z solą. Zdecydowanie częściej uciekinierzy z Polski Ludowej decydowali się na ukrycie w wagonach z węglem. I na to swoje sposoby mieli pogranicznicy. Bardzo użytecznym narzędziem do wykrywania ukrywających się w wagonach z węglem był zwykły metalowy pręt. Celnicy oraz żołnierze WOP wbijali pręt w urobek, jakim załadowane były kolejne wagony pociągu. Dawało to szansę ujawnienia człowieka, który schowany był pod niewielką warstwą węgla.

Metoda ta poskutkowała 12 sierpnia 1951 r., gdy na stacji Węgliniec przeprowadzano standardową kontrolę pociągu załadowanego węglem, który miał przekroczyć granicę z Niemiecką Republiką Demokratyczną. Precyzyjnie rzecz ujmując, skład z węglem przechodził dwie kontrole. Pierwszą przeprowadzał urzędnik celny, a drugą żołnierze z Granicznej Placówki Kontrolnej.

Tym razem człowieka ukrytego w wagonie węglarce ujawnił celnik. Gdy zaczął wbijać na chybił, trafił pręt w głąb węgla, spod warstwy czarnych brył wyskoczył człowiek i zaczął uciekać. Przestraszył się, że może zostać przebit prętem. Ucieczka z wagonu nie powiodła się. Żołnierz WOP zauważył wyskakującego i natych-



► Niejednokrotnie wykorzystywanym miejscem ukrywania się uciekinierów był luk węglowy na statku. Zdjęcie ze zbiorów Instytutu Pamięci Narodowej

miast powiadomił oficera kontrolnego. Wysłany patrol ujął uciekiniera, przypuszczalnie umorusanego węglem. Ten jednak nie przyznał się do zamiaru nielegalnego przekroczenia granicy.

W lutym 1952 r. zanotowano dwa przypadki przemyślnego ukrycia się osób w wagonach wiozących urobek z kopalń za granicę. Bohaterem jednej z takich prób był robotnik pracujący przy załadunku węgla do wagonów w jednej z kopalń. Mężczyzna wykonał dziurę w podłodze wagonu, następnie przykrył ją deskami opartymi ukośnie o ścianę i podłogę, po czym z wierzchu przysypał je węglem. W ten sposób zamaskował kryjówkę. Potem wszedł do niej przez dziurę w podłodze wagonu, a tę zabił deskami. Uciekiniera wykryto 28 lutego 1952 r. tylko dlatego, że jego zapach wyczuł pies służbowy towarzyszący żołnierzom przeprowadzającym kontrolę przed wyjazdem pociągu z Polski. Pies zatrzymał się przy jednym z wagonów, węsząc od spodu i z boku. Zwrócił na to uwagę przewodnik. Żołnierz przyjrzał się wagonowi i spostrzegł, że od spodu kilka desek w podłodze było przyciętych. Tak rozpoznał wejście do kryjówki. Po usunięciu warstwy węgla w wagonie odnaleziono niedoszedłego uciekiniera.

Również w lutym 1952 r. wykryto czterech potencjalnych przestępców granicznych, którzy ukryli się w wagonie załadowanym rudą żelaza. Uczynili to około 30 kilometrów przed stacją graniczną.

Nasilone przypadki prób nielegalnego przekroczenia granicy w wagonach towarowych, jakie zanotowano w lutym 1952 r., skłoniły dowództwo 5 Brygady WOP do wydania rozkazu, aby wszystkie kontrole pociągów towarowych przeprowadzać ze specjalnie przeszkolonymi psami służbowymi. Polecono pouczyć ekipy kontrolne, aby sprawdzały podłogi wagonów z zewnętrznej strony.

Jednak nawet pomimo wdrożenia tych środków ostrożności niektórym śmiałkom udało się zmylić czujność pograniczników. Oto jeden z takich przykładów. W godzinach wieczornych 23 września 1954 r. dwaj mężczyźni zablindowali się w wagonie węglarce na terenie koksowni w Gliwicach. Tam skład pociągu załadowany został koksem, po czym wyruszył w kierunku Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Pociąg z Gliwic dojechał do Węglińca, czyli do ostatniej stacji przed granicą z NRD, następnego dnia w godzinach wieczornych. Nazajutrz, czyli 25 września 1954 r., pociąg oznaczony numerem 45 ruszył z Węglińca o 5 rano w kierunku granicy.

Przed granicą był jeszcze planowy postój na przystanku Bielawa Dolna. Tam ekipa kontrolerska składająca się z żołnierzy Wojsk Ochrony Pogranicza miała za zadanie skontrolować pociąg, żeby upewnić się, czy nie ma w nim naruszcycieli granicznych. Jeden z żołnierzy miał przeszukać wnętrze węglarki za pomocą stalowego pręta, drugi sprawdzał podwozia i budki hamulcowe, a trzeci kontrolował wagony z użyciem psa służbowego. Pracą całej ekipy kierował kontroler Granicznej Placówki Kontrolnej Węglińca.

Jak zanotowano, kontrola trwała pół godziny, od 5:17 do 5:47, a kontrolerzy nie ujawnili żadnych podejrzanych oznak, które mogłyby wskazywać na obecność przestępców granicznych. Wobec tego zezwolono na

odjazd pociągu w stronę mostu granicznego na Nysie Łużyckiej i dalej do niemieckiej stacji Horka.

Późniejsze dochodzenie wykazało, że dwaj mężczyźni wykonali w wagonie skrytkę zabezpieczającą z desek. Aby zapewnić sobie dopływ powietrza, w podłodze węglarki wywiercili dwa otwory. Po pewnym czasie uciekinierzy zostali ujęci. Władze NRD przekazały ich stronie polskiej 3 lutego 1955 r. na spotkaniu granicznym w Zgorzelcu.

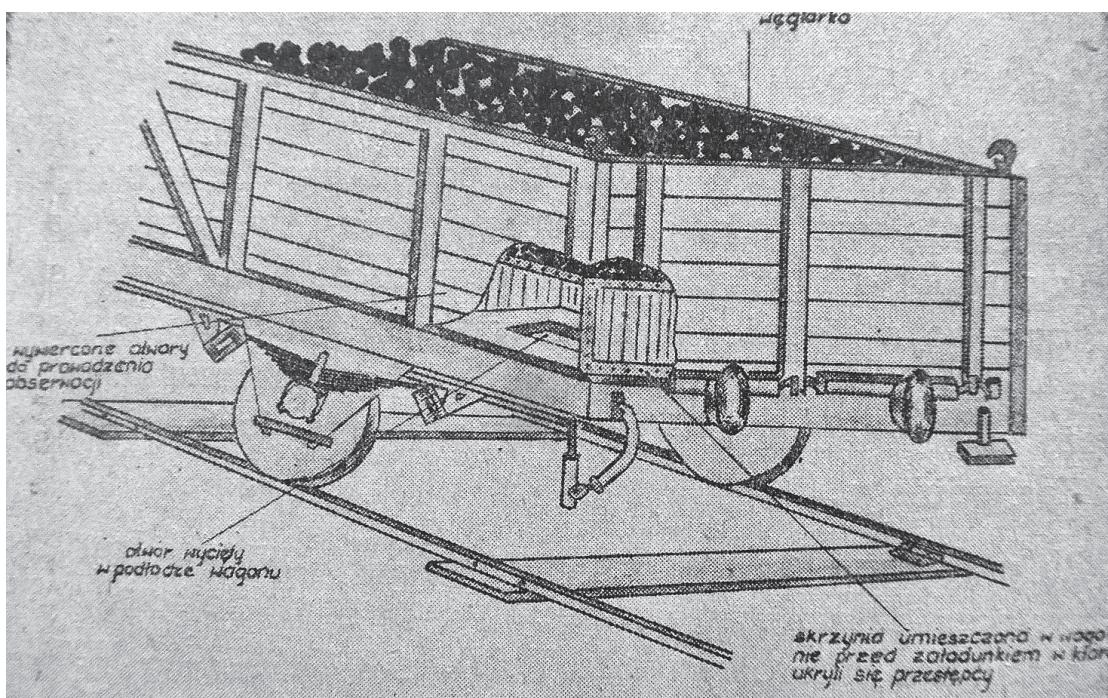
Całkiem podobny przypadek opisany został w przywoływanym już wcześniej biuletynie na temat metod i sposobów stosowanych przez przestępców granicznych. Otóż dwaj mężczyźni wykorzystali skrytkę z desek wzmocnioną dodatkowo metalową ramą, jaka przygotowana została w wagonie służącym do przewozu węgla. Mężczyźni skrytkę tę wykonali w czasie ładowania węgla do wagonów na terenie kopalni. Następnie ukryli się w niej po załadunku węgla. W podłodze wagonu wyróżniony był otwór, a w ścianach wagonu wywiercone szpary. Umożliwiały one uciekinierom obserwację i zapewniały dopływ powietrza. Tym razem pomysłowość nic nie dała i na jednej ze stacji granicznych pasażerowie na gapę zostali wykryci.

Na marginesie relacjonowanych przypadków można jeszcze odnotować, że 23 czerwca 1956 r. Dowództwo Wojsk Ochrony Pogranicza wydało zarządzenie, by zaniechać przeszukiwania wagonów z węglem prętami kontrolerskimi. Być może procedura ta zbyt rzadko dawała jakiegokolwiek efekty.

W pierwszych dekadach Polski Ludowej węgiel przewożony był w zdecydowanej większości pociągów, czy to pasażerskich, czy towarowych, gdyż na Polskich Kolejach Państwowych dominowały parowozy. Nieraz zdarzało się, że uciekinierzy podejmowali współpracę z maszynistami, by wydostać się za granicę. Znowu cytujemy tu opis ze znanego nam już biuletynu. Zdarzenie miało miejsce na jednej ze stacji granicznych w godzinach nocnych: „przestępca działając w porozumieniu z maszynistą parowozu pociągu międzynarodowego wyjeżdżającego z Polski, po dokonaniu odprawy pociągu zbliżył się do parowozu i pod osłoną puszczonej pary, przestępca wskoczył na tender parowozu i ukrył się w węglu. Dzięki czujności elementu blokującego przestępca został spostrzeżony i ujęty”.

Niekiedy o powodzeniu nie decydowała pomysłowość uciekiniera, ale opieszałość osób odpowiedzialnych za ruch pociągów przez granicę. Taka sytuacja miała miejsce 26 lutego 1982 r. na trasie Bielawa Dolna – Horka. Tego dnia o godzinie 17:25 na niemiecką stację Horka wjechał pociąg towarowy nr 4022 relacji Węglińca – Horka. Na zderzaku jednego z wagonów węglarek pociągiem tym wjechał na teren Niemieckiej Republiki Demokratycznej mężczyzna w średnim wieku. Wcześniej pasażera na gapę dostrzegł dróżnik pracujący na mijance Bielawa Dolna i powiadomił o tym Wojska Ochrony Pogranicza, ale zrobił to zbyt późno, gdy pociąg wjechał już do NRD.

Po zatrzymaniu pociągu w Horce mężczyzna najpierw zamierzał wysiąść na stronę dozorowaną przez żołnierzy, ale zorientował się i wyskoczył z pociągu w przeciwnym kierunku, po czym zbiegł. Żołnierze zdołali tylko zapamiętać, że nielegalny pasażer miał na sobie nakrycie głowy, czarny płaszcz i srebrne kozacz-



► Skrytka w wagonie z węglem. Zdjęcie ze zbiorów Instytutu Pamięci Narodowej

ki. Finalnie mężczyzna został po pewnym czasie ujęty i 18 marca 1982 r. na drogowym przejściu granicznym w Świecku koło Słubic przekazano go polskim władzom. Okazało się, że był to liczący 47 lat mieszkaniec Jeleniej Góry. Za swój czyn trafił na 3 miesiące do aresztu.

Ciągnie górnika do węgla, nawet po odejściu z kopalni. Tak spuentować można zdarzenie z udziałem liczącego 36 lata mieszkańca jednego z domów przy ul. Górniczej w Czeladzi. Trzy kwadranse przed północą 11 października 1958 r. został on zatrzymany przez ekipę kontrolerską Granicznej Placówki Kontrolnej Zebrzydowice. Mężczyznę znaleziono w wagonie z węglem, w pociągu odjeżdżającym do Czechosłowacji. Niedoszły uciekinier przyznał się, że ostatnio zatrudniony był w Kopalni Węgla Kamiennego „Czerwona Gwardia” jako zwykły robotnik, jednak od 4 miesięcy pozostawał bez pracy. Próbował bezskutecznie przedostać się do Czechosłowacji.

Kilka miesięcy później na południowej granicy zanotowano przypadek udanego wydostania się z PRL przy użyciu pociągu towarowego. Jesienią 1958 r. dwaj mężczyźni uciekli z Polski do Austrii w skrytce skonstru-

owanej w wagonie z węglem. Pociąg, którym podróżowali, wyjechał z Polski w nocy z 3 na 4 listopada 1957 r. przez stację graniczną Chałupki, niedaleko Raciborza. O ucieczce polskie władze dowiedziały się 4 dni później od strony czechosłowackiej. Te przekazały informację, że wejście do skrytki urządzone było od dołu wagonu. Z wierzchu nie było widać nic poza węglem.

Na koniec można jeszcze przytoczyć i taki przypadek, kiedy to do ucieczki ostatecznie nie doszło. Otóż 21 maja 1986 r. w Wałbrzychu zatrzymany został liczący 29 lat bezrobotny mężczyzna. Podejrzewano go o to, że 27 kwietnia 1986 r. wieczorem wyjechał nielegalnie z Polski do Czechosłowacji przez Mieroszów, z zamiarem przedostania się do Republiki Federalnej Niemiec. Śledczy przyjęli, że granice przekroczył w wagonie towarowym ukryty pod warstwą węgla kamiennego lub koksu, jednak następnego dnia z powodu trudności z oddychaniem wyszedł i wrócił do Polski w bliżej nieokreślonym miejscu. Dalsze dochodzenie wykazało, że przed wyjazdem pociągu z Wałbrzycha odstąpił od zamiaru ucieczki.

Tomasz RZECZYCKI