

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/stan-wojenny/104601,Grudzien-81-smierc-w-czolgu.html>



Feralny zakręt przy ul. Żarskiej w Żaganiu, na którym doszło do wypadku z udziałem czołgu. Z lewej strony widoczna barierka mostu, z prawej prowizoryczne zabezpieczenia w miejscu, gdzie czołg wpadł do odnogi rzeki Czernej. Zwracają uwagę panujące wtedy zimowe warunki (fot. z zasobu Archiwum Wojskowego w Oleśnicy)

ARTYKUŁ

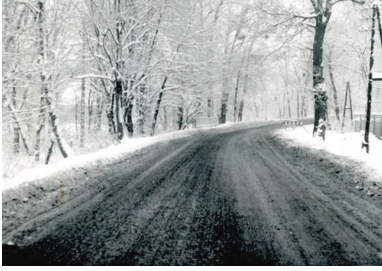
Grudzień '81 - śmierć w czołgu

OKRES HISTORYCZNY

(1980-1990) Epoka Solidarności

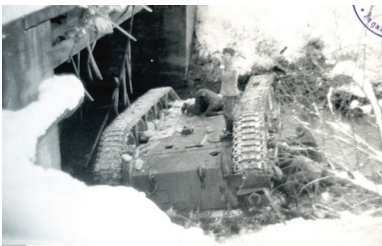
Autor: RADOSŁAW SZEWCZYK 13.12.2023

W pierwszych dniach stanu wojennego w kilku miejscach Polski doszło do tragicznych w skutkach wypadków pojazdów wojskowych. Przyniosły one ofiary śmiertelne wśród niedoświadczonych, a także siłą wcielonych do armii żołnierzy.



Feralny zakręt przy ul. Żarskiej w Żaganiu, na którym doszło do wypadku z udziałem czołgu. Z lewej strony widoczna barierka mostu, z prawej prowizoryczne zabezpieczenia w miejscu, gdzie czołg wpadł do odnogi rzeki Czernej. Zwracają uwagę panujące wtedy zimowe warunki (fot. z zasobu Archiwum Wojskowego w Oleśnicy)

13 grudnia 1981 r. o 3.00 armia została postawiona w stan gotowości bojowej w miejscach stałej dyslokacji. Wynikające z niego przedsięwzięcia realizowano do 5.00. Od 6.00 w ramach – jak to określała nomenklatura wojskowa – przedsięwzięć związanych z poprawą położenia operacyjnego dziesięć dywizji, głównie pancernych i zmechanizowanych, rozpoczęło przegrupowanie w rejon dużych aglomeracji miejskich. Były to Warszawa, Gdańsk, Bydgoszcz, Poznań, Wrocław, Katowice i Szczecin¹.



Działania żołnierzy na miejscu wypadku w odnodze rzeki Czernej (fot. z zasobu Archiwum Wojskowego w Oleśnicy)



Inne ujęcie działań, które prowadzili żołnierze na miejscu wypadku w odnodze rzeki Czernej (fot. z zasobu Archiwum Wojskowego w Oleśnicy)

Wyjście z garnizonów

W trakcie tych działań 5. Saska Dywizja Pancerna (DPanc) ruszyła w rejon Poznania, 11. Drezdeńska DPanc skierowała się pod Wrocław, 10. Sudecka DPanc przemieściła się w rejon Katowic, 4. Pomorska Dywizja Zmechanizowana (DZ) wraz z 16. Kaszubską DPanc oraz 1. praskim pułkiem zmechanizowanym (pz) 1. Warszawskiej DZ przegrupowały się w rejon Warszawy. Tylko do samej stolicy po kilkudziesięciu godzinach dotarło 18,5 tys. żołnierzy, 340 czołgów, 470 transporterów opancerzonych i wozów bojowych BWP-1. Z kolei 8. Drezdeńska DZ oraz 7. Łużycka Dywizja Desantowa obsadziły wyznaczone rejony w Trójmieście, 20. Drezdeńska DPanc dotarła w rejon Bydgoszczy, a 12. DZ działała w Szczecinie.

Dywizje po dotarciu do wyznaczonych rejonów we współdziałaniu z oddziałami MSW zablokowały główne drogi dojazdowe do dużych miast. Rozpoczęły patrolowanie i

demonstracyjne pokazy siły, polegające na przejazdach kolumn wozów bojowych ulicami miast w celu zastraszenia mieszkańców.

Zbiorczy pułk zorganizowany na bazie 33 pz 2. Warszawskiej DZ skoncentrował się w Rybnickim Zagłębiu Węglowym. Wszystkie te jednostki wyruszyły bez swoich dywizjonów raketowych i ciężkiego sprzętu inżynierskiego. W garnizonach pozostawiły też niezbędną ilość sił i środków do ochrony obiektów wojskowych oraz zabezpieczenia porządku publicznego. Do działań w Warszawie skierowano również część spadochroniarzy z 6. Pomorskiej Dywizji Powietrznodesantowej, pozostałe jej pododdziały działały w miejscach stałej dyslokacji. Całe przegrupowanie w skali kraju zakończono 14 grudnia 1981 r. do 20.00. We wprowadzeniu stanu wojennego brało udział 70 tys. żołnierzy, użyto 1636 czołgów, 2043 transportery opancerzone, 393 sztuki sprzętu artyleryjskiego, 39 samolotów, 110 śmigłowców i 86 okrętów bojowych².

Wspomniane dywizje po dotarciu do wyznaczonych rejonów we współdziałaniu z oddziałami MSW zablokowały główne drogi dojazdowe do dużych miast. Rozpoczęły patrołowanie i demonstracyjne pokazy siły, polegające na przejazdach kolumn wozów bojowych ulicami miast w celu zastraszenia mieszkańców. Przede wszystkim jednak wojsko wraz z siłami MO przystąpiło do realizacji „zadań specjalnych”, czyli odblokowywania zakładów pracy, w których trwały strajki.



Czołg z numerem 0341 po wydobyciu z rzeki został przewieziony na teren koszar 8 Drezdeńskiego Pułku Czołgów Średnich. Widać, że nie wszystkie wozy bojowe opuściły koszary po ogłoszeniu alarmu w związku z wprowadzeniem stanu wojennego (fot. z zasobu Archiwum Wojskowego w Oleśnicy)

Trudne przegrupowanie

Wyjazd z koszar takiej masy ludzi, sprzętu wojskowego, wozów bojowych i samochodów napotkał wiele trudności. Zadania postawione przez wyższych dowódców były często ogólnikowe. Na niższych szczeblach nie znano planowanych dróg przejazdów. Brakowało map. A do pokonania były nawet kilkusetkilometrowe odcinki (np. 4. DZ musiała przejechać 650 km, aby dotrzeć do stolicy). Jak się okazało, jednostki miały spędzić w drodze nawet po kilkadziesiąt godzin.

Wozy bojowe z 1. Pułku Czołgów Średnich z Elbląga wchodzące w skład 16. DPanc jechały w kolumnie w stronę Gdańska ówczesną trasą E-81. Wyślano je do zabezpieczenia grup specjalnych, które miały spacyfikować strajk w Rafinerii Gdańskiej.

W niektórych oddziałach niewłaściwie utworzono kolumny marszowe. Szwankowała łączność. Brakowało zabezpieczenia przez wojskową regulację ruchu. Jednostki korzystały tylko z własnych pododdziałów regulacji ruchu, które ograniczały się do pilotowania kolumn i wystawiania wahadłowych posterunków. Nie nawiązano współpracy z MO i oddziałami WSW³. Do tego przegrupowanie odbywało się w warunkach śnieżnej zimy.

13 grudnia i w kolejnych dniach panowały trudne warunki atmosferyczne – niskie temperatury powietrza (mróz) oraz duże opady śniegu, zwłaszcza w północnej Polsce. Oprócz zalegającego śniegu na drogach i chodnikach była gołoledź. To zjawisko polega na gwałtownym zamrażaniu spadających kropel deszczu, mżawki lub mgły przy zetknięciu z wyziębionym poniżej 0 stopni Celsjusza podłożem. W wyniku tego powstaje przeźroczysta pokrywa lodowa. Drogi były po prostu oblodzone. Wiele pojazdów wojskowych uległo uszkodzeniu. Pozostawiano je wraz z załogami. Po usunięciu usterek błędziły one, nie wiedząc, dokąd mają dojechać. Nawet po kilku dniach odnajdowano pozostawione pojedyncze pojazdy, czasami w sporej odległości od właściwych dróg⁴.



**Załogi innych czołgów z 8
Drezdeńskiego Pułku Czołgów
Średnich na moście w miejscu
wypadku (fot. z zasobu Archiwum
Wojskowego w Oleśnicy)**

Drogowe tragedie

Nierzadko dochodziło również do wypadków. Według wojskowych raportów zdarzały się one już w koszarach podczas przygotowań do przegrupowania:

„W dniu 13 bm. o godz. 4.30 na terenie 10. Pułku Rozpoznania Systemów Radiolokacyjnych w Dziwnowie samochód Star-66 [...] przy pokonywaniu zakrętu wpadł w poślizg i uderzył w przyczepę stojącego w kolumnie innego samochodu marki Star. W momencie uderzenia z przyczepy wyskakiwali dwaj marynarze – st[arszy] mar[ynarz] Tadeusz Trzcński oraz mar. [...] z 8. Batalionu Saperów Marynarki Wojennej i obaj zostali potrąceni przez samochód [...], st. mar. Trzcński poniósł śmierć na miejscu [...]”⁵.

Drugi z żołnierzy trafił ranny do szpitala.

W innym miejscu Polski:

„W dniu 13 bm. około godz. 9-ej, podczas przejazdu przez most na kanale rzeki Czarna [powinno być Czarna] w Żaganiu kolumny pojazdów 8. Pułku Czołgów Średnich /ŚOW/, wpadł do kanału czołg nr takt.

0341 z załogą: dowódca – st. szer. Mirosław Mądrowicz, ładowniczy – st. szer. Leszek Ciesielski oraz kierowca mechanik – st. szer. Andrzej Kubis. Nastąpiło to na skutek zerwania się płyty chodnika po wjechaniu nań czołgu prawą gąsienicą. W wypadku zginął st. szer. Kubis, zaś st. szer. Mądrowicz doznał złamania nogi”⁶.

Kilka godzin później, również w ŚOW doszło do kolejnego tragicznego wypadku, tym razem w 5. DPanc:

„W dniu 13 bm. około godz. 12-tej w Słubicach, przy rozwidleniu dróg w kierunku Rzepina i Zielonej Góry, pojazd gąsienicowy WZT-1 [Wóz Zabezpieczenia Technicznego]⁷ należący do 23. Pułku Czołgów Średnich (ŚOW) w Słubicach – zjechał nagle na prawe poboczne jezdnii, po czym przełamawszy betonową barierkę osunął się po skarpie i zatonął w starorzeczu Odry. Nie ustalono jeszcze, czy oprócz kierowcy – st. szer. Zbigniewa Mikosa⁸ – w pojeździe znajdowali się inni członkowie załogi. Do dnia 15 bm. nie zdołano wydobyć zatopionego pojazdu ani też nie odnaleziono zwłok. Na miejscu zdarzenia nie stwierdzono śladów hamowania bądź blokowania gąsienic”⁹.

Do podobnego wypadku doszło 16 grudnia 1981 r. w Pomorskim Okręgu Wojskowym. Tego dnia wozy bojowe z 1. Pułku Czołgów Średnich z Elbląga wchodzące w skład 16. DPanc jechały w kolumnie w stronę Gdańska ówczesną trasą E-81. Wysłano je do zabezpieczenia grup specjalnych, które miały spacyfikować strajk w Rafinerii Gdańskiej. W raporcie napisano:

„[...] około godz. 8.30. jadący [...] czołg T-55 nr takt[yczny] 1731, dojeżdżając do mostu na rzece Linawa w m[iejscowości] Orłowo-Pikowo k/Nowego Dworu Gdańskiego począł zjeżdżać na lewą stronę, a następnie gwałtownie skręcił w prawo i po przełamaniu bariery mostu wpadł do rzeki. W wyniku wypadku śmierć ponieśli: dowódca czołgu – plut. pchor. Marian Pudlak, działonowy – kpr. Wiesław Stankiewicz, ładowniczy – szeregowy Henryk Kosno oraz kierowca mechanik – st. szer. Roman Tofiluk. Czołg oraz zwłoki żołnierzy wydobyto z rzeki w dniach 18 i 19.12.1981 r. [...] Z poczynionych ustaleń wynika, że w chwili zbliżania się do mostu czołg nr takt. 1731, dopędzając poprzedzające go wozy, jechał z szybkością około 40 km/godz. na śliskiej nawierzchni drogi. Załoga czołgu jadącego za nim zaobserwowała, że w drodze był kilkakrotnie łagodnie znoszony w lewo, po czy – w wyniku manewru kierowcy – gwałtownie zjeżdżał na prawą stronę szosy. Bezpośrednio przed wyjazdem z jednostki st. szer. Tofiluk mówił innemu kierowcy, że drążki sterownicze jego czołgu »ściągają« i manewrowanie czołgiem jest gwałtowne”¹⁰.

Żagański wypadek

Według zapisów w dokumentach, wojskowe prokuratury miały przeprowadzić dochodzenia w sprawie opisanych wypadków. Udało mi się dotrzeć tylko do akt dotyczących wyjaśnienia przyczyn wypadku w Żaganiu. Na podstawie dokumentów odnalezionych w Archiwum Wojskowym w Oleśnicy wiadomo, że 8. Drezdeński Pułk Czołgów Średnich 13 grudnia 1981 r. miał opuścić wraz z całym sprzętem koszary i drogami publicznymi przebazować się w rejon Wrocławia. Około dziewiątej wozy bojowe w ustalonym szyku zaczęły wyjeżdżać przez główną bramę.

Czołg prowadzony przez st. szer. Kubisa wpadł w poślizg. Wskutek tego wóz bojowy zjechał w lewo, a następnie po wyprowadzeniu go z poślizgu skręcił w prawo, po czym przesuając się bokiem, siłą bezwładności wjechał na prawy chodnik mostu.

Kolumna skręcała w lewo w poniemiecką, brukowaną, wykonaną z kostki granitowej ul. Żarską, wiodącą w kierunku Żagania. Warunki drogowe tego dnia były złe: ślisko, nawierzchnia oblodzona i pokryta śniegiem, temperatura powietrza ok. -5 stopni. Ulicą tą czołgi nie jechały do Żagania od lat pięćdziesiątych. Wtedy to wybudowano nową tzw. drogę czołgową wiodącą do miasta.

Czołg T-55 z numerem 0341 posuwał się jako drugi pojazd w kolumnie, pomiędzy kołowymi transporterami opancerzonymi SKOT w wersji dowodzenia. Gąsienicowy wóz bojowy był czołgiem dowódcy pułku w wersji dowódczej AD2 wyposażonej w dodatkową radiostację. Feralnego dnia załogę gąsienicowego wozu bojowego z numerem 0341 stanowili: kierowca-mechanik st. szer. Andrzej Kubis, działonowy (celowniczy) st. szer. Mirosław Mądrowicz i ładowniczy (pod taką funkcją występuje w dokumentacji) st. szer. Leszek Ciesielski. Czwartym członkiem załogi miał być dowódca pułku – mjr Leon Komornicki. Jednak w chwili rozpoczęcia wymarszu przebywał jeszcze w koszarach, aby nadzorować wyjazd całej jednostki.

Mechanik-kierowca, zgodnie z otrzymanymi poleceniami, prowadził czołg z numerem 0341, mając otwarty właz. Ułatwiało mu to znacznie obserwację drogi przed sobą podczas przejazdu przez miasto, niż w przypadku użycia przez niego peryskopów przy zamkniętym luku. Odległości pomiędzy wozami bojowymi wynosiły

przepisowo, po 20–30 m. Kolumna poruszała się z prędkością 10–15 km/h. Po przejechaniu kilkuset metrów od koszar pojazdy zaczęły wjeżdżać na jeden z dwóch umiejscowionych koło siebie mostów. Zbudowano je na drodze Żagań–Żary nad rzeką Czarna i jej odnogą. Przed drugim mostem droga skręca w prawo. Sama przeprawa miała długość 18,7 m, a szerokość – od barierki do barierki – 8,30 m. Prawy chodnik był szeroki na 1,3 m.

Mechanik-kierowca, zgodnie z otrzymanymi poleceniami, prowadził czołg z numerem 0341, mając otwarty właz.

Wjeżdżając na drugi most i trzymając się bardziej prawej strony jezdni, czołg prowadzony przez st. szer. Kubisa wpadł w poślizg. Wskutek tego wóz bojowy zjechał w lewo, a następnie po wyprowadzeniu go z poślizgu skręcił w prawo, po czym przesuwając się bokiem, siłą bezwładności wjechał na prawy chodnik mostu. Czołg uderzył w barierkę, wyłamał ją na długości 7,20 m i się zatrzymał. Po kilku sekundach jednak pod wpływem ciężaru wozu bojowego pod prawą gąsienicą zarwał się chodnik na szerokości 0,6–0,7 m. Prawdopodobnie był on konstrukcyjnie słabszy niż część jezdni mostu.



Wydobyty z odnogi rzeki Czernej wóz bojowy miał m.in. pocięty lewy błotnik, uszkodzony właz ładowniczy na wieży oraz noktowizor działonowego (fot. z zasobu Archiwum Wojskowego w Oleśnicy)

Wtedy T-55AD2, przechylając się przez prawą gąsienicę, wykonał obrót wokół własnej osi i spadł z wysokości 5 m. Wpadł przewrócony na wieżę do odnogi rzeki Czernej, do góry gąsienicami. Podczas oględzin przeprowadzonych pół godziny po wypadku stwierdzono, że po upadku do błotnistego i mulistego koryta odnogi niewidoczna była wieża i lufa armaty wozu bojowego. Od razu na ratunek ruszyli oficerowie i żołnierze z kolumny sztabowej. Jako pierwszego odkopano z błota celowniczego, który w chwili wypadku siedział w otwartym włazie na wieży. Upadający czołg wcisnął go w bagniste i błotniste dno rzeczki, ale na szczęście nie zmiążdżył swoim ciężarem. Żołnierz miał tylko złamaną nogę. Trafił do szpitala.

Prawie cała wieża T-55, a także część kadłuba, gdzie znajdował się właz mechanika-kierowcy, po upadku były zanurzone w błocie i wodzie. Po kilku minutach z wnętrza wozu bojowego przez denny właz ewakuacyjny, który teraz znajdował się na górze przewróconego pojazdu, wyciągnięto ładowniczego st. szer. Ciesielskiego.

Nie doznał on w wypadku żadnych obrażeń i dołączył do kolumny jadącej w stronę Wrocławia. Od samego początku akcji ratowniczej próbowano dostać się do mechanika-kierowcy. Dokopanie się od zewnątrz było niemożliwe, bowiem jego właz był wbity głęboko w muł. Dopiero po otwarciu włazu desantowego i wyciągnięciu ładowniczego dwóch żołnierzy weszło do środka czołgu, aby wydobyć mechanika-kierowcę. Miał on siedzieć dalej na swoim siedzeniu (do góry nogami), a jego głowa i szyja, aż po ramiona były wbite w muł. Musiano odkopać je z błota, odkręcić siedzenie i dopiero wtedy udało się wydobyć ciało z czołgu. Podczas sekcji zwłok ustalono, że przyczyną zgonu było utonięcie.

Andrzej Kubis był dobrym mechanikiem-kierowcą, dlatego wybrano go do załogi dowódcy pułku. Jednak według relacji jego kolegów, jeździł on głównie trasami poligonowymi, w terenie. Nie miał jednak doświadczenia w prowadzeniu czołgu na utwardzonej drodze publicznej. Do tego w trudnych warunkach pogodowych. 13 grudnia 1981 r. według świadków w Żaganiu leżała taka warstwa śniegu na drodze, że nie widać było różnicy pomiędzy jezdnią a chodnikiem. Na feralnym moście różnica poziomów pomiędzy jezdnią a chodnikiem, nawet jeżeli nie leżał śnieg, była niewielka i wynosiła ok. 10 cm. Zdaniem świadków, w tym przypadku kierowca czołgu nie był w stanie zauważyć, że wjeżdża na chodnik, co w efekcie doprowadziło do tragedii. W dokumentach umarzających śledztwo napisano:

„Rozpatrując jednakże całokształt ustaleń śledztwa i w tym kontekście opinię biegłego stwierdzić należy, iż nie jest możliwe przyjęcie zawinienia st. szer. Kubis za zaistniały wypadek. Abstrahując już od faktu, iż wymieniony żołnierz został najbardziej pokrzywdzony, albowiem poniósł śmierć w wyniku wypadku, stwierdzić należy, że istnieje szereg okoliczności ekskulpujących go¹¹. Mianowicie, przejazd kolumny czołgów w dniu 13.12.1981 r. odbywał się w warunkach specyficznych, niecodziennych, gdyż po wprowadzeniu stanu wojennego, w sytuacji powodującej wzrost napięcia psychicznego i bardziej emocjonalne niż zwykle reakcje żołnierzy. [...] Nadto ustalono, że w dniu wypadku przejazd kolumny pojazdów odbywał się przy bardzo złych warunkach drogowych. Mianowicie jezdnia była pokryta śniegiem i oblodzona. [...] Powyższe musi zaś skutkować uznaniem, że wypadek był wynikiem niezawinionego przez nikogo splotu okoliczności”.

* * *

Stan wojenny był narodową tragedią. Dotykała ona także żołnierzy. W większości młodzi ludzie, którzy zginęli w opisanych wypadkach, nie byli żołnierzami zawodowymi. Do armii wcieleni zostali do odbycia zasadniczej służby wojskowej, często wbrew własnej woli, albo byli rezerwistami. Przez swoją śmierć podczas stanu wojennego stali się też jego ofiarami.

Ilustracje pochodzą ze zbiorów Archiwum Wojskowego w Oleśnicy.

Tekst pochodzi z numeru 12/2022 „Biuletynu IPN”

¹ Informacje o wypadkach komunikacyjnych podczas wprowadzania stanu wojennego dotychczas doczekały się kilku artykułów w lokalnej prasie codziennej. Występuje w nich jednak wiele nieścisłości. W niniejszym artykule nie uwzględniłem zdarzeń z udziałem osób cywilnych, które poniosły śmierć w wyniku wprowadzenia stanu wojennego. Wypadki takie będą przedmiotem osobnego opracowania.

² P. Piotrowski, *Udział Wojska Polskiego w realizacji stanu wojennego*, [w:] *Wokół „mniejszego zła”. Materiały pokonferencyjne*, red. P. Piotrowski, Wrocław 2010.

³ AIPN, 1405/103, *Działalność Sił Zbrojnych PRL w zakresie realizacji zadań specjalnych w warunkach stanu wojennego*, k.56-57.

⁴ *Ibidem*, k.57.

⁵ Archiwum Wojskowe w Oleśnicy (dalej: AWO), Dowództwo Śląskiego Okręgu Wojskowego (dalej: ŚOW), Z-2, 4583/88/12, Informacja nr 23/81 o ważniejszych wydarzeniach w sferze przestrzegania prawa w Siłach Zbrojnych PRL oraz o niektórych czynnościach procesowych i profilaktycznych prokuratur wojskowych w okresie od 1 do 15 grudnia 1981 r., Warszawa 16 XII 1981, k.132.

⁶ *Ibidem*, k.132.

⁷ Wóz zabezpieczenia technicznego – pojazd specjalny, budowany najczęściej na podwoziu czołgu, przeznaczony do prac remontowo-ewakuacyjnych na polu walki. Wyposażony zwykle w dźwig, wyciągarkę ewakuacyjną i ostrogę-kotwicę, a także w wielokrążkowy układ ewakuacyjny, komplet części zamiennych i przyrządów oraz narzędzi remontowych. Por. *Encyklopedia techniki wojskowej*, Warszawa 1987, s.801.

⁸ Według meldunku o wypadku nadzwyczajnym z jednostki, mechanik kierowca nosił nazwisko Mikoś, był sam w wozie bojowym, pojazd był w wersji WZT-2, a zsunął się z nasypu do głębokiego stawu. AWO, 23.Pułk Czołgów Średnich, Z-115, 3289/85/9, Meldunek o wypadku nadzwyczajnym Wypadek w ruchu lądowym woj. poj. mech., k.56.

⁹ AWO, Dowództwo ŚOW, Z-2, 4583/88/12, Informacja nr 23/81... Warszawa 16 XII 1981, k.132.

¹⁰ AWO, Dowództwo ŚOW, Z-2, 4583/88/12, Informacja nr 24/81 o ważniejszych wydarzeniach w sferze przestrzegania prawa w Siłach Zbrojnych PRL oraz o niektórych czynnościach procesowych i profilaktycznych prokuratur wojskowych w okresie od 16 do 31 grudnia 1981 r., Warszawa 02 I 1982, k.134-135.

¹¹ Ekskulpacja – wyłączenie odpowiedzialności sprawcy czynu.

COFNIJ SIĘ