

# WOJSKA OCHRONY POGRANICZA W LATACH 1945 – 1991

## Część VI

### Trochę o przemyście

Kolejowe przejście graniczne w Terespolu od początku jego powstania było najważniejszym, o największej intensywności ruchu pociągów towarowych i osobowych na wschodniej granicy Polski. W latach 70 i 80 tych kontrolerzy GPK Terespol odprawiali tu 12 pociągów osobowych i ponad 40 towarowych w ciągu doby. Obsługi tych pociągów tj. maszyniści lokomotyw i ich pomocnicy, kierownicy pociągów osobowych i konduktorzy, ajenci techniczni i handlowi (razem 90-100 na dobę) przejeżdżali granicę państwa legitymując się paszportami służbowymi (kierownicy i konduktorzy) lub wystawionymi przez służby PKP imiennymi wykazami stanowiącymi załącznik do legitymacji służbowych.

W organizację tego zadania zaangażowane były instytucje kolejowe z Warszawy, Siedlec, Łukowa oraz w większości Małaszewicze. Dyrekcja Rejonów Przeladunkowych PKP Małaszewicze sprawnie organizowała przeladunek i przejazd pociągów na trasie do i z Brześcia ZSRR dostarczając odpowiednich ilości urządzeń i ludzi do przeladunku oraz taboru z obsługami i stosownymi dokumentami przewozowymi wymaganymi w ruchu granicznym.

Wytypowano grupę ponad 300 pracowników PKP Małaszewicze do wykonywania zadań służbowych w ruchu kolejowym przez granicę państwa. Wiązały się one z koniecznym jednorazowym pobytem do dwunastu godzin na terenie podległym strukturom kolei radzieckich (SŻD) w Brześciu.

Oczywistym jest, że tam gdzie istnieje ruch osób przez granicę między dwoma państwami o różnym stopniu rozwoju gospodarczego będą podejmowane próby przemykania towarów i dewiz mających dać dodatkowy dochód osobom zaangażowanym.

Dla przeciwdziałania tej formie nielegalnej działalności GPK Terespol współdziałając z UC poświęcała dużo uwagi i sił. Główną metodą było intensywne rozpoznanie operacyjne określonego środowiska dla ustalenia zakresu i przedmiotów oraz osób zaangażowanych w przemytnictwo. Celem działań było ustalenie stopnia zagrożenia porządku prawnego oraz określenie rodzaju środków zapobiegawczych i ich adresatów. Mając świadomość, że walka z przemytnictwem to w pewnym sensie „zawracanie rzeki kijem” staraliśmy się poprzez skoordynowany z UC i Dyrekcją PKP Małaszewicze zespół działań profilaktycznych nie dopuścić by przemyt towarów i dewiz mógł nabrać charakteru zorganizowanego (aferowego) lub wiązał się z inną przestępczą działalnością np. przerzutem ludzi przez granicę. Temat ten był jednym z głównych elementów w zakresie zadań grupy zwiadowczej GPK.

W różnych okresach przedmiotem przemytu były różnorodne towary oraz dewizy. W drugiej połowie lat siedemdziesiątych i początku osiemdziesiątych przemycano do ZSRR odzież dżinsową, peruki damskie, chustki na głowę, okulary słoneczne, ręczne miotacze gazu i dolary.

Do Polski nielegalnie wwożono wyroby ze złota, papierosy, alkohole, kawior, ikony i złom metali kolorowych (miedzi, niklu, kobaltu) rzadko diamenty, brylanty oraz znaczne ilości rubli obiegowych. Istotnym w tym procederze był fakt, że maszyniści lokomotyw wykorzystywanych w ruchu przez granicę państwa, dla zapewnienia większej efektywności kontrabandy urządzali w nich skrytki niekiedy wiążące się ze zmianami konstrukcyjnymi lokomotyw. Mogło to stwarzać zagrożenie awariami lub nawet katastrofami. Niebezpieczeństwo wzrosło, gdy do ruchu przez granicę

dopuszczono lokomotywy elektryczne. Używanie skrytek oraz ich kontrola przez elementy służby UC lub GPK groziło porażeniem.

Wokół środowiska osób zajmujących się przemytnictwem funkcjonowała grupa osób (melin paserskich) dostarczających towary na przemyt i skupujących nielegalnie przywiezione. Osoby te również zostały objęte rozpoznaniem i działaniami profilaktycznymi. Podobne działania rozpoznawcze i profilaktyczne prowadziliśmy także wobec niektórych obsług lokomotyw z Lokomotywni PKP Warszawa-Odolany i konduktorów wagonów „warsowskich” z Wagonami PKP Warszawa-Szczęśliwice. Stanowili oni obsadę pociągów sypialnych „Polonez” relacji Warszawa-Moskwa-Warszawa odprawianych w GPK Terespol.

Część drużyn konduktorskich z Rejonowej Dyrekcji PKP Siedlce także brała udział w obsłudze niektórych pociągów międzynarodowych przekraczających granicę państwa w Terespolu. Również oni zgodnie z naszym zakresem obowiązków byli przedmiotem operacyjnego rozpoznawania wpływu tej grypy osób na stan porządku publicznego w kolejowym przejściu granicznym Terespol. Współdziałaliśmy tu z odpowiednimi służbami Warszawy i Siedlec.

Byliśmy zaintrygowani nie mogąc wyjaśnić istoty nielegalnego wwozu do Polski znacznych ilości radzieckich rubli obiegowych. Przemytnicy uzyskiwali jakiś dochód przy małym ryzyku wykrycia, ale co zyskiwali ludzie je skupujący np. w m. Kałuszyn. Wiadomo tylko, że na początku lat 90-tych wysłano do ZSRR dwa wagony skupionych w Polsce rubli jako spłatę zadłużenia Polski wynikającego z handlu między obydwojma państwami.

Podsumowując temat przemytnictwa w środowisku pracowników PKP, można stwierdzić, że podejmowane wszechstronne działania profilaktyczne dawały pozytywne efekty, bowiem nie dopuszczono do rozwinięcia się procederu drobnego przemytu ekonomicznego w działalność zorganizowanych grup przestępczych. Już we wcześniejszych stadiach angażowania się w przemyt prowadzono rozmowy ostrzegawcze, wykluczano z grupy osób mających zezwolenia na służbowe wyjazdy do Brześcia–ZSRR, ujawniano skrytki, konfiskowano przemycany towar.

Tylko w dwu lub trzech przypadkach sprawy przemytnicze znajdowały swój epilog w sądzie.

Na obecnym etapie przygotowania naszej kroniki nie mamy dostępu do materiałów archiwalnych mogących przypomnieć wartości skonfiskowanych przez GPK przemycanych

towarów i dewiz, ale należy podkreślić, że w „rankingu” granicznych placówek prowadzonym

przez Dowództwo WOP terespolska placówka lokowała się w czołówce krajowej.

Cdn.

*Jerzy Tabulski, Jan Grzech*



Początek lat 50'. Okolice Terespoła, legitymowanie obywatelki  
dla zweryfikowania uprawnienia do pobytu w strefie nadgranicznej.  
Zwraca uwagę swoista gracia WOP-isty i panny.

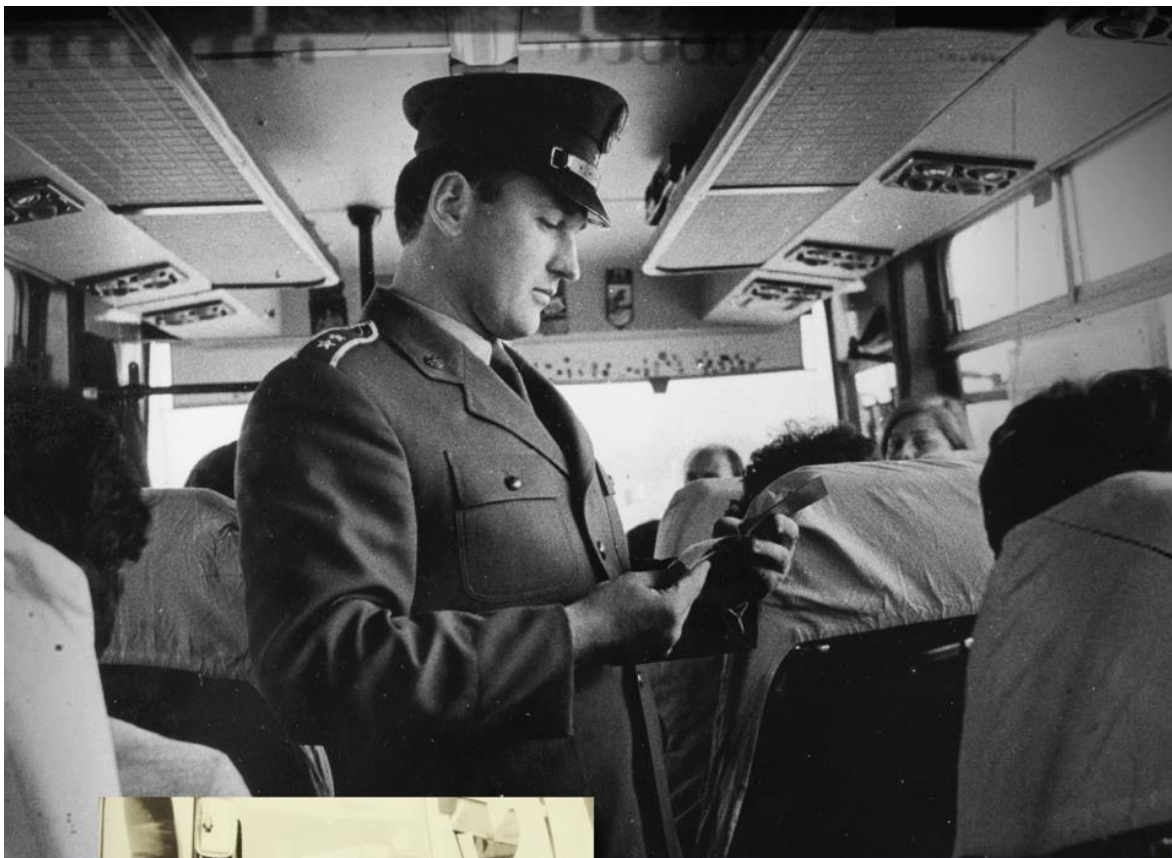


Dnia 10 września 1988 r. wjechał na terespolski dworzec PKP „Orient Express” w tamach przejazdu turystycznego na trasie Paryż - Moskwa. Imprezę organizowała firma austriacka, „Reiseburo Intraflug” pod nazwą „Nostalgie Paryż – Sztambuł”.

W składzie pociągu było 7 wagonów sypialnych, kilka restauracyjnych i barowych oraz magazynowe i z prysznicami.

Wyprodukowano je w latach 1926-29. Pierwotny „Orient-Expressu” ruszył na trasie Paryż-Konstantynopol (Sztambuł) 04.10.1883 r.

Z Moskwy pociąg udał się na trasę do Harbina - Pekinu i Hongkongu. Kursował w tym regionie do końca 2007 r. Ponownie wjechał do Terespoli od wschodu 19 grudnia 2007 r. i zakończył kursowanie na bocznicę w Małaszewiczach gdzie stoi do dnia dzisiejszego.



Jedno z niewielu zdjęć pokazujących pracę kontrolerską. Na zdjęciu chor. Henryk Hołomiej w trakcie kontroli granicznej pasażerów autokaru w przejściu drogowym w Terespolu.

Już go odprawiłem, za chwilę zezwolę na wjazd do polski.  
Chor. Aleksander Wic na przejściu drogowym w Terespolu.