

Monika Komaniecka-Lyp<https://orcid.org/0000-0002-1645-2939>

Oddziałowe Biuro Badań Historycznych IPN w Krakowie

FLOTA SAMOCHODOWA BIURA „B” MSW. TRANSPORT JAKO WARUNEK PRACY PIONU OBSERWACYJNEGO

Wstęp

Biuro „B” należało do jednostek techniczno-operacyjnych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Zajmowało się prowadzeniem obserwacji, czyli śledzeniem osób lub miejsc będących przedmiotem zainteresowania Służby Bezpieczeństwa¹. Było więc komórką usługową dla pionów operacyjnych i innych jednostek MSW. Składało się z wydziałów obserwacyjnych, operacyjnych i stanowiących zaplecze logistyczne. Te ostatnie miały duże znaczenie dla sprawnego działania całej jednostki, szczególnie komórki odpowiadające za sprawy transportowe.

Zadaniem obserwacji zewnętrznej było ustalanie kontaktów i adresów, czyli danych osobowych i miejsc zamieszkania osób, z którymi spotykali się lub które odwiedzali obserwowani. Jeśli poruszali się oni samochodami, pion „B” ustalał kontakty samochodowe. Należały do nich numery rejestracyjne aut, którymi posługiwali się figuranci lub osoby spotykające się z nimi, zidentyfikowane na podstawie tych numerów². Samochodów podczas obserwacji używano wtedy, kiedy również figurant poruszał się takim środkiem lokomocji³. W prowadzonych obserwacjach używano dwóch lub więcej samochodów, które tworzyły odpowied-

¹ Więcej na temat Biura „B” zob. m.in. *Historyczno-prawna analiza struktur organów bezpieczeństwa państwa w Polsce Ludowej (1944–1990). Zbiór studiów*, red. A. Jusupović, R. Leśkiewicz, Warszawa 2013 (według indeksu); M. Komaniecka-Lyp, *Metody i zasady działania Biura „B” Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (1957–1990). Przegląd najważniejszych zagadnień* [w:] *Obserwacja w służbie SB. Studia i szkice*, red. eadem, Kraków 2022, s. 37–87 (cała publikacja poświęcona jest temu zagadnieniu).

² Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej: AIPN), 02097/2, t. 1, „Obserwacja zewnętrzna”, red. Lech Krawczyk, Biuro „B” MSW, Warszawa 1983, s. 166.

³ *Instrukcja nr 004/58 z 17 maja 1958 r. o organizacji pracy i wykonywania zadań obserwacyjnych przez Biuro „B” MSW i Wydziały „B” KWMO* [w:] *Instrukcje pracy pionów pomocniczych Urzędu Bezpieczeństwa i Służby Bezpieczeństwa (1945–1989)*, oprac. i red. M. Komaniecka, Kraków 2010, s. 143; *Instrukcja dyrektora Biura „B” Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z 23 listopada 1973 r. w sprawie organizacji i zasad wykonywania obserwacji oraz pracy operacyjnej w hotelach* [w:] *Instrukcje pracy pionów pomocniczych...*, s. 155; *Instrukcja dyrektora Biura „B” Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z 28 kwietnia 1986 r. w sprawie trybu, taktyki i sposobu wykonywania zadań należących do właściwości Biura „B” MSW oraz komórek „B” w Wojewódzkich (Stołecznym) Urzędach Spraw Wewnętrznych* [w:] *Instrukcje pracy pionów pomocniczych...*, s. 194.

nie szyki. Wyróżniano pięć szyków: łańcuskowy (jeden samochód za drugim), łańcuskowy z zabezpieczeniem (dodatkowy radiowóz na ulicy równoległej), szachowy (polegający na zabezpieczeniu ze wszystkich stron samochodu figuranta), czołowy (polegający na wyprzedzaniu samochodu figuranta i mijaniu go z równoczesnym zabezpieczaniem go jadącymi za nim radiowozami), bezkontaktowy (bez kontaktu wzrokowego, polegający na zastosowaniu urządzeń radiolokacyjnych). Użycie samochodów przy prowadzeniu obserwacji wymagało od kierowców umiejętności wtopienia się w ruch uliczny, aby nie być widocznymi dla obserwowanego, szczególnie w kluczowych momentach, takich jak zatrzymywanie się na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną czy stacjach benzynowych. Również szyk bezkontaktowy, stosowany na długich trasach w terenie otwartym, sprzyjał zachowaniu konspiracji. W samochodzie osoby obserwowanej instalowano wcześniej mały nadajnik radiowy wysyłający sygnały na odległość 1–3 km. Dzięki temu funkcjonariusze wiedzieli, jaką trasą poruszała się osoba obserwowana i jakie było miejsce docelowe podróży⁴.

W artykule podjęto kwestię organizacji transportu Biura „B” MSW na przestrzeni lat 1957–1990. Przedmiotem zainteresowania autorki będą następujące zagadnienia: Jak wyglądało wyposażenie Biura „B” w pojazdy samochodowe? Jak wyglądała praca „bazy” transportowej w tej jednostce? Jak podnoszono kwalifikacje zawodowe kierowców-wywiadowców?

Motoryzacja w PRL

Po II wojnie światowej w Polsce zaczęto rozwijać przemysł motoryzacyjny i samochodowy. W 1948 r. w Bielsku-Białej uruchomiono Wytwórnię Sprzętu Mechanicznego „Polmo”, która zajmowała się produkcją silników do motopomp. W 1971 r., po dojściu do władzy I sekretarza PZPR Edwarda Gierka, zakład został przemianowany na Fabrykę Samochodów Małolitrażowych. Produkowano tu samochody Syrena 104 i Syrena 105, a w latach osiemdziesiątych – polski Fiat 126p. W 1975 r. ze względu na zwiększoną produkcję tej ostatniej marki w Tychach powstał drugi zakład należący do FSM. Od 1951 r. na warszawskim Żeraniu działała Fabryka Samochodów Osobowych (FSO). Nowe produkcje samochodowe były testowane przez Instytut Transportu Samochodowego (ITS), który powstał w 1952 r. Wyniki badań wykonanych w ITS były publikowane w ówczesnej prasie fachowej, m.in. w czasopismach „Motor”, „Motoryzacja”, „Technika Motoryzacyjna”⁵.

⁴ AIPN, 02097/2, t. 1, „Obserwacja zewnętrzna”, red. Lech Krawczyk, Biuro „B” MSW, Warszawa 1983, s. 53–63.

⁵ B. Zakrzewski, *Samochody osobowe badane w ITS w latach 50. XX w.*, <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-13a001e5-a4a5-4af5-b3b3-8b167145c607>, dostęp 21 XI 2024 r.

Pierwszym produkowanym seryjnie samochodem osobowym była Warszawa (model M-20) z FSO na licencji GAZ M-20 Pobieda – auto dość drogie, wykorzystywane w latach 1951–1973 głównie przez urzędników państwowych i partyjnych. Kolejną marką była Syrena składana od 1957 r. w Warszawie, a w latach 1972–1983 w Bielsku-Białej⁶. Zarówno warszawy, jak i syreny były towaram eksportowym, który prezentowano na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Przemysł samochodowy zrewolucjonizowała produkcja polskiego Fiata 125p na włoskiej licencji, jednak dopiero kolejny model – Fiat 126p, czyli popularny maluch, montowany od 1972 r. – stał się autem masowym. Był to dwudrzwiowy wóz w wersji mini, z silnikiem umieszczonym z tyłu, rozwijający maksymalną prędkość 105 km/h. Jego umiarkowana cena oraz łatwość serwisowania sprawiały, że był dostępny dla polskiej rodziny. Model ten produkowano aż do 2000 r.⁷ Kolejnym samochodem, który zyskał dużą popularność, był Polonez. Jego produkcja trwała od 1978 r. aż do początku XXI w.

Na bazie tych modeli powstały wersje użytkowe: samochody Warszawa furgon i pick-up, Syrena Bosto furgon i pick-up R-20, Fiat 125p kombi i pick-up oraz Polonez Truck. W drugiej połowie lat pięćdziesiątych rozpoczęto prace nad autami dostawczymi i mikrobusem – Żukiem i Nysą. Od 1972 r. produkowano Tarpana.

Samochody Warszawa, Syrena, Fiat i Polonez były wykorzystywane jako taksówki, a Fiat 125p kombi, Polonez i Nysa także jako karetki oraz radiowozy na potrzeby SB, MO i wojska.

Wśród aut importowanych w PRL popularne były m.in. samochody produkcji niemieckiej (Trabant, Wartburg, oba dostępne jako sedany oraz kombi), radzieckiej (Wołga, Łada, Zaporoziec), czechosłowackiej (Škoda), jugosłowiańskiej (Zastawa) czy rumuńsko-francuskiej (Dacia).

Gospodarka samochodowa w resorcie

W resorcie spraw wewnętrznych kwestie związane z transportem samochodowym należały do zadań Zarządu Transportu / Zarządu Administracyjno-Gospodarczego MSW. Resort dysponował samochodami produkcji krajowej i importowanymi. Do 1960 r. MSW i MON zaopatrywał „Motozbyt”, później – Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego⁸.

⁶ *Najpopularniejsze i najciekawsze samochody w PRL*, <https://intercars.pl/blog/historia/najpopularniejsze-i-najciekawsze-samochody-w-prl/>, dostęp 28 X 2024 r.; T. Szczerbicki, *Polskie samochody osobowe z lat PRL. Produkcja seryjna*, Warszawa 2017; *idem, Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko... Syrena*, Warszawa 2016; *idem, Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko... Warszawa*, Warszawa 2017.

⁷ M. Pasztor, D. Jarosz, *Nie tylko Fiat. Z dziejów stosunków polsko-włoskich*, Warszawa 2018.

⁸ AIPN, 150/4, Korespondencja dyrektora Zarządu Transportu MSW, Notatka służbowa dyrektora Zarządu Transportu MSW płk. Aleksandra Oberharda do ministra spraw wewnętrznych Władysława Wichy, Warszawa, 10 IX 1960 r., k. 17–18, 164–165.

Etaty na samochody importowane dla poszczególnych jednostek ustalał generalny dyrektor MSW. Samochody kupowano w ZSRS, NRD oraz w krajach zachodnich, np. w RFN, w Berlinie Zachodnim. W latach sześćdziesiątych sprowadzano tzw. szybkobieżne samochody marki Mercedes (Mercedes 300d, Mercedes 220), Volkswagen, Opel, Czajka, Zim, Wołga (Wołga M-21), Tatra 603, Pobieda, Simca Aronde, Škoda Octavia⁹. Ponadto kupowano samochody terenowe, jak np. osobowo-terenowy wóz marki Moskwicz do obsługi kolumn rządowych¹⁰.

W latach sześćdziesiątych wśród samochodów osobowych produkcji krajowej przeważały Warszawa 200, Warszawa 201, a następnie Warszawa 223 oraz Syrena¹¹. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych flotę samochodową resortu stanowiły: Fiat 125p, Fiat 126p oraz Polonez. Na stanie resortu były również furgony, m.in. Škoda 1201, Nysa M-20, Škoda 1201 kombi, Nysa, Żuk, Warszawa pick-up, Warszawa kombi; samochody pożarnicze Star (dla jednostek Straży Pożarnej); podwozia samochodowe Star-25 (dla jednostek Wojsk Wewnętrznych oraz MO); autobusy San-Škoda; samochody sanitarne M-20; samochody ciężarowe Star-25; ciągniki Ursus; wywrotki Star W-14; motocykle marki Junak, WFM, AVO 425, Jawa-350, Jawa-500; łodzie i rowery¹².

Komórki „transportowe” Biura „B” MSW

Jednostki zajmujące się obserwacją funkcjonowały od początku istnienia resortu bezpieczeństwa publicznego. W MBP nastąpił ich podział na obserwację krajową (śledzenie obywateli polskich) i obserwację dyplomatyczną (śledzenie obcokrajowców). W latach 1948–1955 w jednostce odpowiadającej za ten drugi kierunek (Wydział „O”/VIII Departamentu I) została zorganizowana brygada transportowa (licząca 4–10 funkcjonariuszy). W Komitecie ds. Bezpieczeństwa Publicznego

⁹ AIPN, 00495/1298, Przepisy służbowe Wydziału Ogólnego KS MO w Warszawie, Zarządzenie nr 0204/63 Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 23 grudnia 1963 r. w sprawie zasad przydziału oraz użytkowania samochodów importowanych w resorcie spraw wewnętrznych, k. 148–150; AIPN, 01225/745, Zarządzenie nr 014/63 Generalnego Dyrektora Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 23 grudnia 1963 r. w sprawie zasad przydziału i eksploatacji samochodów importowanych w resorcie spraw wewnętrznych; AIPN, 150/4, Pismo dyrektora Biura „B” MSW płk. Michała Drzewieckiego do dyrektora Zarządu Transportu MSW płk. Aleksandra Oberharda, Warszawa, 18 I 1960 r., k. 6–7; *ibidem*, Notatka służbowa dyrektora Zarządu Transportu MSW płk. Aleksandra Oberharda do ministra spraw wewnętrznych Władysława Wichi, Warszawa, 31 III 1960 r., k. 25; *ibidem*, Pismo dyrektora Zarządu Transportu MSW do dyrektora Zespołu Wojskowego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów H. Frejlicha, Warszawa, 20 IV 1960 r., k. 32–36.

¹⁰ AIPN, 150/4, Pismo Centrali Handlu Zagranicznego Przemysłu Motoryzacyjnego „Motoimport” dotyczące samochodów osobowo-terenowych w ZSRR, Warszawa, 22 I 1960 r., k. 13.

¹¹ AIPN, 150/106, Korespondencja dyrektora Zarządu Transportu MSW, Referat na naradę gospodarczą, dotyczący transportu, Warszawa, 10 XI 1968 r., k. 403.

¹² AIPN, 150/4, Pismo dyrektora Zarządu Transportu MSW do dyrektora Zespołu Wojskowego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów H. Frejlicha, Warszawa, 20 IV 1960 r., k. 32–36; AIPN, 150/6, Sprawozdanie z badań gospodarki transportowej, przeprowadzonych w jednostkach resortu spraw wewnętrznych przez Główny Inspektorat MSW, styczeń 1968 r., k. 99–140.

dypłomatyczną służbą obserwacji zajmował się Wydział IX Departamentu II, a jego sekcja transportowa liczyła 74 osoby. W MSW zadanie to przeszło do Wydziału XI Departamentu II, natomiast obserwację krajową prowadziło utworzone 1 stycznia 1956 r. Biuro „B” KdsBP. Taka struktura utrzymała się do kwietnia 1957 r., kiedy obie jednostki połączyły się i odtąd działały jako Biuro „B” MSW¹³.

Transport od 1957 r. był w gestii Wydziału VII MSW. We wrześniu 1965 r. powołano Wydział VI Biura „B” zajmujący się prowadzeniem obserwacji jawnej *attachés* wojskowych USA, Wielkiej Brytanii, Francji i Izraela. Wtedy Wydział VII (transport) przemianowano na Wydział VIII¹⁴.

Zgodnie z zarządzeniem nr 064/74 dyrektora Biura „B” z 29 czerwca 1974 r. Wydział VIII Biura „B” liczył 121 stanowisk i składał się z następujących zespołów:

Kierownictwo (3 etaty);

Zespół I – organizacja i użytkowanie transportu samochodowego (47 etatów);

Zespół II – zaopatrzenie (16 etatów);

Zespół III – obsługowo-naprawczy (47 etatów);

Sekcja IV – administracyjno-gospodarcza (6 etatów)¹⁵.

Zarządzenie nr 0019/86 z 20 lutego 1986 r. określało strukturę piętnastu wydziałów, które można podzielić na trzy rodzaje: obserwacyjne, operacyjne i logistyczne¹⁶. Za transport samochodowy i zaopatrzenie w sprzęt odpowiadał Wydział XI Biura „B” MSW. Miał on 126 etatów i składał się z następujących zespołów:

Kierownictwo (6 etatów);

Zespół I – ds. eksploatacji pojazdów samochodowych (48 etatów);

Zespół II – ds. zaopatrzenia transportu (14 etatów);

Zespół III – ds. obsługowo-naprawczych (47 etatów);

Zespół IV – ds. zaopatrzenia techniki operacyjnej (7 etatów)¹⁷.

Jednostki transportowe Biura „B” MSW, czyli Wydział VII/VIII/XI, podlegały Zarządowi Transportu MSW / Zarządowi Administracyjno-Gospodarczemu MSW. Szczegółowy wykaz stanowisk pionu transportowego (oprócz Zespołu IV, który zajmował się zaopatrzeniem w sprzęt techniki operacyjnej) przedstawia tabela 1.

¹³ AIPN, 01521/1580, t. 1, Zarys historii Centralnej Jednostki Służby Obserwacji, „Biuletyn”, Biuro „B” MSW 1982, nr 29/30, k. 40–49.

¹⁴ P. Piotrowski, *Służba Bezpieczeństwa w latach 1956–1975* [w:] *Aparat bezpieczeństwa w Polsce. Kadra kierownicza*, t. 2: 1956–1975, red. *idem*, Warszawa 2006, s. 15.

¹⁵ AIPN, 01047/12, t. 1, Zarządzenie nr 064/74 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 29 czerwca 1974 r. w sprawie zakresu działania komórek organizacyjnych Biura „B” MSW, k. 89–106; *ibidem*, t. 2, Zarządzenie nr 0126/75 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 17 grudnia 1975 r. w sprawie zakresu działania komórek organizacyjnych Biura „B” MSW, k. 19–20, 80–92. Skład liczbowy kierownictwa i poszczególnych zespołów według wyliczeń wynosi 119.

¹⁶ AIPN, 0819/1, Zarządzenie nr 0019 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 21 lutego 1986 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania wydziałów Biura „B” MSW, k. 3–465.

¹⁷ *Ibidem*, k. 235–299. Skład liczbowy kierownictwa i poszczególnych zespołów według wyliczeń wynosi 122.

Tabela 1. Szczegółowy wykaz stanowisk pionu transportowego (Wydziału XI) Biura „B” MSW

Stanowisko	Liczba etatów	Dokładny opis stanowiska	Liczba etatów
Kierownictwo			6
Naczelnik	1		
Zastępca naczelnika	2	ds. technicznych ds. materiałowo-technicznych	
Starszy inspektor	1	ds. technicznych	
Inspektor	1	ds. finansowych	
	1	ds. opiniowania	
Zespół I – ds. eksploatacji pojazdów samochodowych			48
Starszy inspektor – kierownik zespołu ds. eksploatacji pojazdów samochodowych	1		
Inspektor	3	ds. szkolenia	2
		ds. dochodzeń	1
Starszy referent	2	techniki operacyjnej	1
		ds. planowania i ewidencji	1
Starszy technik	3	Zespół Eksploatacji	
Starszy dyspozytor	4		
Milicjant – dyspozytor	4		
Milicjant – kierowca	20		
Kierowca pojazdów samochodowych powyżej 4 t	10		
Konserwator	1		
Zespół II – ds. zaopatrzenia transportu			14
Starszy inspektor – kierownik zespołu	1		
Inspektor	1		
Starszy technik	3	ds. ewidencji transportu	1
		ds. materiałów pędnych i smarów	2
Starszy referent	1		
Kierownik magazynu	1		
Milicjant – magazynier	7	magazynier materiałów pędnych i smarów	3
		magazynier transportu	4
Zespół III – ds. obsługowo-naprawczych			47
Starszy inspektor – kierownik Zespołu	1		
Inspektor	1		

Stanowisko	Liczba etatów	Dokładny opis stanowiska	Liczba etatów
Starszy technik	18	ds. ewidencji	17
			1
Mechanik	21		
Konserwator	6		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie AIPN, 0819/1, Zarządzenie nr 0019 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 21 lutego 1986 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania wydziałów Biura „B” MSW, k. 3–465.

Transport w Biurze „B”

W obserwacji zewnętrznej ważną rolę spełniał transport operacyjny. Samochody w Biurze „B” były wykorzystywane: 1) do prowadzenia obserwacji przez wydziały obserwacyjne; 2) jako ruchome punkty zakryte (RPZ); 3) jako tzw. podstawki. Do transportu operacyjnego zaliczano także motocykle, rowery, samochody ciężarowe, furgonetki, motorówki oraz łodzie. Motocykl czy rower służył również jako kamuflaż aparatury fotograficznej, filmowej czy radiowej lub uzasadniał pobyt wywiadowcy w danym miejscu (np. rzekoma naprawa pojazdu)¹⁸.

Na przestrzeni lat 1957–1990 za flotę samochodową Biura „B” odpowiadały Wydział VII/VIII/XI (gospodarka samochodami) oraz Wydział VI/XII (wyposażenie samochodów w aparaturę). Całość taboru samochodowego Biura „B” zorganizowana była w Wydziale VII/VIII/XI, który przydzielał poszczególnym jednostkom organizacyjnym biura auta według tabeli należności. Ponadto utrzymywał pojazdy, które były wykorzystywane w pracach obserwacyjnych (np. samochody specjalne, furgony, motocykle) i tzw. rezerwę radiowozów przydzielanych w zastępstwie za znajdujące się w naprawie oraz wycofane z pracy z powodu niesprawności¹⁹.

W końcu lat sześćdziesiątych samochody osobowe dzielono na operacyjne (radiowozy i samochody przeznaczone do wykonania zadań operacyjnych) oraz komunikacyjne (wszystkie inne). Operacyjne mogły być używane wyłącznie do zadań operacyjnych w trakcie prowadzenia bezpośredniej obserwacji, ustalania kontaktów, organizowania stałych i ruchomych punktów zakrytych oraz lokali konspiracyjnych, a także do szkolenia operacyjnego. Wśród nich wyróżniano samochody funkcyjne, związane ze stanowiskiem służbowym, oraz dyżurne, przeznaczone do realizacji zadań służbowych wszystkich pracowników jednostki. Wśród tych ostatnich były

¹⁸ AIPN, 02097/2, t. 1, „Obserwacja zewnętrzna”, red. Lech Krawczyk, Biuro „B” MSW, Warszawa 1983, s. 53–55.

¹⁹ AIPN, 0792/27, Zarządzenia, instrukcje, decyzje dyrektora Biura „B” MSW (1958–1988), Zarządzenie nr 095/65 Dyrektora Biura „B” MSW w sprawie użytkowania transportu samochodowego będącego w dyspozycji Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 85; *ibidem*, Wytyczne w sprawie użytkowania transportu samochodowego Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 103.

również samochody szkoleniowe, przeznaczone do nauki jazdy, i rezerwowe, stanowiące rezerwę obsługowo-naprawczą²⁰.

Według instrukcji nr 01/86 z czerwca 1986 r. pojazdy dzieliły się na funkcyjne, operacyjne, pojazdy kolumny rezerwy operacyjnej i pojazdy kolumny dyspozycyjnej²¹. Samochody dyżurne zorganizowane w kolumnie mogły być używane w granicach przyznanych limitów na obszarze m.st. Warszawy i woj. warszawskiego. Dysponował nimi naczelnik Wydziału IX, który przydzielał naczelnikom wydziałów miesięczny limit przebiegu, w którego ramach mogli oni korzystać z aut w razie potrzeby. Przydzielanie samochodów odbywało się po zgłoszeniu zapotrzebowania przez naczelnika wydziału do dysponującego kolumną w dniu poprzedzającym wyjazd do godz. 16.00 lub w nagłych przypadkach w dniu wyjazdu. Funkcjonariusz dysponujący kolumną samochodów dyżurnych prowadził ewidencję czasu pracy samochodu oraz wykorzystania przebiegu, co dawało informację o stopniu wykorzystania limitu²².

Nowe samochody przed użytkowaniem musiały zostać wyposażone w radioodbiornik i środki łączności radiowej, czym zajmował się Wydział VI/XII. Korzystano z samochodów standardowych, niewyróżniających się spośród aut poruszających się po drogach. Kierowcy otrzymywali dokumenty stwierdzające tożsamość właściciela pojazdu, które były wystawione na właściwe lub fikcyjne nazwisko. Stosowano rotację numerów rejestracyjnych pojazdów – jeden nie mógł być używany dłużej niż dwa lata.

Wydział VII/VIII/XI zajmował się tzw. dotarciem samochodu, wyposażeniem go w niezbędne narzędzia i akcesoria oraz trzy lub cztery komplety zapasowych tablic rejestracyjnych przygotowanych do szybkiej zmiany. Docieranie pojazdu powierzano doświadczonym i mającym wysokie kwalifikacje funkcjonariuszom Biura „B” MSW²³.

Wydział VII Biura „B” przydzielał pojazdy mechaniczne poszczególnym wydziałom obserwacyjnym na podstawie zapotrzebowania zawierającego wykaz numerów rejestracyjnych planowanych pojazdów, nazwisko funkcjonariusza pobierającego pojazd, informację o planowanej godzinie wyjazdu. Składano je do Wydziału VII

²⁰ *Ibidem*, Zarządzenie nr 82/69 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 1 grudnia 1969 r. w sprawie zasad używania samochodów osobowych do celów służbowych, będących w dyspozycji Biura „B” MSW, k. 136.

²¹ AIPN, 0818/4, Zarządzenia, instrukcje i decyzje dyrektora Biura „B” MSW (1974, 1978, 1981–1986), Instrukcja nr 01/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 16 czerwca 1986 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych pojazdów samochodowych będących w dyspozycji Biura „B” MSW, s. 283 (PDF).

²² AIPN, 0792/27, Zarządzenie nr 82/69 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 1 grudnia 1969 r. w sprawie zasad używania samochodów osobowych do celów służbowych, będących w dyspozycji Biura „B” MSW, k. 188–189.

²³ *Ibidem*, Zarządzenie nr 095/65 Dyrektora Biura „B” MSW w sprawie użytkowania transportu samochodowego będącego w dyspozycji Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 85; *ibidem*, Wytoczne w sprawie użytkowania transportu samochodowego Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 103; AIPN, 0818/4, Instrukcja nr 01/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 16 czerwca 1986 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych pojazdów samochodowych będących w dyspozycji Biura „B” MSW, s. 306.

w dniu poprzedzającym operację do godz. 18.00. Naczelnicy wydziałów obserwacyjnych mieli planować tylko taką liczbę pojazdów, która była niezbędna, aby uniknąć tworzenia niepotrzebnej i niewykorzystanej rezerwy środków transportu. Funkcjonariusz otrzymywał samochód do użytkowania i ponosił za niego całkowitą odpowiedzialność²⁴. Pojazdami mogły kierować osoby pełniące służbę, czyli kierowcy oraz osoby zatrudnione na innych stanowiskach, ale posiadające wydane przez Wydział XI ważne zezwolenia uprawniające do prowadzenia samochodów służbowych Biura „B” MSW²⁵.

Wydział VI/XIII zajmował się także opracowaniem i produkcją środków do maskowania pojazdów mechanicznych przeznaczonych do obserwacji. Wywiadowcy jeżdżący samochodami musieli stosować maskowanie. Chodziło o ich upodobnienie do pojazdów używanych przez różne instytucje przez naniesienie odpowiednich znaków (np. zmywalną farbą na karoserii auta)²⁶ lub umieszczenie rekwizytów (maskotki przy lusterku wewnętrznym, charakterystyczne elementy przed przednią szybą auta itp.). Wygląd auta zmieniano przez podmianę tablic i numerów rejestracyjnych, metamorfozie podlegał też kierowca-wywiadowca, czego dokonywano poprzez dodanie mu nakrycia głowy, kurtki, swetra czy też doklejenie wąsów²⁷.

Funkcjonariusz prowadzący pojazd otrzymywał dodatek do pensji (w 1965 r. w wysokości 150 zł). W zarządzeniu z 1965 r. doprecyzowano, iż przysługiwał on funkcjonariuszom, którzy przyjęli protokolarnie pojazd do użytkowania. Decyzję o przyznaniu dodatku podejmował naczelnik Wydziału VII²⁸.

Dokumentacja użytkowania samochodów

Przekazanie pojazdu odbywało się zgodnie z zasadami określonymi przez „Zakres obowiązków funkcjonariuszy prowadzących pojazdy służbowe Biura »B«”²⁹, a od 1986 r. przez dokument zdawczo-odbiorczy³⁰. Funkcjonariusz odbierający pojazd musiał mieć legitymację służbową, prawo jazdy oraz zezwolenie na prowadzenie pojazdów służbowych Biura „B” MSW (wkładkę). Zanim podpisał dokumenty,

²⁴ AIPN, 0792/27, Wytyczne w sprawie użytkowania transportu samochodowego Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 106.

²⁵ AIPN, 0818/4, Instrukcja nr 01/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 16 czerwca 1986 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych pojazdów samochodowych będących w dyspozycji Biura „B” MSW, s. 285.

²⁶ AIPN, 01907/49, Zbiór protokołów z kontroli Wydziałów Biura „B” za lata 1985–1990, Raport naczelnika Wydziału XIII Biura „B” MSW płk. Jerzego Górskiego do dyrektora Biura „B” z kontroli sprawdzającej Wydziału V Biura „B” MSW przeprowadzonej 12 II 1987 r., Warszawa, 19 II 1987 r., k. 155.

²⁷ R. Ciupa, M. Komaniecka, *Szpiegowski arsenał bezpieki. Obserwacja, technika operacyjna, kontrola korespondencji jako środki pracy Służby Bezpieczeństwa PRL*, Katowice–Kraków 2011, s. 28–29, 38–40.

²⁸ AIPN, 0792/27, Wytyczne w sprawie użytkowania transportu samochodowego Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 106.

²⁹ *Ibidem*, Zakres obowiązków prowadzącego pojazdy służbowe Biura „B” MSW, 20 XII 1965 r., k. 109.

³⁰ AIPN, 0818/4, Instrukcja nr 01/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 16 czerwca 1986 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych pojazdów samochodowych będących w dyspozycji Biura „B” MSW, s. 286.

sprawdzał stan techniczny pojazdu i jego wyposażenia (m.in. oświetlenie, silnik, układ kierowniczy i hamulcowy, ogumienie, środki łączności itp.). Dyżurny garażu potwierdzał pieczęcią kontrolę techniczną w kontrolce pracy pojazdu. Starszy dyspozytor przekazywał funkcjonariuszowi dokumenty pojazdu (w tym kilka dowodów rejestracyjnych na numery dodatkowe), a w kontrolce pojazdu wpisywano godzinę wyjazdu z garażu. Przy zdawaniu pojazdu do garażu funkcjonariusz wpisywał do książki kontroli pracy pojazdu aktualny stan licznika, godzinę przyjęcia i zwolnienia pojazdu, które to informacje poświadczal podpisem. Wcześniej uzupełniał stan paliwa oraz poziom oleju w silniku. Dyżurny garażu potwierdzał przyjęcie pojazdu przybiciem pieczętka. W przypadku problemów technicznych funkcjonariusz wzywał pomoc techniczną z Wydziału VII/ XI³¹. Gdy zachodziła konieczność rotacji kierowcy, kolejny funkcjonariusz przejmował pojazd, dokonując jedynie wpisu do kontrolki jego pracy³².

Pod koniec lat sześćdziesiątych w resortowych przepisach dotyczących transportu samochodowego pojawił się zapis, że „potrzeby komunikacyjne Wydziałów »B« powinny być zaspokajane w miarę możliwości w drodze korzystania z najtańszych środków komunikacji (tramwaj, autobus, kolej, samolot)”. Dopiero w sytuacji, kiedy nie było możliwości skorzystania z takowych oraz wymagała tego pilność sprawy, należało wykorzystać pojazdy służbowe³³. Była to zasadnicza zmiana w stosunku do poprzedniego zarządzenia z 1965 r. Oznaczała, że w pionie „B” zaczęto oszczędzać, co zapewne wynikało z ogólnych zaleceń ministerstwa. Ponadto zapotrzebowania odtąd można było zgłaszać jedynie na samochody dyżurne, a nie – jak poprzednio – na wszystkie.

Dyżurny garażu dysponował częściami zamiennymi i akcesoriami do podstawowych marek taboru samochodowego, które pobierał w komis z magazynu części zamiennych, materiałów i akcesoriów³⁴. Prowadził odpowiednią dokumentację rozchodowo-przychodową w książce materiałowo-inwentarzowej GT-22. Wpis obejmował datę, numer rejestracyjny pojazdu, nazwisko pobierającego, wydawaną liczbę, stan w dyspozycji, podpis pobierającego³⁵.

Wykorzystanie samochodu miało swoje odzwierciedlenie w dokumentacji operacyjnej prowadzonej przez wydział realizujący zadanie operacyjne, którą stanowiły

³¹ AIPN, 0792/27, Zakres obowiązków prowadzącego pojazdy służbowe Biura „B” MSW, 20 XII 1965 r., k. 109–115; AIPN, 0818/4, Instrukcja nr 01/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 16 czerwca 1986 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych pojazdów samochodowych będących w dyspozycji Biura „B” MSW, s. 289–290.

³² AIPN, 0792/27, Wytyczne w sprawie użytkowania transportu samochodowego Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 104–105.

³³ *Ibidem*, Zarządzenie nr 82/69 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 1 grudnia 1969 r. w sprawie zasad używania samochodów osobowych do celów służbowych, będących w dyspozycji Biura „B” MSW, k. 137.

³⁴ *Ibidem*, Zarządzenie nr 4/64 Naczelnika Wydziału VII Biura „B” MSW z dnia 19 marca 1964 r., k. 40.

³⁵ *Ibidem*, Instrukcja w sprawie dokumentacji przychodowo-rozchodowej i sposobu rozliczania się z pobranych materiałów przez dyżurnych garażu Biura „B” MSW, Warszawa, 19 II 1964 r., k. 41.

dowody techniczne samochodu i książki kontroli pracy. Według instrukcji z 1969 r. dokumenty te znakowano odpowiednimi literami określającymi przynależność do poszczególnych grup samochodów. I tak dokumenty pojazdów operacyjnych oznaczano literą „O”, funkcyjnych literami „K/F”, szkoleniowych „K/S”, samochodów rezerwy literami „K/R”, a pozostałych pojazdów „K/D”³⁶. Na początku lat sześćdziesiątych po zakończonych obserwacjach starsi zmian sporządzali notatki służbowe, w których umieszczali godziny rozpoczęcia i zakończenia pracy wraz ze stanem liczników pojazdów na rozpoczęcie i zakończenie kursu. Na tej podstawie kierownicy sekcji obserwacyjnych sporządzali sprawozdania i przekazywali je do naczelnika Wydziału VII Biura „B” MSW³⁷. Pod koniec dekady w notatce umieszczano następujące dane: markę i numer rejestracyjny samochodu, czas jego wykorzystania, liczbę przejechanych kilometrów i końcowy stan licznika. W książce kontroli pracy samochodu operacyjnego adnotacji dokonywali starszy dyspozytor garażu (wpisywał datę, nazwisko prowadzącego samochód, początkowy stan licznika, godzinę wyjazdu i powrotu do garażu oraz adnotację o kontroli technicznej), prowadzący pojazd (odnotowywał nazwisko korzystającego z pojazdu, końcowy stan licznika, liczbę przebytych kilometrów i składał podpis) oraz korzystający z samochodu (wpisywał godzinę przybycia i zwolnienia samochodu oraz składał podpis)³⁸.

Biuro „B” MSW prowadziło kartotekę numerów rejestracyjnych pojazdów – alfabetyczną i według liczb porządkowych – którymi posługiwali się figuranci i ich kontakty. Na kartach B-7, oprócz numeru rejestracyjnego samochodu, podawano dane właściciela (lub użytkownika) i adres jego zamieszkania. W uwagach wpisywano datę użytkowania pojazdu, pseudonim figuranta i numer sprawy. Kartę wypełniał wydział, który interesował się danym figurantem. Wydziały obserwacyjne rejestrowały samochody, które stały w „podejrzanych” miejscach, wykorzystywane przez dyplomatów podczas przyjęć w ambasadach oraz ustalone przez Batalion Specjalny Komendy Stołecznej MO, który zajmował się ochroną placówek dyplomatycznych³⁹.

Baza lokalowo-transportowa Biura „B”

W latach sześćdziesiątych samochody służbowe były przechowywane w garażu Wydziału VII przy ul. Stalingradzkiej oraz w garażach przy ul. I Armii Wojska

³⁶ *Ibidem*, Zarządzenie nr 82/69 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 1 grudnia 1969 r. w sprawie zasad używania samochodów osobowych do celów służbowych, będących w dyspozycji Biura „B” MSW, k. 136–137.

³⁷ *Ibidem*, Zarządzenie nr 11/60 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 12 marca 1960 r. w sprawie kontroli pracy pojazdów mechanicznych Biura „B” MSW, k. 19.

³⁸ *Ibidem*, Zarządzenie nr 82/69 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 1 grudnia 1969 r. w sprawie zasad używania samochodów osobowych do celów służbowych, będących w dyspozycji Biura „B” MSW, k. 137; AIPN, 0818/4, Instrukcja nr 01/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 16 czerwca 1986 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych pojazdów samochodowych będących w dyspozycji Biura „B” MSW, s. 289–290.

³⁹ AIPN, 0792/27, Instrukcja dotycząca prowadzenia ewidencji operacyjnej w kartotece Biura „B” MSW, Warszawa, 28 XII 1965 r., k. 90.

Polskiego⁴⁰. W 1977 r. oddano do użytku obiekt „116” przy ul. Samochodowej w Warszawie, do którego przeniesiono Wydział VIII (transport)⁴¹, od 1986 r. Wydział XI.

Wydziały obserwacyjne Biura „B” otrzymywały samochody i garażowały je we własnym zakresie w garażach konspiracyjnych, wynajmowanych od osób prywatnych. Oprócz tego funkcjonowała rezerwa operacyjna radiowozów będących w posiadaniu Wydziału VIII/XI. Korzystały z niej wydziały obserwacyjne w sytuacji, kiedy jakiś radiowóz był skierowany do naprawy czy na przegląd. W latach sześćdziesiątych najczęściej użytkowano samochody osobowe marki Volkswagen, Warszawa 20, Simca Aronde, Wartburg, Pobjeda, Fiat 600, Fiat Multipla, Mercedes 170, Škoda 440 (Spartak), furgony Škoda, Moskwicz, Warszawa sanitarka oraz motocykle AVO⁴². Zdaniem dyrektora Biura „B” MSW w pracy obserwacyjnej szczególnie dobrze sprawdzały się volkswageny⁴³. Na potrzeby Biura „B” samochody zagraniczne były kupowane przez przedsiębiorstwo „Motoimport”, jak też bezpośrednio w NRF lub w Berlinie Zachodnim za dewizy⁴⁴.

Przy analizie zagadnienia transportu samochodowego Biura „B” należy osobno rozpatrywać kwestię wyposażenia w samochody poszczególnych jego wydziałów i Wydziału VIII/XI, stanowiącego bazę (zaplecze) biura. W 1962 r. został wprowadzony nowy etat dla Biura „B” – zwiększono liczbę etatów z 504 do 682 (faktycznie 599). Liczba środków transportu samochodowego wynosiła 110, postulowano przydział 16 nowych⁴⁵. W 1965 r. Biuro „B” miało na stanie 147 pojazdów, z tego wydziały I i II po 16 radiowozów osobowych, III – 17, IV – 19, V – 16, VI – 3 samochody osobowe, VII – 7 samochodów osobowych, 9 radiowozów osobowych, radiowóz samobieżny, pojazd terenowy, 7 furgonów, samochód ciężarowy, pojazd specjalny, 6 motocykli, 2 autobusy. Wydział IX miał na stanie 6 radiowozów osobowych i 13 szybkobieżnych. Kierownictwo dysponowało 3 samochodami osobowymi, Wydział Ogólny samochodem osobowym i furgonem, a Samodzielna Sekcja Charakteryzacji odpowiednio wyposażonym furgonem⁴⁶.

⁴⁰ *Ibidem*, Wytyczne w sprawie użytkowania transportu samochodowego Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 105.

⁴¹ AIPN, 01245/94, Sprawozdanie z pracy Biura „B” MSW za 1977 r., Warszawa, 7 I 1978 r., k. 8.

⁴² AIPN, 150/4, Pismo dyrektora Biura „B” MSW płk. Michała Drzewieckiego do dyrektora Zarządu Transportu MSW płk. Aleksandra Oberharda, Warszawa, 18 I 1960 r., k. 6; *ibidem*, Pismo wicedyrektora Biura „B” ppłk. Jana Bocзка do dyrektora Zarządu Transportu płk. Aleksandra Oberharda, Warszawa, 28 V 1960 r., k. 107–108; *ibidem*, Pismo naczelnika Wydziału VII Biura „B” MSW mjr. Stanisława Wypiórczyka, Warszawa, 7 V 1960 r., k. 171–186.

⁴³ AIPN, 150/4, Pismo dyrektora Biura „B” MSW do dyrektora Zarządu Transportu MSW płk. Aleksandra Oberharda, Warszawa, 21 X 1960 r., k. 203.

⁴⁴ *Ibidem*, Notatka służbowa dyrektora Zarządu Transportu MSW płk. Aleksandra Oberharda do ministra spraw wewnętrznych Władysława Wichy, Warszawa, 5 XII 1960 r., k. 210–211.

⁴⁵ AIPN, 1585/4962, Sprawozdanie z całokształtu pracy Biura „B” MSW za rok 1962, Warszawa, 1 II 1963 r., b.p.

⁴⁶ AIPN, 0792/27, Tabela należności środków transportu dla jednostek organizacyjnych Biura „B” MSW, [20 XII 1965 r.], k. 116.

W 1977 r. Biuro „B” posiadało 207 samochodów, do których prowadzenia uprawnień było 291 funkcjonariuszy (przejechali oni przeszło 3 mln km)⁴⁷. W 1981 r. miało 247 samochodów, ale część była niesprawną z powodu braku części zamiennych i kolizji drogowych. Na przykład w grudniu 1981 r. nie nadawało się do użytkowania 80 samochodów⁴⁸. W 1984 r. Biuro „B” liczyło 1000 etatów i 270 samochodów, które przejechały prawie 4 mln km. Miało do dyspozycji 2276 numerów rejestracyjnych do wykorzystania w trakcie obserwacji, zezwolenia na prowadzenie samochodów służbowych udzielono 345 funkcjonariuszom⁴⁹. W 1986 r. do Biura „B” należały 234 pojazdy (Kierownictwo – 3 samochody osobowe; Wydział I – 27; Wydział II – 16; Wydział III – 16; Wydział IV – 23; Wydział V – 16; Wydział VI – 8; Wydział VII – 3; Wydział VIII – 1; Wydział IX – 5; Wydział X – 4; Wydział XI – 52 osobowe, 3 autobusy, 2 samochody ciężarowe, samochód osobowo-terenowy, 2 furgony, samochód do przewozu pojazdów uszkodzonych, zamiatarka, wózek do przewozu pojazdów uszkodzonych, przyczepa cysterna; Wydział XII – 8 osobowych, samochód osobowo-towarowy, 6 furgonów; Wydział XIII – 1 osobowy; Wydział XIV – 3 osobowe i samochód ciężarowy; Wydział XV – 12 osobowych, 2 furgony; Szkoła Chorażych – 14 osobowych, w tym 2 komunikacyjne, 12 operacyjnych)⁵⁰. Kontrola przeprowadzona w styczniu 1986 r. wykazała, że faktyczna obsada radiowozów w wydziałach obserwacyjnych zgadzała się ze stanem etatowym.auta były sprawne technicznie i obejmowały 4 lub 5 marek produkcji krajowej i zagranicznej, m.in. Golf, Fiat (125p i 126p)⁵¹. W marcu 1989 r. Biuro „B” miało 256 samochodów, z czego 220 osobowych⁵².

Trudna sytuacja gospodarcza, która uwidoczniła się w połowie 1981 r., dotknęła również resort spraw wewnętrznych. Pod koniec lipca na posiedzeniu kierownictwa Biura „B” MSW poruszono alarmującą sytuację w transporcie samochodowym. Brakowało aut, części zamiennych, paliwa. Naczelnik Wydziału VIII został zobowiązany do wydzielenia importowanych samochodów do rezerwy operacyjnej, wyznaczenia limitów kilometrów dla samochodów komunikacyjnych, zwiększenia możliwości doskonalenia zawodowego kierowców-wywiadowców, zwiększenia kontroli nad eksploatacją samochodów służbowych oraz przygotowania planu oszczędności w zakresie transportu samochodowego. Ponadto naczelnik Wydziału VIII opracował odezwę-apel skierowaną do wszystkich funkcjonariuszy wydziałów Biura „B”,

⁴⁷ AIPN, 01245/94, Sprawozdanie z pracy Biura „B” MSW za 1977 r., Warszawa, 7 I 1978 r., k. 10.

⁴⁸ AIPN, 01245/96, Sprawozdanie z pracy Biura „B” MSW za rok 1981, Warszawa, 4 I 1982 r., k. 14.

⁴⁹ AIPN, 1585/4964, Sprawozdanie z pracy Biura „B” za rok 1984, Warszawa, 4 I 1985 r., k. 20–21.

⁵⁰ AIPN, 0818/4, Załącznik do Decyzji nr 008/101/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 30 maja 1986 r. w sprawie podziału i należności określonej etatami pojazdów będących na stanie Biura „B” MSW, s. 336–337.

⁵¹ AIPN, 01907/49, Protokoły z kontroli wydziałów Biura „B” MSW (1985–1990), Notatka służbowa dotycząca radiowozów, kompletów telewizyjnych (podstawek) oraz ruchomych punktów zakrytych (RPZ) wykorzystywanych przez wydziały obserwacyjne Biura „B” MSW, Warszawa, 7 I 1987 r., k. 33.

⁵² AIPN, 0818/21, Sprawozdania kwartalne, półroczne, roczne Wydziału XI Biura „B” MSW, Sprawozdanie z pracy Wydziału XI Biura „B” MSW za I kwartał 1989 r., Warszawa, 5 IV 1989 r., k. 4.

informującą o faktycznej sytuacji w transporcie oraz przyjmowanych rozwiązaniach tego problemu. Jednym z nich było organizowanie okresowych narad w wydziałach obserwacyjnych, na których omawiano konieczność zmniejszenia wypadkowości, liczby zniszczonych samochodów służbowych i oszczędności paliw. Innym pomysłem miało być podnoszenie morale kierowcy-wywiadowcy jako pełnoprawnego funkcjonariusza przez stosowanie wyróżnień płacowych oraz sankcji wobec osób powodujących wielokrotnie wypadki⁵³.

Kwestia ta pozostawała wciąż nierozwiązana i w kwietniu 1982 r. dyrektor Biura „B” wydał kolejną decyzję dotyczącą transportu samochodowego⁵⁴. Brakowało części zamiennych, zawodził też czynnik ludzki – odnotowywano niski poziom dyscypliny w użytkowaniu pojazdów, dużą liczbę wypadków drogowych spowodowanych przez wywiadowców, spadek fachowości pracowników obsługi technicznej i napraw w stacji obsługi z powodu zaangażowania stosunkowo młodej i niedoświadczonej kadry fachowców. Jednym z postulowanych rozwiązań było zwiększenie osobistej odpowiedzialności funkcjonariuszy za powierzony środek transportu poprzez zmniejszenie rotacji wywiadowców na poszczególnych samochodach i ograniczenie wspólnego użytkowania do najwyżej dwóch wywiadowców na jeden pojazd. Odpowiedzialny za wprowadzenie tych zasad był Wydział VIII⁵⁵. Problemy z zaopatrzeniem i dyscypliną pracowników były obecne przez całą dwudziątą dekadę XX w. – aż do końca funkcjonowania Biura „B” MSW.

Na terenie garażu budynku „116” przechowywano ruchome punkty zakryte oraz tzw. podstawki. RPZ stanowiły odpowiednio do tego przygotowane samochody marki Nysa i Żuk ze stanowiskami dla aparatów fotograficznych, które umieszczano na specjalnych statywach, a obiektywy maskowano pod wywietrznikami. Podstawki były wyposażone w komplety telewizyjne przeznaczone do rejestracji obrazu, np. w aparaturę „Apteczka”⁵⁶. Wydział XI był ich wyłącznym dysponentem.

Na początku 1986 r. Wydział XI miał na stanie 8 RPZ. Kontrola przeprowadzona przez Wydział XIII w styczniu wykazała, że żaden z nich (a były to 4 żuki, 3 nysy i volkswagen furgon) nie spełniał podstawowych warunków konspiracji. Powody były różne: wszystkie żuki miały np. jednakowy kolor; niefabryczne okienka do kamer i aparatów często były wykonane w prymitywny sposób, co wyróżniało je spośród samochodów tej marki, brakowało wygłuszenia wnętrza oraz rekwizytów do maskowania okien, a także dostosowania do warunków w różnych porach roku

⁵³ AIPN, 0818/4, Decyzja nr 4 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 29 lipca 1981 r. w sprawie transportu samochodowego, k. 42.

⁵⁴ AIPN, 01907/47, Zbiór decyzji Dyrektora Biura „B” MSW za lata 1975–1990, Decyzja nr 15/38/82 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 22 kwietnia 1982 r. w sprawie transportu operacyjnego, k. 47.

⁵⁵ *Ibidem*, k. 47–49.

⁵⁶ AIPN, 01907/49, Raport naczelnika Wydziału XIII płk. Jerzego Górskiego do dyrektora Biura „B” płk. Zenona Daroszewskiego dotyczący kontroli stopnia realizacji przez Wydział XII wniosków pokontrolnych z 3–5 XII 1985 r., k. 108.

(ogrzewania i wentylacji)⁵⁷. W sierpniu 1986 r. Biuro „B” otrzymało 3 nowe nysy z przeznaczeniem na RPZ (tak że łączna liczba ruchomych punktów zakrytych wynosiła odtąd 11), z tym że 2 samochody znów były w takim samym kolorze⁵⁸. Jesienią 1986 r., zgodnie z zaleceniami organów kontrolujących, wszystkie RPZ zostały wyposażone w pojemniki sanitarne, odpowiednie siedzenia i pojemniki na śmieci. Volkswagen otrzymał specjalny, umocowany na stałe taboret. W listopadzie tego roku zakupiono w Berlinie również 10 przenośnych toalet. Sprawę ogrzewania RPZ rozwiązano, wyposażając je w komplety grzewcze – butle gazowe i promienniki gazowe⁵⁹.

Wydział XI odpowiadał za utrzymanie właściwego stanu technicznego podstawek. Na początku 1986 r. jeden komplet telewizyjny (samochody Żuk i Fiat 126p) był w dyspozycji Wydziału XV (Stanowisko Kierowania Biura), a drugi w dyspozycji Wydziału XII (łączność i środki kamuflujące – samochody Polonez i Żuk). Pozostałe cztery miały być przygotowane w późniejszym okresie⁶⁰. W lipcu 1986 r. do Wydziału XI przydzielono 4 podstawki⁶¹. Łącznie w 1986 r. Biuro „B” miało 17 samochodów z aparaturą specjalistyczną (podstawki i RPZ). Na koniec 1987 r. sprawnych było 14 samochodów (pozostałe 3 miały problemy techniczne)⁶².

Kontrola garaży przeprowadzona przez Wydział XIII w połowie 1986 r. wymusiła na Wydziale XI wdrożenie od początku sierpnia regulaminu czystości pojazdów poszczególnych wydziałów. Problemem były szczególnie brudne samochody i tablice rejestracyjne, co groziło dekonspiracją⁶³.

W budynku „116” znajdowała się również Stacja Obsługi i Napraw. Do jej zadań należało utrzymywanie w pełnej sprawności samochodów Biura „B” MSW, a więc obsługa techniczna, przeglądy sezonowe i naprawy bieżące⁶⁴. Praca była tu zorgani-

⁵⁷ *Ibidem*, Notatka służbowa dotycząca radiowozów, kompletów telewizyjnych (podstawek) oraz ruchomych punktów zakrytych (RPZ) wykorzystywanych przez wydziały obserwacyjne Biura „B” MSW, Warszawa, 7 I 1987 r., k. 33.

⁵⁸ *Ibidem*, Raport naczelnika Wydziału XIII płk. Jerzego Górskiego do dyrektora Biura „B” płk. Zenona Daroszewskiego dotyczący kontroli stopnia realizacji przez Wydział XII wniosków pokontrolnych z 3–5 XII 1985 r., k. 108.

⁵⁹ *Ibidem*, Raport dotyczący kontroli stopnia realizacji wniosków przez wydziały XI i XII wynikłych w czasie kontroli sprawdzającej w okresie 26–27 VIII 1986 r., Warszawa, 27 XI 1986 r., k. 115–116.

⁶⁰ *Ibidem*, Notatka służbowa dotycząca radiowozów, kompletów telewizyjnych (podstawek) oraz ruchomych punktów zakrytych (RPZ) wykorzystywanych przez wydziały obserwacyjne Biura „B” MSW, Warszawa, 7 I 1987 r., k. 36–37.

⁶¹ *Ibidem*, Raport naczelnika Wydziału XIII płk. Jerzego Górskiego do dyrektora Biura „B” płk. Zenona Daroszewskiego dotyczący kontroli stopnia realizacji przez Wydział XII wniosków pokontrolnych z 3–5 XII 1985 r., k. 109.

⁶² *Ibidem*, Protokół kontroli stanu gotowości i efektywności wykorzystywania przez wydziały obserwacyjne podstawek i RPZ-ów znajdujących się na wyposażeniu Biura „B” MSW, Warszawa, 17 XII 1987 r., k. 252.

⁶³ *Ibidem*, Raport naczelnika Wydziału XIII Biura „B” MSW płk. Jerzego Górskiego do dyrektora Biura „B”, Warszawa, 20 IX 1986 r., k. 91.

⁶⁴ AIPN, 0818/4, Instrukcja nr 04/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 25 czerwca 1986 r. w sprawie zasad organizacji pracy oraz obowiązującej dokumentacji podczas wykonywania obsługi technicznych i napraw pojazdów samochodowych, s. 320–330.

zowana w systemie brygadowym – funkcjonowały trzy brygady. Każda z nich miała przydzieloną odpowiednią liczbę samochodów do naprawienia. Wszystkie roboty były imiennie odnotowywane w karcie pracy i potwierdzane własnoręcznym podpisem osoby, która je wykonała. Po zakończeniu naprawy pojazd był sprawdzany przez kontrolera, który dokonywał próbnej jazdy i decydował o dopuszczeniu pojazdu do użytkowania. Taki system gwarantował jakość wykonanych prac i rozliczanie się z pobranych części zamiennych. Oprócz tego robiono standardowe przeglądy pojazdów⁶⁵. Według oceny kierownika stacji obsługi por. inż. Zbigniewa Roter w 1986 r. uszkodzeniom najczęściej ulegały silniki, skrzynie biegów i układy hamulcowe. Głównym powodem tej sytuacji była słaba i mało wydajna technika prowadzenia samochodów służbowych, toteż zalecano jej poprawę⁶⁶. Szczególną uwagę zwrócono na nadmierną prędkość. Kontrola Stacji Obsługi i Napraw przeprowadzona 17 i 18 maja 1988 r. przez funkcjonariuszy Wydziału XIII wykazała spore zaległości w pracy. Pierwszego dnia w stacji znajdowało się 41 samochodów do naprawy, z czego uruchomiono 16 (39 proc.), a następnego dnia – 36, z czego naprawiono 8 (22 proc.). Wśród powodów niskiej efektywności kontrolujący wymienili awarie wymagające dłuższego czasu naprawy, brak części zamiennych, dużą liczbę nieobecnych w pracy funkcjonariuszy (z powodu choroby, urlopów wypoczynkowych lub szkoleniowych). Tak np. na 36 funkcjonariuszy stacji obsługi 17 i 18 maja nieobecnych było odpowiednio 9 i 10 osób⁶⁷.

W Stacji Obsługi i Napraw Wydziału XI funkcjonował Punkt Kontroli Technicznej (PKT), który dysponował jednym kompletem farb do szybkiego maskowania pojazdów samochodowych (wraz z pędzlem, szablonami i zmywaczem). Drugi komplet znajdował się w Wypożyczalni Sprzętu Techniki Operacyjnej w Wydziale XII⁶⁸.

W Zespole II Wydziału XI (ds. zaopatrzenia transportu) funkcjonował Magazyn Materiałów Pędnych i Smarów (MPiS), którego pracownicy zarządzali oponami do samochodów, częściami wymiennymi oraz nadzorowali stan paliwa w specjalnych zbiornikach. Kontrola wykazała, że za pierwsze półrocze 1986 r. średnia przebiegu opon w stosunku do obowiązującej normy wzrosła z 81,12 proc. do 90,7 proc. Wymieniane lub zużyte części z naprawianych samochodów były składane w magazynie części zamiennych w specjalnie do tego przeznaczonych pojem-

⁶⁵ AIPN, 01907/49, Raport z kontroli przeprowadzonej w Wydziale XI Biura „B” MSW w dniach 5–11 III 1987 r., Warszawa, 19 III 1987 r., k. 160–166.

⁶⁶ *Ibidem*, Raport z przeprowadzonej kontroli gospodarki częściami zamiennymi do samochodów w Wydziale XI Biura „B” MSW, Warszawa, 7 VIII 1987 r., k. 205.

⁶⁷ *Ibidem*, Notatka służbowa zastępcy naczelnika Wydziału XIII Biura „B” MSW płk. Stanisława Machnickiego, Warszawa, 19 V 1988 r., k. 68–69; *ibidem*, Wykaz efektywności napraw samochodów służbowych przez Stację Obsługi Wydziału XI w dniu kontroli, Warszawa, 19 V 1988 r., k. 339.

⁶⁸ *Ibidem*, Raport z kontroli problemowej wydziałów obserwacyjnych Biura „B” MSW przeprowadzonej w dniach 11–18 XII 1986 r. przez inspektora Wydziału XIII Biura „B” mjr. Henryka Kowalskiego, Warszawa, 20 XII 1986 r., k. 132–134.

nikach⁶⁹. Zamawianie części zamiennych odbywało się następująco. Kierownik Stacji Obsługi i Napraw zgłaszał do Zespołu Zaopatrzenia zapotrzebowanie na zakup części w wypadku ich braku lub nagłej awarii samochodu. Wpisywał następnie do książki zamówień rodzaj części. Z książką zapoznawał się Zespół Zaopatrzenia, który dokonywał zakupów. Wydział XI miał możliwość dokonywania interwencyjnych zakupów części do samochodów produkcji niemieckiej i francuskiej (w przypadku aut włoskich trzeba było się zwracać do Departamentu Gospodarki Materiałowo-Technicznej). W raporcie do dyrektora zastępcę naczelnika Wydziału XIII Biura „B” płk Stanisław Machnicki zwrócił uwagę na okresowe problemy z brakiem niektórych części na rynku, które dotyczyły całą gospodarkę, co bardzo utrudniało ich zakup na bieżąco i co za tym idzie – właściwe funkcjonowanie taboru samochodowego⁷⁰. Magazyn części zamiennych w 1986 r. był prowadzony zgodnie z przepisami. Problemem okazał się brak osób sprzątających garaże i magazyny, faktycznie wykonywali to funkcjonariusze korzystający z danych pomieszczeń. Przyjęcie paliw do magazynu odbywało się w obecności trzech osób i było zapisywane w książkach służb i magazynowych. Paliwo wydawali magazynierzy pracujący na dwie zmiany od godz. 11.00 do północy. W porze nocnej oraz w niedziele i święta obowiązek ten spadał na dystrybutorów. W książce służb notowano różnicę wydanego paliwa, pomiary paliwa w zbiornikach oraz stan liczników dystrybutorów⁷¹.

Kierowcy-wywiadowcy bywali uczestnikami kolizji i wypadków drogowych. Gdy dochodziło do takowych, funkcjonariusz powinien był ukryć środki techniki operacyjnej zainstalowane w samochodzie⁷². Podczas kontroli funkcjonariusz MSW okazywał dowód rejestracyjny pojazdu, prawo jazdy i na żądanie legitymację służbową. Najczęściej pokazywano dokumenty legalizacyjne, ale niekiedy kierowca mógł przedstawić dowody rejestracyjne resortu spraw wewnętrznych, w które zaopatrzone był każdy pojazd. Ostateczną decyzję podejmował bezpośredni przełożony⁷³. W przypadku naruszenia przepisów ruchu drogowego i interwencji orga-

⁶⁹ *Ibidem*, Raport naczelnika Wydziału XIII płk. Jerzego Górskiego do dyrektora Biura „B” płk. Zenona Daroszewskiego z kontroli gospodarki ogumieniem, systemu ewidencji paliw MPiS oraz porządku w Wydziale XI Biura „B” MSW, Warszawa, 1 VIII 1986 r., k. 66–70.

⁷⁰ *Ibidem*, Raport z przeprowadzonej kontroli gospodarki częściami zamiennymi do samochodów w Wydziale XI Biura „B” MSW, Warszawa, 6 VIII 1987 r., k. 205–215.

⁷¹ *Ibidem*, Raport naczelnika Wydziału XIII płk. Jerzego Górskiego do dyrektora Biura „B” płk. Zenona Daroszewskiego z kontroli gospodarki ogumieniem, systemu ewidencji paliw MPiS oraz porządku w Wydziale XI Biura „B” MSW, Warszawa, 1 VIII 1986 r., k. 66–70; *ibidem*, Raport z kontroli pracy magazynu materiałów pędnych i smarów Wydziału XI Biura „B” MSW w okresie 1 VII 1987 – 30 VI 1988 r., Warszawa, 13 VII 1988 r., k. 352–355.

⁷² AIPN, 0792/27, Zakres obowiązków prowadzącego pojazdy służbowe Biura „B” MSW, 20 XII 1965 r., k. 112–113; AIPN, 0818/4, Instrukcja nr 01/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 16 czerwca 1986 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych pojazdów samochodowych będących w dyspozycji Biura „B” MSW, s. 295.

⁷³ AIPN, 0818/4, Instrukcja nr 01/86 Dyrektora Biura „B” MSW z dnia 16 czerwca 1986 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych pojazdów samochodowych będących w dyspozycji Biura „B” MSW, s. 295.

nów kontrolnych (MO, ORMO, inspektorów społecznych) funkcjonariusz musiał powiadomić o tym wydarzeniu swoich przełożonych, pisząc raport (miejsce i czas wypadku, numer rejestracyjny pojazdu, nazwisko lub stanowisko służbowe osoby interweniującej). W przypadku uszkodzenia pojazdu naczelnik Wydziału XI zlecał upoważnionemu funkcjonariuszowi przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego. Jeśli w wypadku byli ranni lub zabici, samochód musiał przejść ekspertyzę specjalisty, której dokonywał rzeczoznawca PZMot-u lub biegły sądowy. Naczelnik wydziału, w którym powstała szkoda, sporządzał raport do naczelnika Wydziału XI, podawał w nim opinię o użytkowniku pojazdu i własną ocenę przyczyny powstania szkody. Wydział XI był również odpowiedzialny za prowadzenie spraw odszkodowawczych⁷⁴.

W 1975 r. doszło do 23 wypadków drogowych, w których obrażenia odniosło 5 osób. Ponadto odnotowano 91 kolizji (uszkodzeń samochodów)⁷⁵. W 1977 r. doszło do 126 kolizji drogowych, 49 powstało z winy obcej. Odnotowano również 22 wypadki drogowe, w tym 15 z winy obcej, a 10 osób zostało rannych⁷⁶. W 1981 r. doszło do 163 kolizji drogowych i 117 wypadków drogowych, w których rannych było 16 osób (w tym 14 funkcjonariuszy)⁷⁷. W 1984 r. pojazdy uczestniczyły w 123 wypadkach drogowych i kolizjach, w trakcie których uszkodzeniu uległo 121 samochodów. Do wypadków zaliczono 13 z nich, a 110 do awarii drogowych. W wypadkach śmierć poniosły 2 osoby (piesi przebiegający przez jezdnię), a 9 (w tym 5 funkcjonariuszy Biura „B”) doznało obrażeń ciała. W 447 przypadkach wykonano naprawy samochodów⁷⁸. W 1985 r. Wydział XI przeprowadził 166 postępowań wyjaśniających: 11 dotyczyło wypadków samochodowych, 117 – uszkodzeń samochodów, 38 – winy własnej funkcjonariusza (kradzieży lub podmiany części zamiennych)⁷⁹.

Sprawy odszkodowawcze ciągnęły się latami i były wyczerpujące finansowo dla resortu. Narażały również Biuro „B” MSW na zdekonspirowanie. Panaceum miało stanowić polepszenie jakości szkolenia wywiadowców. Aby motywować funkcjonariuszy do bezpiecznej jazdy samochodem, w latach sześćdziesiątych utworzono odznakę honorową „Wzorowy Kierowca”. Nadawano ją funkcjonariuszom Służby Bezpieczeństwa i Milicji Obywatelskiej na etatach kierowców, a także innym osobom, którym przydzielano pojazdy. W latach sześćdziesiątych były odznaki I, II i III stopnia, z których najbardziej cenna była ta ostatnia. W latach osiemdzie-

⁷⁴ AIPN, 01907/49, Raport z kontroli przeprowadzonej w Wydziale XI Biura „B” MSW dotyczącej prawidłowości prowadzenia postępowań wyjaśniających w sprawach odszkodowawczych, Warszawa, 26 IX 1986 r., k. 99–104.

⁷⁵ AIPN, 01245/92, Sprawozdanie z pracy Biura „B” MSW na rok 1975, Warszawa, styczeń 1976 r., k. 7.

⁷⁶ AIPN, 01245/94, Sprawozdanie z pracy Biura „B” MSW za 1977 r., Warszawa, 7 I 1978 r., k. 10.

⁷⁷ AIPN, 01245/96, Sprawozdanie z pracy Biura „B” MSW za 1981 r., k. 14.

⁷⁸ AIPN, 1585/4964, Sprawozdanie z pracy Biura „B” MSW za rok 1984, Warszawa, 4 I 1985 r., k. 20.

⁷⁹ AIPN, 01907/49, Raport z kontroli przeprowadzonej w Wydziale XI Biura „B” MSW dotyczącej prawidłowości prowadzenia postępowań wyjaśniających w sprawach odszkodowawczych, Warszawa, 27 IX 1986 r., k. 99.

siątych odznakę nadawano kierowcom, którzy nie mieli kolizji i przepracowali w jednym zakładzie pracy co najmniej 5 (brązowa), 10 (srebrna) lub 15 lat (złota)⁸⁰.

Szkolenie

Szkolenie w zakresie prowadzenia pojazdów, ich wykorzystywania i obsługi technicznej było kluczowe w pracy funkcjonariuszy Biura „B” MSW. Kwestii tej poświęcono sporo uwagi w normatywach regulujących funkcjonowanie taboru samochodowego Biura „B”. Chodziło o doskonalenie umiejętności wykwalifikowanej kadry kierowców-wywiadowców przez organizowanie – oprócz kursów długoterminowych w ramach pracy zawodowej – dodatkowych kursów doraźnych, niewchodzących w zakres obowiązków służbowych. Wydział VII/XI miał przeprowadzać egzaminy kontrolne dla funkcjonariuszy mających uprawnienia do prowadzenia pojazdów służbowych⁸¹. Z okazji świąt resortowych w Biurze „B” organizowano rajdy samochodowe, które miały rozwijać wśród wywiadowców umiejętności prowadzenia samochodów w trudnych warunkach drogowych i obsługi technicznej pojazdów, służyć pogłębieniu wiedzy o przepisach ruchu drogowego oraz podnosić kompetencje funkcjonariuszy w zakresie robienia zdjęć i komunikowania się przez radiotelefony. 16 października 1966 r. został zorganizowany rajd samochodowy w ramach świętowania rocznicy powstania SB i MO oraz obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego⁸².

Funkcjonariusze pionu „B” kształcili się w specjalistycznej szkole obserwacyjnej, która powstała w 1951 r. w Kobylinie k. Grójca. W latach 1957–1958 placówka funkcjonowała pod nazwą Szkoła nr 4 MSW (Obserwacyjna), a jej dyrektorem był ppłk Józef Wojciechowski. Z jego inicjatywy do programu nauczania wprowadzono nowy przedmiot – prawo i kryminalistykę – i podjęto szkolenie słuchaczy w zakresie prowadzenia samochodów i motocykli⁸³. We wrześniu 1959 r. Roczną Szkołę Funkcjonariuszy Służby Obserwacyjnej włączono do Centrum Wyszkożenia MSW⁸⁴. W 1962 r. przyjęła ona nazwę Szkoła nr 3⁸⁵. W latach 1961–1972 jednym z przedmio-

⁸⁰ AIPN, 150/4, Pismo ministra spraw wewnętrznych Władysława Wichy do ministra komunikacji, Warszawa, 3 XII 1960 r., k. 200; AIPN, 1907/62, Transport (1983–1989), Pismo naczelnika Wydziału XIV Biura „B” MSW ppłk. Bolesława Zielińskiego do naczelnika Wydziału XIII Biura „B” MSW, Warszawa, 31 I 1989 r., k. 16.

⁸¹ AIPN, 0792/27, Zarządzenie nr 095/65 Dyrektora Biura „B” MSW w sprawie użytkowania transportu samochodowego będącego w dyspozycji Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 85; *ibidem*, Wytyczne w sprawie użytkowania transportu samochodowego Biura „B” MSW, Warszawa, 20 XII 1965 r., k. 107.

⁸² AIPN, 1585/4992, Sprawozdanie z pracy Biura „B” MSW za rok 1966, k. 29.

⁸³ AIPN, 01521/1580, t. 1, Zarys historii Centralnej Jednostki Służby Obserwacji, „Biuletyn”, Biuro „B” MSW 1982, nr 29/30, k. 109.

⁸⁴ AIPN, 01225/763, Przepisy MSW (1958–1960), Zarządzenie nr 0097/59 Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 maja 1959 r. w sprawie doboru kandydatów do szkół operacyjnych służby bezpieczeństwa MSW na rok szkolny 1959/1960, k. 119–122.

⁸⁵ AIPN, 1585/5747, Informacja dotycząca dziejów szkolnictwa w służbie bezpieczeństwa resortu spraw wewnętrznych, oprac. Mieczysław Nowakowski, Ryszard Dreżewski, CW MSW, k. 6; S. Hermaniński, A. Jusupowicz, T. Wróblewski, *Cywilne organy bezpieczeństwa państwa 1956–1990* [w:] *Historyczno-prawna analiza struktur...*, s. 132–133.

tów specjalistycznych w Szkole nr 3 było szkolenie samochodowo-motocyklowe, na którym zaznajamiano słuchaczy z budową silnika, układu chłodzenia i uczono, jak naprawiać drobne usterki. Ponadto studenci poznawali przepisy ruchu drogowego, zasady udzielania pierwszej pomocy, technikę prowadzenia samochodu oraz mieli zajęcia praktyczne z jazdy samochodem i motocyklem, zakończone egzaminem⁸⁶. W latach sześćdziesiątych szkoła borykała się z problemem braku radiowozów do nauki jazdy, który rozwiązano dopiero w dobie Szkoły Chorążych.

Pod koniec czerwca 1975 r. szkołę obserwacyjną przekształcono w Szkołę Chorążych MO w Warszawie, a w maju 1976 r. przemianowano ją na Szkołę Chorążych MSW. Przez dekadę placówka była zależna od Wyższej Szkoły Oficerskiej w Legionowie. 26 listopada 1986 r. już jako Szkoła Chorążych Biura „B” przeszła pod zarząd Biura „B” MSW, a na początku stycznia 1987 r. stała się integralną częścią Wydziału XI tegoż biura⁸⁷. Podstawowym przedmiotem specjalistycznym pozostawała nauka jazdy samochodem. Podczas szkolenia trwającego 10 miesięcy studenci mieli 186 godzin nauki jazdy operacyjnej⁸⁸.

Podsumowanie

Sprawa transportu była priorytetowa dla Biura „B”, ponieważ samochód był ważnym narzędziem pracy wywiadowcy. Biuro dysponowało własną bazą transportową, która zajmowała się przydzielaniem aut poszczególnym wydziałom i ich garażowaniem. Ponadto utrzymywała rezerwę samochodową oraz Stację Obsługi i Napraw.

Wydział transportowy Biura „B” borykał się z wieloma problemami. Największą bolączką była za mała liczba pojazdów w stosunku do zapotrzebowania oraz brak samochodów zagranicznych. Najczęściej wydziały obserwacyjne dysponowały wozami produkcji krajowej dwóch lub trzech marek jednego koloru, co mogło grozić zdekonspirowaniem wywiadowców. W latach osiemdziesiątych ogólnokrajowe problemy z zaopatrzeniem nie ominęły również resortu spraw wewnętrznych, w tym Biura „B”. Brak części zamiennych, podzespołów oraz benzyny wyłączał z pracy część pojazdów, co ujemnie wpływało na ilość i jakość pracy obserwacyjnej.

Duża liczba kolizji i wypadków drogowych, których przyczyną była najczęściej nieuwaga kierowców, ale i nadużywanie alkoholu, narażała resort na wysokie koszty naprawy samochodów. Wypadki pociągały za sobą sprawy odszkodowań, a to nie tylko generowało straty finansowe, ale i prowadziło do ujawniania danych

⁸⁶ M. Komaniecka-Łyp, *Specjalistyczne szkolenie resortowe funkcjonariuszy w PRL. Najważniejsze zagadnienia*, „Pamięć i Sprawiedliwość” [w druku].

⁸⁷ AIPN, 1122/39, Regulamin wewnętrzny Szkoły Chorążych Biura „B” MSW w Warszawie, 31 VIII 1988 r., b.p.; A. Jusupović, *Ośrodki kształcenia chorążych w MSW. Na przykładzie Szkoły Chorążych pionu obserwacji*, „Aparat Represji w Polsce Ludowej 1944–1989” 2012, nr 1 (10), s. 225–235.

⁸⁸ M. Komaniecka-Łyp, *Specjalistyczne szkolenie resortowe...* [w druku].

osobowych funkcjonariuszy wywiadowców przed MO i innymi osobami oraz instytucjami. Te problemy z różnym natężeniem występowały przez cały okres funkcjonowania Biura „B”.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (AIPN).

Źródła opublikowane

Instrukcje pracy pionów pomocniczych Urzędu Bezpieczeństwa i Służby Bezpieczeństwa (1945–1989), oprac. i red. M. Komaniecka, Kraków 2010.

Opracowania

- Aparat bezpieczeństwa w Polsce. Kadra kierownicza*, t. 2: 1956–1975, red. P. Piotrowski, Warszawa 2006.
- Ciupa R., Komaniecka M., *Szpiegowski arsenał bezpieki. Obserwacja, technika operacyjna, kontrola korespondencji jako środki pracy Służby Bezpieczeństwa PRL*, Katowice–Kraków 2011.
- Hermański S., Jusupović A., Wróblewski T., *Cywilne organy bezpieczeństwa państwa 1956–1990 [w:] Historyczno-prawna analiza struktur organów bezpieczeństwa państwa w Polsce Ludowej (1944–1990). Zbiór studiów*, red. A. Jusupović, R. Leśkiewicz, Warszawa 2013.
- Historyczno-prawna analiza struktur organów bezpieczeństwa państwa w Polsce Ludowej (1944–1990). Zbiór studiów*, red. A. Jusupović, R. Leśkiewicz, Warszawa 2013.
- Jusupović A., *Ośrodki kształcenia chorążych w MSW. Na przykładzie Szkoły Chorążych pionu obserwacji*, „Aparat Represji w Polsce Ludowej 1944–1989” 2012, nr 1 (10).
- Komaniecka-Łyp M., *Metody i zasady działania Biura „B” Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (1957–1990). Przegląd najważniejszych zagadnień [w:] Obserwacja w służbie SB. Studia i szkice*, red. M. Komaniecka-Łyp, Kraków 2022.
- Komaniecka-Łyp M., *Specjalistyczne szkolenie resortowe funkcjonariuszy w PRL. Najważniejsze zagadnienia*, „Pamięć i Sprawiedliwość” [w druku].
- Pasztor M., Jarosz D., *Nie tylko Fiat. Z dziejów stosunków polsko-włoskich*, Warszawa 2018.
- Piotrowski P., *Służba Bezpieczeństwa w latach 1956–1975 [w:] Aparat bezpieczeństwa w Polsce. Kadra kierownicza*, t. 2: 1956–1975, red. P. Piotrowski, Warszawa 2006.
- Szczerbicki T., *Polskie samochody osobowe z lat PRL. Produkcja seryjna*, Warszawa 2017.
- Szczerbicki T., *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...* Syrena, Warszawa 2016.
- Szczerbicki T., *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...* Warszawa, Warszawa 2017.

Netografia

- Najpopularniejsze i najciekawsze samochody w PRL*, <https://intercars.pl/blog/historia/najpopularniejsze-i-najciekawsze-samochody-w-prl/>, dostęp 28 X 2024 r.
- Zakrzewski B., *Samochody osobowe badane w ITS w latach 50. XX w.*, <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-13a001e5-a4a5-4af5-b3b3-8b167145c607>, dostęp 21 XI 2024 r.

Streszczenie: Sprawa transportu była kluczowa dla resortu spraw wewnętrznych. Biuro „B” MSW, odpowiedzialne za obserwację, było jednostką, dla której samochód stanowił ważne narzędzie pracy. Dysponowało bazą transportową, która zajmowała się przydzielaniem samochodów poszczególnym wydziałom, ich garażowaniem oraz serwisowaniem w Stacji Obsługi i Napraw. W latach sześćdziesiątych najczęściej użytkowanymi samochodami osobowymi były pojazdy marki Volkswagen, Warszawa 20, Simca Aronde, Wartburg, Pobjeda, Fiat 600, Fiat Multipla, Mercedes 170, Škoda 440 (Spartak), furgony Škoda, Moskwicz, Warszawa sanitarka oraz motocykle AVO. Według dyrektora Biura „B” MSW w pracy obserwacyjnej szczególnie dobrze sprawdzały się volkswageny. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych flotę samochodową resortu stanowiły m.in. fiaty (125p, 126p) oraz polonezy.

Wydział transportowy omawianej jednostki borykał się z wieloma problemami, które z różnym natężeniem występowały przez cały okres funkcjonowania Biura „B”. Największą bolączką była za mała liczba aut w stosunku do zapotrzebowania oraz brak samochodów zagranicznych. W latach osiemdziesiątych ogólnokrajowe kłopoty z zaopatrzeniem dotknęły również resort – brakowało m.in. części zamiennych i benzyny. Kolejnym problemem były kolizje i wypadki drogowe, do których dochodziło najczęściej przez nieuwagę kierowców, ale i przez nadużywanie alkoholu. Wypadki pociągały za sobą sprawy odszkodowań, co nie tylko generowało koszty, lecz także prowadziło do ujawnienia Milicji Obywatelskiej danych osobowych funkcjonariuszy wywiadowców, a to już było naruszeniem konspiracji pracy.

Słowa kluczowe: transport operacyjny, samochody, Biuro „B” MSW, motoryzacja, wypadki drogowe

Monika Komaniecka-Lyp (ur. 1975) – historyczka, doktorka nauk humanistycznych, pracownica Oddziałowego Biura Badań Historycznych IPN w Krakowie. Zajmuje się badaniami nad aparatem bezpieczeństwa PRL, historią najnowszej Polski oraz historią dyplomacji. Zainteresowania badawcze: pionierzy techniczno-operacyjne Służby Bezpieczeństwa, ewidencja i archiwum SB, problematyka katyńska, historia Solidarności oraz placówek dyplomatycznych Francji w Polsce. Stypendystka rządu francuskiego (2003, 2015). Autorka wielu artykułów naukowych i popularnonaukowych z historii najnowszej. Opublikowała m.in. monografię *Pod obserwacją i na podsłuchu. Rzeczowe środki pracy operacyjnej aparatu bezpieczeństwa w województwie krakowskim w latach 1945–1990* (2014) nominowaną w konkursie „Książka Historyczna Roku” (2014) oraz w Konkursie im. prof. Tomasza Strzembosza (2015). Redaktorka naukowa kilku publikacji źródłowych, m.in. *Ewidencja operacyjna i archiwum organów bezpieczeństwa PRL w latach 1944–1990. Zbiór normatywów* (2017).

The Vehicle Fleet of the “B” Bureau of the Ministry of Internal Affairs. Transportation as a Condition of Work of the Surveillance Division

Abstract: The issue of transportation was crucial for the Ministry of Internal Affairs. The “B” Bureau of the Ministry of Internal Affairs, responsible for surveillance, was a unit where the car was an important working tool. The Bureau had a transportation base that handled the

assignment of cars to individual departments, garaging cars and servicing them at the Service and Repair Station.

In the 1960s, the most common cars used were Volkswagen, Warszawa 20, Simca Aronde, Wartburg, Pobeda, Fiat 600, Fiat Multipla, Mercedes 170, Škoda 440 (Spartak), Škoda vans, Moskvich, Warszawa field ambulance and AWO motorcycles. According to the director of the Ministry's "B" Bureau, Volkswagens were particularly good at surveillance work. In the 1970s and 1980s, the Ministry's car fleet included Fiat (125p, 126p), and Polonez vehicles.

The transport department of the "B" Bureau faced a number of problems, which occurred with varying intensity throughout the period of its operation. The biggest issue was the scarcity of cars in relation to demand, and a shortage of foreign-made cars. In the 1980s, nationwide supply problems also affected the Ministry – there were shortages of spare parts and petrol. Another problem was traffic collisions and accidents, which mostly occurred due to the driver's inattention, but also because of alcohol abuse. The accidents gave rise to compensation claims, which not only generated costs, but also led to the disclosure of the personal data of surveillance officers to the Citizens' Militia.

Keywords: operational transportation, vehicles, "B" Bureau of the Ministry of Internal Affairs, motorization, traffic accidents

Monika Komaniecka-Łyp (b. 1975) – historian, PhD, currently at the Branch Historical Research Office of the Institute of National Remembrance in Cracow. She is researching the Polish People's Republic security apparatus, Polish recent history and the history of diplomacy. Her particular focus is on the technical and operational divisions of the Security Service, the records and archives of the Security Service, the Katyń case, the history of Solidarity, and French diplomatic missions in Poland. French Government scholarships holder (2003, 2015). Author of numerous academic and popular articles on recent history. She has published also the monograph *Pod obserwacją i na podsłuchu. Rzeczowe środki pracy operacyjnej aparatu bezpieczeństwa w województwie krakowskim w latach 1945–1990* [Under surveillance and wiretapped. Material means of operational work of the security apparatus in the Cracow Voivodeship in 1945–1990] (2014), nominated in the "Historical Book of the Year" competition (2014), and in the Professor Tomasz Strzembosz Competition (2015). Academic editor of several source publications: *Ewidencja operacyjna i archiwum organów bezpieczeństwa PRL w latach 1944–1990. Zbiór normatywów* [Operational registry and archives of the security organs of the Polish People's Republic in 1944–1990. Collection of normative documents] (2017).