

ZBIGNIEW BERESZYŃSKI
Instytut Śląski w Opolu
ORCID [0000-0001-9761-8701](https://orcid.org/0000-0001-9761-8701)

KOLEJE POD SPECJALNYM NADZOREM. SŁUŻBA BEZPIECZEŃSTWA JAKO INSTRUMENT NADZORU PAŃSTWOWEGO NAD KOLEJĄ W LATACH 1957–1980, CZ. 2 (1975–1980)

**THE RAILWAYS UNDER CLOSE SURVEILLANCE. SECURITY SERVICE
AS AN INSTRUMENT OF STATE SUPERVISION OF THE RAILWAYS
IN 1957– 1980. PART II (1975–1980)**

ABSTRACT: Due to their strategic importance, the railways were subject to particular surveillance by the state security apparatus of the Polish People's Republic. Since 1957, the related tasks were carried out by department III of the Security Service (Służba Bezpieczeństwa), which centered its operations on broadly understood economy issues. In the years 1975–1979, the III "A" department, specializing in economic issues, particularly concerning railways and other means of transport and communication, was established.

KEYWORDS: Security Service (Służba Bezpieczeństwa), railways, economy, operation surveillance, protection

Z uwagi na ogromne znaczenie gospodarcze i strategiczne koleje pozostawały pod szczególnym nadzorem aparatu bezpieczeństwa „Polski Ludowej”, reprezentowanego przez Służbę Bezpieczeństwa i zwiad Wojsk Ochrony Pogranicza. Zajmowały się one zwalczaniem przejawów opozycji politycznej wśród kolejarzy, ochroną kontrwywiadowczą kolei, walką z nieprawidłowościami natury gospodarczej, ustalaniem przyczyn wypadków i katastrof oraz interweniowaniem w przypadku innych niepożądanych zjawisk w działalności kolei. W części drugiej opracowania, obejmującej lata 1975–1980, kontynuowana będzie charakterystyka

struktur Służby Bezpieczeństwa odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru operacyjnego nad koleją, jak też omówiono różne formy sprawowania takiego nadzoru. Z uwagi na szczególnie duże znaczenie tego okresu w najnowszej historii społeczno-politycznej kraju, stanowiącego swego rodzaju prolog do rewolucyjnych przemian zaistniałych w latach 80. XX w., został on potraktowany obszerniej i bardziej szczegółowo od okresu wcześniejszego.

Reorganizacja struktur Służby Bezpieczeństwa w latach 1975–1979 i jej konsekwencje w zakresie sprawowania nadzoru operacyjnego nad koleją

Z końcem maja 1975 r., w związku ze zmianą podziału administracyjnego kraju, zlikwidowano komendy powiatowe Milicji Obywatelskiej (MO) oraz samodzielny pion Służby Bezpieczeństwa (SB) w zachowanych komendach i komisariatach miejskich. Całość spraw związanych z działalnością aparatu bezpieczeństwa została skoncentrowana na szczeblu centralnym (Ministerstwo Spraw Wewnętrznych – MSW) oraz w poszczególnych komendach wojewódzkich (KW) MO. Możliwe było jednak powoływanie terenowych grup SB, zajmujących się w szczególności „ochroną” kluczowych zakładów pracy¹.

Problematyka kolejowa pozostała w obszarze zainteresowań pionu III aparatu bezpieczeństwa, reprezentowanego przez Departament III MSW oraz wydziały III KW MO. W większym lub mniejszym stopniu (w zależności od województwa) zmieniła się jednak wewnętrzna organizacja tego pionu. W województwach wyróżniających się szczególnie dużym potencjałem gospodarczym, zwłaszcza w dziedzinie przemysłu (katowickim, krakowskim, łódzkim, poznańskim, stołecznym warszawskim i wrocławskim) oprócz wydziałów III powstały w 1975 r. odrębne wydziały III „A” KW MO. Do ich kompetencji należały w szczególności sprawy związane z „ochroną” gospodarki, a w tym m.in. transportu i komunikacji².

W pozostałych województwach sprawy te należały nadal do kompetencji wydziałów III KW MO³. Zmieniła się jednak wewnętrzna struktura tych wydziałów. Zamiast dotychczasowego podziału na grupy wprowadzono podział na sekcje.

¹ Por. *Aparat bezpieczeństwa w Polsce. Kadra kierownicza*, t. 2: 1956–1975, red. Paweł Piotrowski, Warszawa 2006, s. 31; Paweł Piotrowski, *Struktury Służby Bezpieczeństwa MSW 1975–1990*, „Pamięć i Sprawiedliwość”, 2003, 1, s. 55–56.

² Piotrowski, *Struktury*, s. 66–67.

³ *Ibidem*, s. 67.

Sprawy związane z „ochroną” transportu i komunikacji, w tym m.in. kolei, znalazły się w gestii sekcji siódmych. Dla przykładu, opracowany w 1975 r. projekt wewnętrznej „konstytucji” Wydziału III KW MO w Opolu czynił Sekcję VII tegoż wydziału odpowiedzialną za ochronę „kluczowych obiektów komunikacji, placówek naukowo-technicznych i kadry wybitnych specjalistów”. Sekcja ta miała organizować pracę operacyjną „o charakterze rozpoznawczo-zapobiegawczym” m.in. w opolskim węźle PKP. W silnie uprzemysłowionym rejonie Kędzierzyna-Koźła podobne zadania miała realizować grupa terenowa Wydziału III KW MO, odpowiedzialna za operacyjną ochronę „kluczowych obiektów przemysłowych, komunikacji, placówek naukowo-badawczych i kadry wybitnych specjalistów”. Grupa ta miała organizować pracę operacyjną „o charakterze rozpoznawczo-zapobiegawczym” m.in. w kędzierzyńskim węźle PKP⁴.

W 1979 r. już w całym kraju doszło do wyodrębnienia pionu III „A” jako pionu zajmującego się „ochroną” gospodarki. Wyrazem tego było utworzenie Departamentu III „A” MSW oraz wydziałów III „A” we wszystkich KW MO⁵. Zreorganizowane struktury pionu III oraz III „A” aparatu bezpieczeństwa po dawnemu nadzorowały całokształt spraw związanych z funkcjonowaniem kolei: od bieżącej działalności usługowej i produkcyjnej po rozmaite przejawy oporu społecznego i działalności opozycyjnej w środowiskach kolejarskich. Ich aktywność w tej dziedzinie ilustruje znaczna liczba materiałów wytworzonych w ramach poszczególnych spraw obiektowych i operacyjnych.

Nadzór operacyjny nad koleją. Cele i formy działalności SB. Wybrane przykłady spraw operacyjnych z lat 1975–1980

Służba Bezpieczeństwa zajmowała się m.in. wyjaśnianiem przyczyn i okoliczności katastrofy kolejowej na szlaku Kłobuck – Miedźno, gdzie 30 XII 1976 r. pociąg towarowy najechał na stojący skład innego pociągu. W związku z tym zdarzeniem Wydział III KW MO w Częstochowie prowadził sprawę operacyjnego

⁴ Oddziałowe Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu (dalej: AIPN Wr.), sygn. 09/64, Kierunki, zakres, zasady, system działania i podział organizacyjny Wydziału III KW MO w Opolu [projekt], 1975 r., k. 40.

⁵ Piotrowski, *Struktury*, s. 67; Henryk Dominiczak, *Organy bezpieczeństwa PRL 1944–1990*, Warszawa 1997, s. 248; Szymon Hermański, Adrian Jusupović, Tomasz Wróblewski, *Cywilne organy bezpieczeństwa państwa 1956–1990*, [w:] *Historyczno-prawna analiza struktur organów bezpieczeństwa państwa w Polsce Ludowej (1944–1990). Zbiór studiów*, red. Adrian Jusupović, Rafał Leśkiewicz, Warszawa 2013, s. 125.

sprawdzenia o kryptonimie „Drezyńka”⁶. W latach 1978–1979 tenże wydział prowadził analogiczną sprawę o kryptonimie „Ekspres” w związku z podobnym zdarzeniem w rejonie Lublińca, gdzie omal nie doszło do zderzenia pociągu towarowego z ekspresem „Opolanin”⁷. Znacznie poważniejszy charakter miała sprawa o kryptonimie „Turów”, prowadzona przez Wydział III KW MO w Częstochowie w związku z katastrofą na linii kolejowej Lusławice – Turów, gdzie w nocy z 8 na 9 IX 1980 r. pociąg osobowy najechał na stojący pod semaforem pociąg towarowy. W katastrofie tej poniósł śmierć konduktor – rozdawca przesyłek, a pięć osób zostało rannych, natomiast osoba podejrzana o spowodowanie katastrofy zbiegła z miejsca pracy. W tej sytuacji zamiast sprawy operacyjnego sprawdzenia wszczęto sprawę operacyjnego rozpracowania⁸.

Od połowy lat 70. XX w. coraz większą rolę w działalności aparatu bezpieczeństwa odgrywały różnego rodzaju sprawy związane z pogłębiającym się kryzysem gospodarczym w kraju i jego konsekwencjami społecznymi. W tym czasie załamała się strategia „dynamicznego rozwoju” i „dalszego budownictwa socjalizmu w Polsce”, realizowana od 1971 r. przez ekipę Edwarda Gierka. Nastroje społeczne pogarszały się w związku z rosnącym deficytem dóbr konsumpcyjnych na rynku, do którego przyczynił się m.in. znaczny wzrost poziomu płac w kolejnych latach dekady. Zaczęło brakować środków finansowych na kontynuację wielu ambitnych i kosztownych przedsięwzięć inwestycyjnych.

⁶ Oddziałowe Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Katowicach (dalej: AIPN Ka.), sygn. 027/154, Meldunek operacyjny, 31 XII 1976 r., s. 14–15; Plan czynności operacyjnych w sprawie operacyjnego sprawdzenia krypt. „Drezyńka”, 16 I 1977 r., s. 16–18; Meldunek operacyjny, 1 II 1977 r., s. 19–21; Meldunek operacyjny, 31 III 1977 r., s. 22–23; Meldunek operacyjny, 15 XII 1977 r., s. 24–25. W związku z tym wypadkiem zapadł wyrok skazujący w zawieszeniu w stosunku do dyżurnego ruchu na jednym z przystanków blokowych, oskarżonego o niedopełnienie obowiązków.

⁷ AIPN Ka., sygn. 027/264, Meldunek operacyjny, 5 X 1978 r., s. 11–12; Plan czynności operacyjno-śledczych do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Ekspres”, 12 X 1978 r., s. 19; Meldunek operacyjny, 18 X 1978 r., s. 20–22; Akta oskarżenia, 16 XII 1978 r., s. 172–176; Meldunek o rozpoznaniu przez sąd sprawy II Ds 33/78, RSD 3/78, 15 I 1979 r., s. 179. W związku z tym zdarzeniem Sąd Rejonowy w Lublińcu wymierzył dwóm osobom, maszyniście pociągu towarowego i jego pomocnikowi, karę ograniczenia wolności wraz z karą finansową.

⁸ AIPN Ka., sygn. 027/538, Meldunek operacyjny, 9 IX 1980 r., s. 16–18; Plan czynności operacyjnych w sprawie operacyjnego rozpracowania krypt. „Turów”, nr ewid[encyjny] CZ-4978, 15 IX 1980 r., s. 22–24; Meldunek operacyjny, 15 IX 1980 r., s. 25–26; Meldunek operacyjny, 5 II 1981 r., s. 28–29; Meldunek operacyjny, 26 II 1981 r., s. 37–39; Akta oskarżenia, 11 II 1981 r., s. 83–87; Wyrok w imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, 19 III 1981 r., s. 90–91; Wyrok w imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (odpis), 29 IX 1981 r., s. 92. W związku z tą katastrofą dwóch dyżurnych ruchu, oskarżonych o jej nieumyślne spowodowanie, zostało skazanych na karę pozbawienia wolności w zawieszeniu.

W tej sytuacji pod koniec 1976 r., po nieudanej próbie wprowadzenia podwyżki cen w czerwcu tego samego roku, władze PRL zdecydowały się na dokonanie tzw. manewru gospodarczego. Miał on polegać przede wszystkim na ograniczeniu inwestycji w gospodarce do niezbędnego minimum, przy preferencyjnym traktowaniu przedsięwzięć służących zaspokojeniu potrzeb konsumpcyjnych społeczeństwa, a także rolnictwa, energetyki, transportu i przemysłu materiałów budowlanych⁹. Założenia „manewru gospodarczego” były zasadniczo słuszne. Jego realizacja przebiegała jednak w sposób daleki od oczekiwań, napotykając różnego rodzaju przeszkody natury zewnętrznej i wewnętrznej. Ogromne znaczenie miał także czynnik czasu. Na dokonanie „manewru” zdecydowano się stanowczo zbyt późno, a na dodatek zabrakło konsekwencji w podejmowanych działaniach¹⁰. W praktyce doszło do zaniechania wielu kosztownych inwestycji i związanego z tym marnotrawstwa poniesionych już nakładów. Mimo wielkiego wysiłku inwestycyjnego postępował proces starzenia się majątku produkcyjnego w wielu dziedzinach gospodarki.

Zjawiska kryzysowe, ze szczególnym uwzględnieniem starzenia się majątku trwałego, niedostatecznego zaopatrzenia w materiały, części zamienne itd., występowały ze wzmożoną ostrością w traktowanym po macoszemu kolejnictwie. Nakłady na rozwój i modernizację kolei pozostawały w tyle za inwestycjami w przemyśle, a jednocześnie wzrosło obciążenie kolei zadaniami realizowanymi na rzecz innych, szybciej rozwijających się działów gospodarki¹¹. Związane z tym dysproporcje rozwojowe rzutowały negatywnie na stan techniczny kolei i warunki pracy kolejarzy. Wśród tych ostatnich narastało niezadowolenie, związane w szczególności z rażącymi dysproporcjami między ciężkimi warunkami pracy a poziomem płac. Na takim tle mnożyły się różnego rodzaju przejawy nieprawidłowości gospodarczych w pracy kolei, a także przejawy społecznego niezadowolenia wśród jej pracowników. Zjawiska takie stawały się coraz częściej tematem kolejnych spraw operacyjnego sprawdzenia, zakładanych przez SB w ramach sprawowanego przez nią nadzoru nad działalnością kolei.

⁹ Grzegorz Kołodko, *Polska w świecie inflacji*, Warszawa 1987, s. 184–185; Mirosław Krajewski, *Historia gospodarcza Polski do 1989 roku. Zarys problematyki*, Włocławek 2000, s. 503–504; Maciej Bałtowski, *Gospodarka socjalistyczna w Polsce*, Warszawa 2009, s. 242–243.

¹⁰ Kołodko, *Polska*, s. 185.

¹¹ Por. Zbigniew Bereszyński, *Kolej i zjawiska kryzysowe w gospodarce PRL na przykładzie województwa opolskiego*, [w:] *A jednak kolej. Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019, s. 116–117.

Ciekawą ilustrację realiów życia gospodarczego w tym okresie historii PRL stanowi m.in. sprawa operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Prototyp”, prowadzona w latach 1976–1977 przez Wydział III „A” KW MO w Katowicach. Podstawę założenia tej sprawy stanowiła otrzymana od kontaktu operacyjnego informacja, że w węźle PKP Zabrzeg – Czarnolesie nie wykorzystuje się w należytym stopniu nowo zainstalowanych urządzeń o łącznej wartości 8 mln zł. Okazało się, że niektóre elementy tych urządzeń pozostają niewykorzystane już od roku. Z poczynionych w dalszej kolejności ustaleń wynikało, że wszczęte tam już w 1963 i zakończone w 1973 r. przedsięwzięcia inwestycyjne zostały zrealizowane tylko w 75%. Konsekwencją tego były m.in. wykołowania wagonów. Podobne przypadki rozpoczętych, lecz nigdy do końca nie doprowadzonych inwestycji i związanego z tym marnotrawstwa były w tamtych czasach zjawiskiem dość powszechnym. O ustaleniach poczynionych w ramach sprawy krypt. „Prototyp” został poinformowany podsekretarz stanu Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (dalej: DOKP) w Katowicach¹².

Bardzo symptomatyczna dla realiów życia w PRL jest też sprawa operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Lokomotywa”, założona w marcu 1978 r. przez Wydział III „A” KW MO w Katowicach w ślad za doniesieniem tajnego współpracownika SB, mówiącym o zawyżaniu liczby pracy lokomotyw w dokumentacji prowadzonej przez Lokomotywnię Główną Węzła PKP w Czechowicach-Dziedzicach. Wykorzystywane tam lokomotywy cechowała bardzo wysoka awaryjność, wynikająca w głównej mierze z permanentnego braku części zamiennych do lokomotyw spalinowych (występującego na całym obszarze Śląskiej DOKP) oraz złej organizacji pracy w warsztatach naprawczych, niedbalstwa pracowników i braku odpowiedniego nadzoru ze strony kierownictwa. Awarie występowały ponownie już po kilku godzinach od naprawy i zdarzało się, że na lokomotywy oczekiwały w jednym czasie nawet trzy drużyny. Chcąc zmieścić się w obowiązujących normach i nie utracić prawa do premii dla pracowników, w sprawozdaniach dla Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych (DRKP) w Bielsku-Białej i DOKP w Katowicach kierownictwo Lokomotywni wykazywało wyższą dyspozycyjność lokomotyw niż w rzeczywistości (np. 60 zamiast 50 faktycznie czynnych lokomotyw). Ze stanem faktycznym rozmięły się również zapisy w książkach czynności lokomotyw,

¹² AIPN Ka., sygn. 036/472, Meldunek operacyjny, 22 X 1976 r., s. 8–9; Plan przedsięwzięć operacyjnych do sprawy oper[acyjnego] sprawdzenia nr 33 634, krypt. „Prototyp”, 15 X 1976 r., s. 12–14; Meldunek operacyjny, 20 V 1977 r., s. 40–42.

prowadzonych przez dyspozytorów. O ustaleniach tych powiadomiono zastępcę dyrektora ds. eksploatacji DRKP w Bielsku-Białej¹³.

Lata 1975–1980 zaowocowały też dużą liczbą spraw operacyjnego sprawdzenia zakładanych w związku z różnymi przejawami niezadowolonia i protestami załóg na tle ekonomicznym lub socjalno-bytowym. Służba Bezpieczeństwa w rozmaity sposób interweniowała w tego typu przypadkach, śledząc rozwój wydarzeń i dążąc do wygaszenia konfliktów.

Przykładem tego może być sprawa operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Wydział”, założona z końcem lipca 1975 r. przez Wydział III KW MO w Częstochowie w reakcji na wystąpienie 47 pracowników Służby Ruchu stacji PKP Częstochowa Towarowa. W przedłożonej przez siebie petycji pracownicy ci domagali się wyjaśnienia i właściwego uregulowania spraw związanych z podmianami oraz obliczaniem wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych. Służba Bezpieczeństwa, poinformowana o zaistniałej sytuacji przez swój kontakt służbowy, zamierzała rozeznaczyć się w postawach i działaniach pracowników manewrowych wymienionej stacji. Zdobyta w ten sposób wiedza miała być wykorzystana do zapobieżenia rozszerzaniu się niepokojów na inne służby i jednostki organizacyjne kolei. W praktyce udało się zebrać materiał obciążający niektórych sygnatariuszy petycji, a jedną osobę pozyskano w charakterze kontaktu operacyjnego z myślą o wykorzystaniu w sprawie obiektowej kryptonim „Węzeł”¹⁴.

Sytuację wśród pracowników Służby Ruchu stacji PKP Częstochowa Towarowa załagodziło wydane w sierpniu tego samego roku zarządzenie Ministerstwa Komunikacji, korzystniejszej dla kolejarzy regulujące stawki wynagrodzenia za pracę w wolne soboty. Zarządzenie to nie obejmowało jednak wszystkich pracowników PKP. Konsekwencją tego były przejawy dużego niezadowolonia wśród

¹³ AIPN Ka., sygn. 036/983, Meldunek operacyjny, 24 III 1978 r., k. 7; Plan przedsięwzięć operacyjnych do sprawy oper[acyjnego] sprawdzenia krypt. „Lokomotywa”, nr rej[estracyjny] 38 620, 28 III 1978 r., k. 8–9; Meldunek operacyjny, 1 IV 1978 r., k. 10; Meldunek operacyjny, 28 VII 1978 r., k. 11; Meldunek operacyjny, 20 IX 1978 r., k. 33–34. Brak części zamiennych powodował, że lokomotywy oczekiwały po kilka dni na naprawę. Zdarzało się też, że brakujące części pobierano z innych lokomotyw, oczekujących na naprawę z poważniejszymi usterkami. W sprawozdaniach wykazywano „lokomotywy jako pracujące całą dobę mimo tego, że faktycznie nie pracowały, a znajdowały się w tym czasie na warsztacie w remoncie”.

¹⁴ AIPN Ka., sygn. 027/28, Wniosek o wszczęcie sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Wydział”, 31 VII 1975 r., k. 13–14; Wniosek o zakończenie sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Wydział”, 8 XI 1975 r., k. 22–23; Plan operacyjnych przedsięwzięć do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Wydział”, nr rej[estracyjny] CZ-692, 1 VIII 1975 r., k. 29–31; Meldunek operacyjny, 8 XI 1975 r., k. 33.

pracowników Zespołu Regulacyjno-Likwidacyjnego Węzła PKP w Katowicach, którzy znaleźli się wśród osób nieobjętych wprowadzoną wówczas podwyżką wynagrodzeń. W rozmowach pomiędzy sobą rozgoryczeni pracownicy rozważali możliwość zbiorowego wystąpienia do ministerstwa. Powiadomiony o tej sytuacji Wydział III „A” KW MO w Katowicach założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Petycja”. Podjęte w jej ramach działania polegały m.in. na przeprowadzeniu rozmowy profilaktyczno-ostrzegawczej z Zofią Leńczyk, pracownicą Biura Regulacyjno-Likwidacyjnego Stacji PKP Katowice-Muchowiec, która według ustaleń SB miała przejawiać szczególnie dużą aktywność w rozmowach na temat podwyżki. Pracownicy tej grożono „konsekwencjami natury dyscyplinarnej i karnej”. Z drugiej strony opracowano materiał informacyjny dla Komitetu Wojewódzkiego PZPR i DOKP w Katowicach¹⁵.

W tym samym czasie, w początkach sierpnia 1975 r., Wydział III „A” KW MO w Katowicach założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Manewrowi” w reakcji na sytuację zaistniałą na dworcu południowym stacji PKP Trzebinia-Siersza. Zatrudnieni tam manewrowi uskarżali się na złe warunki socjalno-techniczne ich pracy. Zamierzali wystąpić w tej kwestii do ministra komunikacji i ewentualnie do Komitetu Centralnego PZPR. Działania SB podjęte w ramach sprawy krypt. „Manewrowi” miały na celu „niedopuszczenie do szerzenia się nastrojów niezadowolenia [wśród] załogi, a tym samym niedopuszczenie do konfliktów w postaci przerwy w pracy”, jak w tym czasie nazywano strajki. Potwierdzono zasadność zarzutów formułowanych przez pracowników i poinformowano o tych ustaleniach DOKP w Krakowie, której od niedawna podlegała stacja PKP Trzebinia-Siersza¹⁶.

¹⁵ AIPN Ka., sygn. 028/575, Meldunek operacyjny, 29 VIII 1975 r., k. 9; Plan czynności operacyjnych do sprawy operacyjnego sprawdzenia nr rejestr[acyjny] 30 903, krypt. „Petycja”, 2 IX 1975 r., k. 15; Notatka służbowa, 29 VIII 1975 r., k. 23; Informacja dot. pracownicy Zespołu Regulacyjno-Likwidacyjnego PKP Muchowiec, ob. Leńczyk, 1 IX 1975 r., k. 24; Informacja dot. Biura Regulacyjno-Likwidacyjnego w Muchowcu, 10 IX 1975 r., k. 25; Informacja dot. Leńczyk Zofii, 17 IX 1975 r., k. 26–27; Meldunek operacyjny, 22 XI 1975 r., k. 31. W tym czasie Ministerstwo Komunikacji przyznało dodatkowy fundusz na podwyżki w zespołach regulacyjno-likwidacyjnych, co zaowocowało poprawą nastrojów wśród pracowników.

¹⁶ AIPN Ka., sygn. 028/651, Wniosek o wszczęcie sprawy operacyjnego sprawdzenia, b.d., s. 8–9; Meldunek operacyjny, 4 VIII 1975 r., s. 20; Plan przedsięwzięć operacyjnych do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Manewrowi”, 6 VIII 1975 r., s. 20a–21; Pismo zastępcy naczelnika Wydziału III „A” KW MO w Katowicach do naczelnika Wydziału III „A” KW MO w Krakowie, 15 VIII 1975 r., s. 29; Pismo do naczelnego dyrektora DOKP w Krakowie, 7 VIII 1975 r., s. 30; Notatka informacyjna, 24 VIII 1975 r., s. 33; Meldunek operacyjny, b.d., s. 41. Reakcja DOKP polegała na powołaniu komisji socjalno-bytowej, „która pokontrolnie zleciła stacji natychmiastowe usunięcie zaniedbań przez Rejon Budynków”.

W połowie następnego roku obiektem zainteresowania Wydziału III „A” KW MO w Katowicach stał się Jan Lewicki, manewrowy na stacji PKP Pyskowice. Kolejarz ten, cieszący się opinią „pracowitego, dbającego o mienie państwowe” pracownika, w czasie inspekcji posterunków obrzucił wyzwiskami władze kolejowe i partyjne, mówiąc i krzycząc m.in.: „czerwona burżuazja, krzywdzicie robotników, a z nich żyjecie [...] już za niedługo zrobimy porządek z wami, partyjniakami”. Słowa te stanowiły jego komentarz do niesprawiedliwego w jego odczuciu rozdziału nagród dla pracowników. W związku z tym incydentem katowicka SB założyła sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Niezadowolony”. W jej ramach przeprowadzono rozmowę ostrzegawczą z Lewickim. Kierownictwo stacji Pyskowice ze swej strony ukarało go naganą z ostrzeżeniem. Z uwagi na dobrą opinię Lewickiego oraz jego bardzo trudną sytuację życiową i materialną zrezygnowano z zastosowania surowszych środków represyjnych w formie skierowania sprawy do kolegium karno-orzekającego¹⁷.

Niemal w tym samym czasie, w czerwcu 1976 r., obiektem zainteresowania Wydziału III „A” KW MO w Katowicach stała się sytuacja wśród pracowników Służby Ruchu Węzła PKP Trzebinia-Siersza. Czuli się oni pokrzywdzeni, ponieważ nie przyznano im premii w wysokości 10% za pracę ruchową, jakie otrzymali pracownicy zatrudnieni w innych węzłach pozaklasowych. Mówiono między sobą „o napisaniu petycji do władz politycznych i państwowych [...] jako o ostatecznej formie dochodzenia swoich praw”. W reakcji na tę sytuację SB założyła sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Premia”. Stawiano sobie za cel „niedopuszczenie do rozszerzenia się nastrojów niezadowolenia [po]przez poinformowanie władz resortowych, w tym wypadku DOKP, o zaistniałej sytuacji oraz ewentualne ustalenie osób” inspirujących wystąpienia. O ustaleniach poczynionych w tej sprawie poinformowano kierownictwo DOKP w Krakowie oraz tamtejszy Wydział III „A” KW MO¹⁸.

¹⁷ AIPN Ka., sygn. 036/78, Meldunek operacyjny, 22 V 1977 r., s. 9; Notatka służbowa dot. ob. Jana Lewickiego, 10 VI 1976 r., s. 42–43; Notatka służbowa z przeprowadzonej rozmowy ostrzegawczej z figurantem sprawy operacyjnego sprawdzenia, ob. Janem Lewickim, 22 VI 1976 r., s. 47–48; Meldunek operacyjny, 28 VI 1976 r., s. 49–51.

¹⁸ AIPN Ka., sygn. 036/115, Meldunek operacyjny, 4 VI 1976 r., s. 11; Meldunek operacyjny, 9 VI 1976 r., s. 13; Pismo zastępcy komendanta wojewódzkiego MO ds. bezpieczeństwa w Katowicach do naczelnego dyrektora DOKP w Krakowie, 9 VI 1976 r., s. 14; Plan przedsięwzięć operacyjnych do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Premia”, 7 VI 1976 r., s. 15–16; Meldunek operacyjny, 29 VII 1976 r., s. 38–39. W sprawie krypt. „Premia” wykorzystywano dwóch tajnych współpracowników i dwa kontakty operacyjne SB. Szczególnie ważną rolę odegrał TW ps. „Kuba”, „który z racji zajmowanego stanowiska dyżurnego ruchu dysponującego” oraz zgodnie z dyspozycjami SB skutecznie nakłaniał pracowników „do cierpliwego oczekiwania na decyzję Ministerstwa Komunikacji”.

Minęło zaledwie pół roku, a SB znów zajęła się sytuacją w węzle PKP w Trzebini. W styczniu 1977 r. poszczególne DOKP otrzymały przydzielone centralnie środki na wypłatę dodatków specjalnych dla najlepszych pracowników. Środki te miały być rozdzielone pomiędzy poszczególne węzły PKP. W przypadku Trzebini skorzystali na tym głównie pracownicy Służby Ruchu i Lokomotywowni (jako służb wiodących) ze szkodą dla służb pomocniczych, jak służba drogowa, łączność, zabezpieczenie i Rejon Budynków. Potraktowani „po macoszemu” pracownicy służb pomocniczych planowali wystąpienie ze zbiorowym protestem (petycją) do kierownictwa Południowej DOKP w Krakowie, a także do władz politycznych, przez co należy rozumieć odpowiednie instancje PZPR. Aby nie dopuścić do dalszego szerzenia się nastrojów niezadowolenia, Wydział III „A” KW MO w Katowicach założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Dodatek”. Planowane działania zapobiegawcze miały polegać na przekazaniu odpowiednich informacji na użytek władz politycznych i administracyjnych, ustaleniu „inicjatorów planowanego wysłania petycji do władz zwierzchnich” oraz przeciwdziałaniu „szkodliwej działalności tych osób”. Działaniami tymi objęto z czasem również Węzeł PKP Jaworzno-Szczakowa, podlegający Śląskiej DOKP w Katowicach. Okazało się bowiem, że wystąpiła tam podobna sytuacja, a mianowicie pokrzywdzeni finansowo poczuli się pracownicy drużyn konduktorskich. W materiałach sprawy krypt. „Dodatek” możemy przeczytać, że w wyniku interwencji SB kierownictwo Południowej DOKP przyznało dodatkowe środki na wypłatę dodatków dla służb pomocniczych, a służbowe i partyjne kierownictwo Śląskiej DOKP oraz DRKP udzieliło satysfakcjonujących wyjaśnień na spotkaniu z pracownikami drużyn szczakowskich. W ten sposób udało się doprowadzić do zażegnania nastrojów niezadowolenia¹⁹. Tego typu stwierdzenia należy jednak traktować z pewną dozą ostrożności. Równie dobrze mogło być tak, że władze kolejowe podjęły określone decyzje z własnej inicjatywy, działając pod presją pracowników, a funkcjonariusze SB już po fakcie przypisali sobie zasługę doprowadzenia do zażegnania sytuacji konfliktowej. Podobne praktyki sprawozdawcze były w tamtych czasach zjawiskiem dość często spotykanym.

Należy przy tym podkreślić, że sprawa krypt. „Dodatek” miała również negatywne konsekwencje dla środowisk pracowniczych w węzłach PKP w Trzebini

¹⁹ AIPN Ka., sygn. 036/415, Meldunek operacyjny, 8 II 1977 r., k. 10; Plan przedsięwzięć operacyjnych do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Dodatek”, 10 II 1977 r., k. 11; Meldunek operacyjny, 2 III 1977 r., k. 12; Meldunek operacyjny, 12 III 1977 r., k. 14; Notatka informacyjna, 1 III 1977 r., k. 22; Meldunek operacyjny, 1 IV 1977 r., k. 29.

i Jaworznie-Szczakowej. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń Wydział III „A” KW MO w Katowicach uznał, że załogi tych węzłów „w pewnych okolicznościach [...] przy zmianach systemu płacy, norm pracy oraz wszelkich zmianach cen na rynku wewnętrznym” mają skłonność „do niezadowolenia, co przejawia się negatywnymi wypowiedziami, planowaniem pisania petycji itd.” Wobec tego dla „uniknięcia w przyszłości takich wydarzeń, postanowiono, że środowiska te zostaną operacyjnie zabezpieczone poprzez dopływ informacji wyprzedzających” w celu zapobieżenia ewentualnym nastrojom niezadowolenia. Kluczową rolę w tym zakresie miały odgrywać osobowe źródła informacji SB²⁰.

Tematem niektórych spraw operacyjnego sprawdzenia były sytuacje konflikto- we zaistniałe na tle niedostatku węgla, jaki w drugiej połowie lat 70. XX w. stał się jednym z najpowszechniej występujących i najdotkliwiej odczuwalnych przez społeczeństwo (obok niedostatku mięsa i jego przetworów) przejawów pogłębiającego się kryzysu gospodarczego w kraju. Przykładem tego może być sprawa krypt. „PKP”, założona w styczniu 1977 r. przez Wydział III „A” KW MO w Katowicach w związku z sytuacją zaistniałą w Węzle PKP w Łazach. Tamtejsi kolejarze, a także miejscowi wozacy (rekrutujący się częściowo spośród pracowników PKP i emerytów kolejowych) uskarżali się na brak przysługującego im węgla deputatowego. Robiono różnego „rodzaju negatywne komentarze pod adresem administracji zakładu, a nawet partii i rządu”. Nawoływano do manifestacji pod biurowcem Lokomotywowni PKP lub siedzibą Urzędu Miasta i Gminy Łazy. Sprawa krypt. „PKP” miała na celu z jednej strony „ustalenie przyczyn braku węgla deputatowego oraz osób odpowiedzialnych za organizowanie dostaw węgla”, a z drugiej – „przeciwdziałanie zbiorowemu wystąpieniu pracowników” oraz „ustalenie inspiratorów nawołujących do zbiorowego wystąpienia”. O poczynionych przez SB ustaleniach poinformowano kierownictwo DOKP w Katowicach²¹. Konflikt został zażegnany w trybie decyzji politycznej: po interwencji Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Katowicach zwiększono dostawy węgla, co załagodziło atmosferę. Nie obyło się bez działań represyjnych. Ustalono nazwiska ośmiu osób, które aktywnie demonstrowały niezadowolenie w związku

²⁰ *Ibidem*, Meldunek operacyjny, 1 IV 1977 r., k. 29.

²¹ AIPN Ka., sygn. 036/373, Meldunek operacyjny, 18 I 1977 r., s. 20; Notatka nt. niezadowolenia wśród kolejarzy Węzła PKP Łazy, 17 I 1977 r., s. 21; Plan czynności operacyjnych do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „PKP Łazy”, 20 I 1977 r., s. 21; Notatka służbowa dot. poinformowania władz administracyjnych, 18 I 1977 r., s. 24; Notatka służbowa dot. węzła PKP Łazy, 20 I 1977 r., s. 26–27; Meldunek operacyjny, 15 II 1977 r., s. 31; Meldunek operacyjny, 21 II 1977 r., s. 34–35. Miejscowy węzeł PKP był nadzorowany przez Wydział III „A” KW MO w Katowicach w ramach sprawy obiektowej o kryptonimie „Węzeł PKP Łazy”.

z brakiem węgla. Kierownictwo miejscowego Węzła PKP wraz z kierownictwem magazynu filialnego przeprowadziło z nimi „rozmowy ostrzegawcze, nadmienając im, że gdy będą nadal wytwarzać atmosferę niezadowolenia, wyciągnięte zostaną wobec nich konsekwencje służbowe itp.”²²

Podobnie przedstawia się tło sprawy krypt. „Deputat”, założonej przez Wydział III „A” KW MO w Poznaniu w związku z sytuacją konfliktową w miejscowych Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego (ZNTK). Zamiast przydziału na cały 1977 r., załozde tego przedsiębiorstwa wydano tylko deputat węglowy za pierwszy kwartał tego roku. W dyskusjach na ten temat część pracowników krytykowała Związek Zawodowy Kolejarzy, kierownictwo zakładów i Ministerstwo Komunikacji za nieudolność oraz brak dbałości o interesy robotników. Służba Bezpieczeństwa informowała o tym „wojewódzką instancję partyjną, dyrekcję zakładów, Radę Zakładową Związku Zawodowego Kolejarzy”²³.

W marcu tego samego roku Wydział III „A” KW MO w Katowicach interweniował również w związku z sytuacją konfliktową w Lokomotywowni DRKP w Gliwicach, wywołaną przez wprowadzenie nowego systemu organizacji pracy, zwanego amerykańskim. Nowy system, przyjęty w miejsce miesięcznego grafika pracy, polegał na tym, że o terminie i czasie następnej służby poszczególne drużyny miały być informowane przez dyspozytora na bieżąco, po zakończeniu służby poprzedniej. Pracownicy odnieśli się do tego systemu bardzo negatywnie, ponieważ odbierał im możliwość planowania życia rodzinnego. W związku z tym po odbyciu dwóch narad kierownictwo Lokomotywowni postanowiło powrócić do starego systemu. Zaistniałą sytuacją zainteresowała się również SB, zakładając sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „MD-3”. Przeprowadzono rozmowy wyjaśniająco-ostrzegawcze z czterema autorami zarządzenia wprowadzającego nowy system, wytykając im „niewłaściwe postępowanie, brak odpowiedniego przygotowania załogi od strony technicznej, organizacyjnej i właściwej informacji dla załogi, co spowodowało wzrost niezadowolenia”. Opracowano

²² *Ibidem*, Meldunek operacyjny, 21 II 1977 r., s. 34–35.

²³ Oddziałowe Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Poznaniu (dalej: AIPN Po.), sygn. 0186/1551, Meldunek operacyjny, 2 III 1977 r., s. 8–9; Plan prowadzenia sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Deputat”, nr rej[estracyjny] PO-25293, 2 III 1977 r., s. 10–13; Meldunek operacyjny, 29 III 1977 r., s. 15–17. Dla załagodzenia sytuacji pracownikom zostały wydane kupony kontrolne, tzw. cedułki deputatu węglowego na drugi kwartał 1977 r. Na podstawie decyzji dyrektora Zjednoczenia ZNTK w Warszawie przystąpiono również do wydawania analogicznych kuponów na trzeci i czwarty kwartał.

i przekazano informacje dla władz resortowych, Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Katowicach oraz Komitetu Miejskiego i Komitetu Zakładowego PZPR²⁴.

Z początkiem kwietnia 1977 r. do DRKP w Częstochowie wpłynęła petycja adresowana do ministra komunikacji i podpisana przez 33 spośród 90 pracowników stacji PKP Herby Stare. Pracownicy ci skarżyli się na zarobki zaniżone w stosunku do wynagrodzenia otrzymywanego przez osoby zatrudnione na innych stacjach (zarówno na obszarze Śląskiej DOKP, jak i na stacjach podległych innym DOKP) oraz prosili „o podwyższenie uposażeń i przyznanie premii”. W związku z tym Wydział III KW MO w Częstochowie założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Postulat” z zamiarem „rozpoznania sytuacji wśród pracowników stacji Herby Stare [...] ustalenia, czy postulaty wysuwane przez część załogi stacji odpowiadają stanowi faktycznemu i jak widzi rozwiązanie tej sytuacji DRKP Częstochowa [...] ustalenia, czy w innych stacjach DRKP Częstochowa nie występują podobnego rodzaju nastroje niezadowolenia”. Poczynione w ramach tej sprawy ustalenia potwierdziły zasadność skargi wniesionej przez pracowników stacji Herby Stare. Okazało się też, że w podobnej sytuacji znajdują się pracownicy stacji Rudniki koło Częstochowy. Z początkiem maja 1977 r. Śląska DOKP, na wniosek DRKP w Częstochowie, przyznała pracownikom stacji Herby Stare i Rudniki premię za spływ węglarek w wysokości 10% uposażenia. Ponadto podwyższono wynagrodzenie 12 pracownikom stacji Herby Stare. Kierownictwo Wydziału III KW MO w Częstochowie chwaliło się, że „dzięki wyprzedzającym informacjom przekazanych do Wojewódzkiej Instancji Partyjnej w Częstochowie, DRKP Częstochowa podjęła kroki zmierzające do pozytywnego załatwienia skargi, a tym samym wyeliminowania nastroju niezadowolenia, co uchroniło kierownictwo DRKP od ewentualnego wywierania presji przez załogi ww. stacji”. W rzeczywistości, jak wynika z zachowanych dokumentów, SB bezpodstawnie próbowała przypisać sobie zasługę zainicjowania działań podjętych z własnej inicjatywy przez władze kolejowe²⁵.

²⁴ AIPN Ka., sygn. 036/483, Meldunek operacyjny, 26 III 1977 r., k. 8; Meldunek operacyjny, 1 IV 1977 r., k. 10; Informacja dot. nastroju niezadowolenia w Lokomotywowni DRKP Gliwice, 1977 r. [bez daty dziennej], k. 38; Meldunek operacyjny, 30 V 1977 r., k. 52–55.

²⁵ AIPN Ka., sygn. 027/116, Meldunek operacyjny, 9 IV 1977 r., s. 7; Plan czynności operacyjnych w sprawie operacyjnego sprawdzenia krypt. „Postulat”, nr rej[estracyjny] CZ-1774, 12 IV 1977 r., s. 8–9; Meldunek operacyjny, 18 IV 1977 r., s. 10; Meldunek operacyjny, 4 VII 1977 r., s. 11–12; Notatka służbowa, 8 IV 1977 r., k. 14; Fotokopia petycji pracowników stacji Herby Stare do ministra komunikacji, 31 III 1977 r., s. 19–20. W ramach sprawy krypt. „Postulat” wykorzystywano dwa kontakty operacyjne SB i jedną osobę zaufaną z pionu MO. Ponadto na bieżąco współdziałano z komisariatami kolejowymi MO w Częstochowie i Lublińcu.

W tym samym czasie Wydział III „A” KW MO w Katowicach prowadził sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Inicjator”, założoną w związku z przejawami niezadowolenia wśród drużyn konduktorskich stacji PKP Gliwice, zaistniałego na tle niewłaściwego wprowadzenia podwyżki wynagrodzeń. Część pracowników czuła się pokrzywdzona przy tej operacji. Wśród osób dających wyraz swojemu niezadowoleniu wyróżniał się Stanisław Sąkół, zatrudniony jako kierownik pociągu towarowego. W rozmowach z innymi pracownikami opowiadał się on za protestem w formie „niezgłaszania się na dodatkowe turnusy pociągów towarowych”, a także zapowiadał pisanie petycji do władz centralnych. W ramach sprawy krypt. „Inicjator” SB przeprowadziła rozmowy ostrzegawcze z Sąkołem i pięcioma innymi pracownikami z grona „najbardziej aktywnych dyskutantów i osób niezadowolonych”. Po części z inspiracji SB władze kolejowe przeniosły Sąkola na gorzej płatne stanowisko technicznego spisywacza. „Z uwagi na jego osobowość” postanowiono też okresowo kontrolować go operacyjnie w ramach sprawy obiektowej o kryptonimie „DRK”, prowadzonej przez Wydział III „A” KW MO w Katowicach w stosunku do Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych w Gliwicach²⁶.

W połowie stycznia 1978 r. katowicka SB odnotowała „duże niezadowolenie” wśród pracowników służby ruchu i drużyn konduktorskich na stacji PKP Jaworzno-Szczakowa. Ludzie ci daremnie oczekiwali na wypłacenie przyrzeczonych im dodatków stałych. Część pracowników nosiła się „z zamiarem zbiorowego wystąpienia do Ministerstwa Komunikacji i władz politycznych z pisemną petycją”. W związku z tą sytuacją Wydział III „A” KW MO w Katowicach założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Drużyny”. Jej celem było „niedopuszczenie do rozszerzania się nastrojów niezadowolenia”, a planowane działania miały obejmować z jednej strony „poinformowanie władz administracyjnych”, a z drugiej – „ustalenie inicjatorów planowanego wysłania petycji do władz zwierzchnich” oraz „przeciwdziałanie szkodliwej działalności tych osób”. Wkrótce potem okazało się, że podobna sytuacja zaistniała również wśród pracowników Węzła PKP w Gliwicach. Efektem sprawy krypt. „Drużyny” było opracowanie przez Sekcję I Wydziału III „A” KW MO w Katowicach informacji na użytek Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Katowicach oraz Śląskiej DOKP²⁷.

²⁶ AIPN Ka., sygn. 036/568, Meldunek operacyjny, 21 V 1977 r., s. 8–9; Arkusz informacyjny (osoby rozpracowywanej), b.d., s. 10; Meldunek operacyjny, 25 VI 1977 r., s. 22–23; Meldunek operacyjny, 27 VII 1977 r., s. 27; Meldunek operacyjny, 20 VIII 1977 r., s. 93–96.

²⁷ AIPN Ka., sygn. 036/882, Meldunek operacyjny, 16 I 1978 r., s. 14; Meldunek operacyjny, 23 I 1978 r., s. 18; Plan operacyjnych przedsięwzięć do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt.

W marcu tegoż roku grupa 20 manewrowych ze stacji PKP Częstochowa Stradom wystosowała do rady zakładowej przy tejże stacji dwa pisma z prośbą o interwencję w DRKP w Częstochowie w sprawie wysokości dodatku za pracę w warunkach uciążliwych oraz potrącenia części premii za luty tegoż roku. Oryginały obu pism z podpisami pracowników zostały przejęte przez Wydział III KW MO w Częstochowie, który założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Dodatek”. O zaistniałej sytuacji poinformowano Komitet Wojewódzki PZPR. „Dyrekcja Rejonowa Kolei Państwowych w Częstochowie podjęła się rozwiązania konfliktu we własnym zakresie”. W tym celu zorganizowano spotkanie z pracownikami, którzy podpisali wspomniane petycje. Pracownicy przyjęli do wiadomości wyjaśnienia przedstawione przez kierownictwo DRKP. O działaniach podjętych w sprawach stanowiących przedmiot petycji kierownictwo DRKP poinformowało na piśmie radę zakładową przy stacji Częstochowa Stradom, przy czym kopie odnośnych pism przesłano do wiadomości KW MO. Fakt ten, w połączeniu z przejęciem przez SB oryginałów petycji, w szczególnie wymowny sposób ilustruje rolę SB jako czynnika sprawującego nadzór nad działalnością kolei²⁸.

W kwietniu 1978 r. Wydział III KW MO w Jeleniej Górze założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Płace” w związku z sytuacją konfliktową wśród pracowników miejscowej Lokomotywowni PKP. Powodem konfliktu było potrącenie 7% premii za luty tegoż roku w związku z przekroczeniem tzw. wskaźnika taboru chorego, głównie w związku z licznymi awariami lokomotyw

„Drużyny”, 30 I 1978 r., s. 19–20; Meldunek operacyjny, 22 III 1978 r., s. 26; Notatka służbowa, 19 I 1978 r., s. 32; Meldunek operacyjny, 29 V 1978 r., s. 46–48. W sprawie krypt. „Drużyny” wykorzystano pięciu tajnych współpracowników, dwa kontakty operacyjne oraz kontakty służbowe SB.

²⁸ AIPN Ka., sygn. 027/218, Plan czynności operacyjnych w sprawie operacyjnego sprawdzenia krypt. „Dodatek”, nr rej[estracyjny] CZ-2536, 15 III 1978 r., s. 13–14; Meldunek operacyjny, 13 III 1978 r., s. 16; Meldunek operacyjny, 24 III 1978 r., s. 16; Meldunek operacyjny, 7 VII 1978 r., s. 22–24; Pismo dyrektora DRKP w Częstochowie do rady zakładowej stacji Częstochowa Stradom, 11 III 1978 r., s. 32; Pismo dyrektora DRKP w Częstochowie do rady zakładowej stacji Częstochowa Stradom, 13 III 1978 r., s. 33; Pismo manewrowych do rady zakładowej stacji Częstochowa Stradom, 10 III 1978 r. [pismo datowane omyłkowo na 10 II 1978 r.], s. 40; Pismo manewrowych do rady zakładowej stacji Częstochowa Stradom, 10 III 1978 r. [pismo omyłkowo datowane na 10 II 1978 r.], s. 41. Manewrowi argumentowali, że zadania na luty 1978 r. zostały określone w sposób nieprawidłowy, jak gdyby miesiąc ten liczył 30, a nie 28 dni. Kierownictwo DRKP zgodziło się z tą argumentacją i zobowiązało naczelnika stacji „do zwrócenia większej uwagi na podobne sprawy w przyszłości”. W sprawie wysokości dodatku za pracę w warunkach uciążliwych manewrowi ze stacji Częstochowa Stradom czuli się pokrzywdzeni w stosunku do osób zatrudnionych na innych stacjach częstochowskiego węzła PKP. Kierownictwo DRKP, związane w tej sprawie przepisami wydanymi przez Ministerstwo Komunikacji, wystąpiło z odpowiednimi wnioskami do ministerstwa za pośrednictwem Śląskiej DOKP.

spalinowych będących w okresie gwarancyjnym. Ponieważ naprawy gwarancyjne były wykonywane wyłącznie przez serwis zakładów Cegielskiego w Poznaniu, pracownicy Lokomotywowni uważali, że przekroczenie wskaźnika nie było przez nich zawinione, i krytykowali decyzję o potrąceniu premii. O sytuacji tej poinformowano Komitet Wojewódzki PZPR w Jeleniej Górze. W ślad za tym, w wyniku działania wojewódzkiej instancji partyjnej, Dolnośląska DOKP we Wrocławiu, na wniosek kierownictwa Lokomotywowni w Jeleniej Górze, podjęła „decyzję o wypłaceniu robotnikom potrąconej premii”. Ponieważ opisana powyżej sytuacja dotyczyła pośrednio zakładów Cegielskiego, Wydział III KW MO w Jeleniej Górze przekazał informację na ten temat Wydziałowi III „A” KW MO w Poznaniu²⁹.

W tym samym roku Wydział III KW MO w Koninie, w wyniku doniesienia agenturalnego, zainteresował się niezdrową sytuacją na stacji PKP w tymże mieście. Informacje uzyskane przez SB mówiły, że na stacji tej powstała „grupa nieformalna [...] znacznie wyżej wynagradzana”, częściej awansowana i ogólnie lepiej traktowana niż pozostali pracownicy. Sytuacja ta miała negatywny wpływ „na całokształt pracy stacji”. Innym problemem na tejże stacji było przeciążenie drużyn konduktorskich pracą w godzinach nadliczbowych. Zarzuty takiej treści znalazły potwierdzenie w ramach sprawy operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Nastrój”. O poczynionych w tej sprawie ustaleniach poinformowano I sekretarza Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Koninie. Podobno dzięki temu służbowe i partyjne kierownictwo stacji zobowiązało się do uzdrowienia sytuacji w zakresie wynagradzania i awansowania pracowników oraz podjęło działania zmierzające do wyeliminowania przeciążenia pracą w godzinach nadliczbowych³⁰. Czy faktycznie SB przyczyniła się do podjęcia owych działań naprawczych, nie ma pewności. Być może również w tym przypadku mamy do czynienia z przypisywaniem sobie zasług z tytułu faktów zaistniałych z innych przyczyn, niezależnie od operacyjnej aktywności aparatu bezpieczeństwa.

²⁹ AIPN Wr., sygn. 020/268, Meldunek operacyjny, 3 IV 1978 r., k. 12–23; Meldunek operacyjny, 15 IV 1978 r., k. 14–15; Pismo zastępcy naczelnika Wydziału III KW MO w Jeleniej Górze do naczelnika Wydziału III „A” KW MO w Poznaniu, 15 IV 1978 r., k. 26.

³⁰ AIPN Po., sygn. 035/277, Meldunek operacyjny, 5 IV 1978 r., s. 6; Plan przedsięwzięć operacyjnych do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Nastrój”, 5 IV 1978 r., s. 7–9; Meldunek operacyjny, 3 VII 1978 r., s. 26–27; Informacja [dla I sekretarza KW PZPR w Koninie] dot. sytuacji w kolejnictwie woj[ewództwa] konińskiego, 11 IV 1978 r., s. 32–35; Informacja [dla I sekretarza KW PZPR w Koninie] dot. sytuacji w kolejnictwie woj[ewództwa] konińskiego, 21 VI 1978 r., s. 52–55.

Wydział III „A” KW MO w Katowicach zajmował się m.in. sytuacją konfliktową w jednostkach podległych Śląskiej DOKP, zaistniałą w 1978 r. „na tle przyznania tzw. dodatków ruchomych o zróżnicowanej wysokości za zróżnicowaną pracę”. Dodatki, wprowadzone z początkiem sierpnia tegoż roku decyzją ministra komunikacji, naliczono w najwyższym wymiarze dla osób, których pracę zakwalifikowano do najbardziej uciążliwych. Pozostałe grupy pracownicze miały prawo do dodatku w niższym wymiarze bądź w ogóle nie były do niego uprawnione (dodatki nie przyznano m.in. służbie zdrowia, kasjerom i taksatorom). Spośród 55 tys. pracowników podległych Śląskiej DOKP prawo do dodatku uzyskało łącznie 47 tys. osób. Część pracowników, którym prawo do dodatku nie przysługiwało, domagała się jego przyznania. Inne grupy, a w szczególności rewidentów wagonów, żądały naliczania go w maksymalnej wysokości. W związku z tą sytuacją SB założyła sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Rewident”, stawiając sobie za cel „ustalenie i rozpoznanie faktycznych przyczyn powstałego niezadowolenia [...] ustalenie ewentualnych inspiratorów oraz likwidację istniejącego zagrożenia”. O niezadowoleniu wśród pracowników i wysuwanych przez nich żądaniach poinformowano Komitet Wojewódzki PZPR w Katowicach oraz Śląską DOKP. Zdaniem kierownictwa Wydziału III „A” KW MO w Katowicach informacje te przyczyniły się do tego, że kierownictwo Śląskiej DOKP zweryfikowało zasady naliczania dodatku. Prawo do niego uzyskało jeszcze 999 pracowników, a 318 rewidentów wagonów podwyższono stawkę dodatku³¹.

W czerwcu 1979 r. Wydział III KW MO w Pile otrzymał informację od tajnego współpracownika, wskazującą na pojawienie się nastrojów niezadowolenia wśród załogi miejscowych Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego. Źródłem niezadowolenia, wyrażającego się w krytycznych wypowiedziach „pod adresem

³¹ AIPN Ka., sygn. 036/1069, Meldunek operacyjny, 14 IX 1978 r., k. 8; Meldunek operacyjny, 18 IX 1978 r., k. 10; Meldunek operacyjny, 28 IX 1978 r., k. 13; *ibidem*, Meldunek operacyjny, 28 IX 1978 r., k. 14; Informacja dot. niezadowolenia wśród kolejarzy Węzła PKP Łazy i Trzebinia, 14 IX 1978 r., k. 20; Informacja dot. sytuacji na węzle PKP w Łazach, 21 IX 1978 r., k. 26; Meldunek operacyjny, 29 XII 1978 r., k. 61–62. Sprawa ta stała się również podstawą pewnych wniosków na przyszłość, sformułowanych przez kierownictwo Wydziału III „A” KW MO w Katowicach. Uznano, że w tego rodzaju sprawach, zakładanych w reakcji na pojawienie się nastrojów niezadowolenia wśród pracowników, „należy natychmiast informować władze polityczne i administracyjne o przyczynach, w celu niedopuszczenia do narastania sytuacji konfliktowych, a następnie powodować [...] neutralizację” tychże przyczyn. Posiadane przez SB źródła informacji, zwłaszcza w węzłach PKP w Łazach i Gliwicach, miały być w szczególności sposobem ukierunkowane na ujawnianie przypadków niezadowolenia. W razie ponownych zmian warunków pracy i płacy należało operacyjnie kontrolować „nastój wśród pracowników” zatrudnionych w wymienionych węzłach.

administracji ZNTK, były dysproporcje w płacach pomiędzy poszczególnymi oddziałami, związane ze zmianą profilu produkcji (przejsie z napraw parowozów na naprawy lokomotyw spalinowych)”. Obawiano się, że nastroje niezadowolenia mogą się spotęgować w dniu wypłaty, tj. 15 VI 1979 r. W związku z tym miejscowa SB założyła sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Dyskusja”, mającą na celu „operacyjne rozpoznanie kształtowania się nastrojów niezadowolenia [...] niedopuszczenie do powstania sytuacji konfliktowych”. Wspólnie z kierownictwem ZNTK „wytypowano brygady, które w ostatnich miesiącach zanotowały obniżenie płac. [...] Na podstawie charakterystyk uzyskanych przez tajnych współpracowników oraz materiałów” zgromadzonych „w sprawie obiektowej krypt. »Zajezdnia« sporządzono wykaz pracowników, którzy w przypadku wystąpienia sytuacji konfliktowych mogą przyjąć rolę przywódców bądź prowadzić działalność dezinformacyjną”. Dla zapobieżenia ewentualnym sytuacjom konfliktowym kierownictwo ZNTK wprowadziło dodatkowe premie dla pracowników³².

Pod koniec września 1979 r. Wydział III „A” KW MO w Poznaniu założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „W-31” w związku z sytuacją zaistniałą na Wydziale Napraw Lokomotyw Spalinowych (W-31) Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Poznaniu. Zatrudnieni tam pracownicy krytykowali kierownictwo ZNTK, dając upust swojemu niezadowoleniu „z powodu pogarszania się warunków pracy oraz braku warunków do spożycia ciepłego posiłku” w czasie przerwy śniadaniowej. Krytykowana przez nich sytuacja była spowodowana takimi czynnikami, jak powszechne w tamtym czasie, w warunkach pogłębiającego się kryzysu gospodarczego w Polsce, „ograniczenia w dopływie energii elektrycznej, brak dostatecznej ilości pary technologicznej, częściowe zalanie wodą deszczową kanałów z powodu remontu dachu”. Zakładając sprawę krypt. „W-31”, SB stawiała sobie za cel operacyjną kontrolę „kształtowania się nastrojów wśród załogi obiektu” oraz „szczegółowe wyjaśnienie przyczyn zaistniałej sytuacji”. Podsumowując efekty działań w tej sprawie, kierownictwo Wydziału III „A” KW MO w Poznaniu chwaliło się: „Poinformowanie kierownictwa obiektu, sekretarza KZ PZPR oraz wojewódzkiej instancji partyjnej spowodowało natychmiastową reakcję ze strony zainteresowanych służb ZNTK na rzecz

³² AIPN Po., sygn. 052/158, Meldunek operacyjny, 9 VI 1979 r., k. 4; Plan przedsięwzięć operacyjnych do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Dyskusja”, nr rej[estracyjny] 2656, 9 VI 1979 r., k. 5–7; Meldunek operacyjny, 13 VI 1979 r., k. 10; Meldunek operacyjny, 27 VI 1979 r., k. 13–15; Analiza realizacji planu przedsięwzięć operacyjnych do sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Dyskusja”, 26 VI 1979 r., k. 16–18.

szybkiego usuwania skutków zaistniałej sytuacji. Po naradzie zorganizowanej [...] z udziałem dyrekcji i zainteresowanych służb podjęto dalsze [...] działania [...] Kontrola operacyjna tych przedsięwzięć w pełni potwierdza dążenie kierownictwa obiektu do zlikwidowania niekorzystnych warunków pracy”³³. I znów można się zastanawiać, na ile wiarygodne są tego rodzaju stwierdzenia na temat pozytywnego wkładu SB w rozwiązywanie problemów występujących w zakładach pracy. Także w tym przypadku nie można wykluczyć, że przypisywano sobie zasługę zainicjowania procesów decyzyjnych, które postępowaly niezależnie.

Dnia 12 I 1980 r. odnotowano dwugodzinne „rozprężenie dyscypliny pracy” wśród pracowników Oddziału Napraw Okresowych Lokomotywowni PKP w Gnieźnie. Pracownicy ci wypowiadali krytyczne uwagi „pod adresem kierownictwa służbowego Lokomotywowni”, uskarżając się m.in. na „nieotrzymanie przez brygadę napraw remontowych [...] dodatku pieniężnego za pracę na otwartym powietrzu przy obniżonej temperaturze [...] niezapewnienie dostatecznego ogrzewania hali naprawczej, zwłaszcza na pierwszej zmianie [...] niewydanie pracownikom spodni ocieplanych”. Krytykowano też niewłaściwy tryb postępowania przy awansowaniu pracowników. W związku z tą sytuacją Wydział III „A” KW MO w Poznaniu prowadził sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Lokomotywownia”³⁴. Również tym razem SB przypisywała sobie zasługę poinformowania odpowiednich władz o zaistniałej sytuacji.

³³ AIPN Po., sygn. 0186/171, Meldunek operacyjny, 27 IX 1979 r., s. 5; Meldunek operacyjny, 20 X 1979 r., s. 7–19; Meldunek operacyjny, 13 X 1979 r., s. 24–26. Z uwagi na obowiązujący w tym czasie w kraju dziewiętnasty stopień zasilania kierownictwo ZNTK zmuszone było ograniczać pobór energii elektrycznej do 43% dziennego zużycia. Zmniejszenie produkcji pary było związane z tym, że pracował tylko jeden kocioł, drugi był w remoncie, a trzeci uległ awarii. Sytuację pogarszała dodatkowo niska wartość kaloryczna dostępnego węgla. Po naradzie zorganizowanej 26 IX 1979 r. „decyzją dyrektora ZNTK uruchomiono agregaty prądotwórcze” dla „złagodzenia niedoboru energii elektrycznej w okresie ograniczeń”, wyremontowano dwa kotły, „poczyniono starania” na rzecz przyspieszenia robót dekarских, zaangażowano „Zakładową Straż Pożarną do wypompowania nagromadzonej wody z kanałów ogrzewczych”, a także „wyciągnięto wnioski dyscyplinarne wobec osób winnych zaniedbań”. Ponadto poczynawszy od 1 X 1979 r. ZNTK w Poznaniu „uzyskały złagodzenie ograniczeń energetycznych”.

³⁴ AIPN Po., sygn. 0186/1073, Meldunek operacyjny, styczeń 1980 r., s. 7–8; Plan prowadzenia sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Lokomotywownia”, nr rej[estacyjny] 28 958, 21 I 1980 r., s. 9–12; Meldunek operacyjny, 18 II 1980 r., s. 14; Meldunek operacyjny, 7 III 1980 r., s. 16; Meldunek operacyjny, 22 III 1980 r., s. 18–20. Powiadomiony o zaistniałej sytuacji dyrektor naczelny Zachodniego Okręgu Kolei Państwowych w Poznaniu delegował do Gniezna pracowników kompetentnych służb na czele z dyrektorem DRKP w Poznaniu. Efektem tego było częściowe spełnienie postulatów załogi poprzez wydanie pracownikom spodni ocieplanych oraz zapewnienie właściwego ogrzewania hali naprawczych. Dwie osoby odpowiedzialne za doprowadzenie do sytuacji konfliktowej poprzez zaniedbanie swoich obowiązków służbowych, naczelnik Lokomotywowni w Gnieźnie

Treść materiałów zgromadzonych w ramach omówionych tu spraw operacyjnego sprawdzenia stanowi szczególnie wymowną ilustrację nadzorczych funkcji aparatu bezpieczeństwa w stosunku do kolei. Jak wynika z tych materiałów, SB była w praktyce czynnikiem współuczestniczącym w zarządzaniu koleją, aktywnie ingerującym w przebieg procesów decyzyjnych.

Zwiad Wojsk Ochrony Pogranicza jako lokalny odpowiednik SB w strefie nadgranicznej i jego działalność w zakresie dotyczącym kolei

Operacyjną aktywność zwiadu WOP w drugiej połowie lat 70. XX w. ilustruje m.in. przypadek Franciszka Myśki, zamieszkałego w Baborowie pracownika fizycznego w magazynie PKP w Chałupkach w województwie katowickim, przy granicy z Czechosłowacją. Według ustaleń zwiadu Górnośląskiej Brygady WOP w Gliwicach pracownik ten w swoim „miejscu pracy rozpowszechnia[ł] wierszyki i różne powiedzonka [...] szkalują[ce] politykę gospodarczą naszej partii i rządu”. O ustaleniach tych powiadomiono zastępcę komendanta wojewódzkiego MO ds. SB w Katowicach, sugerując, że Myśko „może być [...] narzędziem w czyichś rękach”. W ślad za tym Wydział III KW MO w Katowicach założył sprawę operacyjnego sprawdzenia, w ramach której ustalono, że Myśko „pokazywał i czytał wielokrotnie różnym osobom w miejscu pracy zamieszkania” wierszowany tekst satyryczny, krytykujący przywileje komunistycznego aparatu władzy i złe warunki życia reszty społeczeństwa. W grudniu 1975 r. SB przeprowadziła rozmowę ostrzegawczą z Myską, „wskazując na niewłaściwe postępowanie i grożące mu z tego tytułu konsekwencje karne”³⁵.

Obiektem zainteresowania zwiadu WOP stał się również Jerzy Baliński, zatrudniony na stacji PKP w Zebrzydowicach w powiecie cieszyńskim jako konduktor hamulcowy pociągów towarowych. Wydział II (zwiad) Górnośląskiej

oraz kierownik zespołu w Dziale Finansowo-Księgowym DRKP w Poznaniu, zostały ukarane dyscyplinarnie w formie upomnienia. Po wyjaśnieniu przyczyn opisanej sytuacji „kierownictwo SB wystąpiło do dyrektora naczelnego Zachodniego Okręgu Kolei Państwowych w Poznaniu z pisemną informacją, przedstawiającą istniejące nieprawidłowości – zalecając podjęcie przedsięwzięć zmierzających do zapobieżenia zaistnieniu podobnego zagrożenia w przyszłości”. W sprawie krypt. „Lokomotywnia” SB wykorzystywała dwóch tajnych współpracowników i jeden kontakt operacyjny.

³⁵ AIPN Ka., sygn. 028/609, Meldunek operacyjny, 5 XII 1975 r., s. 1; Pismo zastępcy dowódcy Górnośląskiej Brygady WOP ds. zwiadu w Gliwicach, 21 XI 1975 r., s. 12; Meldunek operacyjny, 6 XII 1975 r., s. 27.

Brygady WOP podejrzewał go o zamiar ucieczki za granicę i w związku z tym w październiku 1974 r. objął kontrolą operacyjną w ramach kwestionariusza ewidencyjnego. Kwestionariusz ten był prowadzony do przełomu 1978 i 1979 r., gdy zamknięto go w związku z chorobą Balińskiego i przejściem przez niego na rentę inwalidzką³⁶. W analogicznej formie kontrolowany przez Wydział II Górnośląskiej Brygady WOP był w latach 1974–1979 również inny pracownik tejże stacji, agent zdawczy Józef Wawreczko. W jego przypadku chodziło o „nieustalonego charakteru kontakty z cudzoziemcami w czasie pobytu za granicą w sierpniu 1974 r.”³⁷

Podsumowanie

Latem 1980 r. wielka fala strajków i innych akcji protestacyjnych, ogarniająca również polskie środowiska kolejarskie, doprowadziła do powstania wielkiego ruchu społecznego „Solidarności”. W ślad za tym zmieniły się również warunki działalności aparatu bezpieczeństwa oraz jego zadania w zakresie sprawowania nadzoru operacyjnego nad koleją. Działalność owego aparatu w czasach rewolucji „Solidarności”, od przełomowych wydarzeń z lata 1980 r. aż po likwidację SB w 1990 r. była już tematem artykułów opublikowanych w „Szkicach Archiwalno-Historycznych” oraz w pracy zbiorowej pod redakcją Michała Kapiasa i Dawida Kellera³⁸.

W podsumowaniu obu części opracowania opublikowanego w „Sobótce” oraz w nawiązaniu do przywołanych wcześniej publikacji o analogicznej tematyce można wyróżnić zasadniczo cztery grupy zadań realizowanych przez Służbę Bezpieczeństwa w zakresie sprawowania nadzoru operacyjnego nad koleją. Pierwszą grupę stanowiły zadania właściwe dla służb specjalnych. Chodzi tu w szczególności o działalność kontrwywiadowczą, a także o zadania związane z ochroną granicy, ochroną tajemnicy państwowej i służbowej oraz ochroną osobistości

³⁶ AIPN Ka., sygn. 049/26, Wniosek o założeniu kwestionariusza ewidencyjnego, 8 X 1974 r., k. 1; Wniosek o zaniechanie prowadzenia kwestionariusza ewidencyjnego, 11 XII 1978 r., k. 43.

³⁷ AIPN Ka., sygn. 036/1316, Wniosek o założeniu kwestionariusza ewidencyjnego, 5 XI 1974 r., s. 5–6; Wniosek o zaniechanie prowadzenia kwestionariusza ewidencyjnego, 11 IX 1979 r., s. 95–96.

³⁸ Zbigniew Bereszyński, *Aparat bezpieczeństwa Polski Ludowej wobec kolei i środowisk kolejarskich w rejonie Rybnika*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z historii kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018, s. 419–441; *idem*, *Koleje pod specjalnym nadzorem. Służba Bezpieczeństwa jako instrument nadzoru państwowego nad koleją w czasach PRL*, „Szkice Archiwalno-Historyczne”, 14 (2017), s. 73–101.

podróżujących koleją. Druga grupa obejmowała zadania typowo policyjne, związane ze zwalczaniem rozmaitych form pospolitej przestępczości: grabieży mienia państwowego, nadużyć gospodarczych, rażącej niegospodarności itp. Do grupy tej można zaliczyć także wyjaśnianie przyczyn i okoliczności poważniejszych awarii, wypadków i katastrof kolejowych. Realizacja tych zadań leżała nie tylko w interesie aparatu władzy, lecz także w znacznej mierze w dobrze rozumianym interesie społecznym. Trzecia grupa zadań aparatu bezpieczeństwa wiązała się z jego aktywnym współdziałaniem w zarządzaniu gospodarką funkcjonującą w systemie centralnego planowania. W gospodarce rynkowej funkcjonuje wiarygodny nośnik informacji ekonomicznej w postaci swobodnie kształtujących się cen. Do podejmowania właściwych decyzji gospodarczych wystarczy zasadniczo prawidłowy rachunek ekonomiczny z wykorzystaniem tego podstawowego nośnika informacji. W systemie gospodarki planowej mechanizm ten jednak nie działał z uwagi na arbitralne ustalanie cen przez rządzących w oderwaniu od realnych rozmiarów popytu i podaży. Wynikający stąd brak wiarygodnej informacji ekonomicznej próbowano sobie rekompensować, uciekając się do szeroko rozbudowanego systemu nadzoru i kontroli, wykorzystującego administracyjne, a także policyjne metody działania. Elementem tego systemu nadzoru i kontroli był również aparat bezpieczeństwa, mający w szczególności dostarczać rządzącym dodatkowych informacji na temat sytuacji panującej w poszczególnych działach gospodarki, przedsiębiorstwach itd., weryfikować oficjalną sprawozdawczość (nierazko świadomie zafałszowaną), sygnalizować groźbę ewentualnych niepokojów społecznych na tle ekonomicznym oraz podejmować działania na rzecz zażegnania tego rodzaju zagrożeń. Ujmując rzecz dosadniej i bardziej obrazowo, inwigilacja, donosy itp. miały służyć zrekompensowaniu braku naturalnych (ekonomiczno-finansowych) mechanizmów kontrolnych w życiu gospodarczym. Związana z tym interwencyjna działalność aparatu bezpieczeństwa w sferze życia gospodarczego mogła w poszczególnych przypadkach skutkować podejmowaniem decyzji korzystnych dla niektórych grup społecznych. Nie mogła jednak zaowocować uzdrowieniem życia gospodarczego na większą skalę. Przeciwnie, poprzez forsowanie priorytetu racji politycznych nad ekonomicznymi, przyczyniała się do jeszcze większego chaosu decyzyjnego w gospodarce. Czwarta grupa zadań aparatu bezpieczeństwa obejmowała aktywne zwalczanie wszelkiego rodzaju przeciwników politycznych i przejawów oporu społecznego w nadzorowanych środowiskach społecznych. W tym wypadku liczył się wyłącznie interes aparatu władzy.

Podobnie przedstawiały się nadzorcze funkcje aparatu bezpieczeństwa w odniesieniu do całej gospodarki narodowej. Przykład z koleją wydaje się jednak szczególnie wymowny i pouczający, a przede wszystkim bogato udokumentowany.

Przy całym zróżnicowaniu zadań realizowanych przez komunistyczny aparat bezpieczeństwa stałym zjawiskiem pozostawał jego wrogi stosunek do wszelkich przejawów opozycji i niezależnej działalności. Ogólny bilans działalności tego aparatu musi być zatem negatywny. Do nielicznych pozytywów można zaliczyć informacyjne bogactwo dokumentacji wytworzonej przez aparat bezpieczeństwa w całym okresie Polski Ludowej i uwzględniającej praktycznie wszystkie aspekty działalności kolei. Wiarygodność owej dokumentacji, podobnie jak w przypadku wszelkich innych źródeł historycznych, jest oczywiście ograniczona. Jakkolwiek próba pisania historii kolei w PRL bez uwzględnienia tej bogatej bazy źródłowej byłaby jednak grubym nieporozumieniem.

SUMMARY

Due to their strategic importance, the railways were subject to particular surveillance by the state security apparatus of the Polish People's Republic. Since 1957, the related tasks were carried out by department III of the Security Service (Służba Bezpieczeństwa), which centered its operations on broadly understood economy issues. In the years 1975–1979, the III "A" department, specializing in economic issues, particularly concerning railways and other means of transport and communication, was established. In the border zone, tasks analogous to those fulfilled by the Security Service were carried out by the intelligence service of the Border Protection Troops (Wojska Ochrony Pogranicza – WOP). The security apparatus not only counteracted the oppositional activities among the railway workers; broad range of its tasks encompassed also counter-intelligence protection of the railways, combating economic irregularities, investigating the causes of rail accidents and catastrophes, as well as actively reacting on unwanted phenomena occurring within the state railways. All activities listed above were described with an umbrella term of "railway protection".

BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

Oddziałowe Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Katowicach
sygn. 027/28, 027/116, 027/154, 027/218, 027/264, 027/538, 028/575, 028/609,
028/651, 036/78, 036/115, 036/373, 036/415, 036/472, 036/483, 036/568, 036/882,
036/983, 036/1069, 036/1316, 049/26.

Oddziałowe Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Poznaniu
sygn. 035/277, 052/158, 0186/171, 0186/1073, 0186/1551.

- Oddziałowe Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu sygn. 09/64, 020/268.
- Aparat bezpieczeństwa w Polsce. Kadra kierownicza, t. 2: 1956–1975*, red. Paweł Piotrowski, Warszawa 2006.
- Bereszyński Zbigniew, *Aparat bezpieczeństwa Polski Ludowej wobec kolei i środowisk kolejarskich w rejonie Rybnika*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z historii kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018, s. 419–441.
- Bereszyński Zbigniew, *Kolej i zjawiska kryzysowe w gospodarce PRL na przykładzie województwa opolskiego*, [w:] *A jednak kolej. Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019, s. 114–120.
- Bereszyński Zbigniew, *Koleje pod specjalnym nadzorem. Służba Bezpieczeństwa jako instrument nadzoru państwowego nad koleją w czasach PRL*, „Szkice Archiwalno-Historyczne”, 14 (2017), s. 73–101.
- Dominczak Henryk, *Organy bezpieczeństwa PRL 1944–1990*, Warszawa 1997.
- Hermański Szymon, Jusupović Adrian, Wróblewski Tomasz, *Cywilne organy bezpieczeństwa państwa 1956–1990*, [w:] *Historyczno-prawna analiza struktur organów bezpieczeństwa państwa w Polsce Ludowej (1944–1990). Zbiór studiów*, Warszawa 2013, red. Adrian Jusupović, Rafał Leśkiewicz, s. 111–150.
- Piotrowski Paweł, *Struktury Służby Bezpieczeństwa MSW 1975–1990*, „Pamięć i Sprawiedliwość”, 2003, 1, s. 51–107.

O AUTORZE

dr Zbigniew Bereszyński – pracownik Instytutu Śląskiego z siedzibą w Opolu; zajmuje się głównie historią społeczno-polityczną Śląska Opolskiego oraz historią aparatu bezpieczeństwa w PRL; autor m.in. monografii: *NSZZ „Solidarność” i rewolucja solidarnościowa na Śląsku Opolskim 1980–1990*, Opole 2014; *Komunistyczny aparat bezpieczeństwa i ludność niemiecka na Górnym Śląsku w latach 1945–1990*, wyd. 2, Opole–Gliwice 2019. Adres mailowy: zbereszynski@wp.pl.