

Wstęp

Rzadko się zdarza w historii, aby jednego dnia, w jednym kraju miały miejsce dwie straszne tragedie, a jednocześnie w innej części świata tlił się wielki konflikt, który mógł doprowadzić do straszliwych konsekwencji dla ludzkości. Z takim połączeniem dramatycznych wydarzeń mieliśmy do czynienia ponad pięćdziesiąt lat temu – w dniu 9 października 1962 roku. W Szczecinie, około południa, odbywała się wówczas defilada wojskowa na zakończenie manewrów Układu Warszawskiego, w której wzięły udział oddziały Armii Radzieckiej, NRD i Wojska Polskiego. W końcowej części defilady polski czołg T-54 wpadł w poślizg i wjechał w grupę dzieci z pobliskiej szkoły podstawowej, zabijając siedmioro z nich, a 22 odniosło poważne obrażenia. Tego samego dnia 9 października wieczorem ok. godz. 21.15 pod Moszczenicą k. Piotrkowa Trybunalskiego wydarzyła się straszliwa katastrofa kolejowa, w której wskutek zderzenia i zniszczenia 6 wagonów zginęły 34 osoby, a ponad 140 zostało rannych, w tym 61 doznało poważnych obrażeń. Aż 51 karetok pogotowia w ciągu wielu godzin rozwoziły poszkodowanych do szpitali w pobliskich miastach.

Te dwa tragiczne wydarzenia rozegrały się w momencie, gdy na odległej Kubie tlił się niezwykle groźny konflikt, którego początkiem była zainicjowana przez Związek Radziecki w maju 1962 roku tajna operacja pod kryptonimem „Anadyr”, której apogeum było 13 dramatycznych dni, określanych mianem raketowego kryzysu kubańskiego, w okresie od 14 do 27 października 1962 roku. Operacja „Anadyr” polegała na skrytym przetransportowaniu statkami w okresie od maja do października 1962 roku na Kubę różnego rodzaju rakiet i eskadry

bombowców mogących przenosić głowice atomowe, w tym o takim zasięgu, który pozwalał zaatakować największe miasta amerykańskie, a do tych położonych na Florydzie rakiety te mogły dotrzeć w ciągu kilku minut. Gdy w Polsce rozgrywał się dramat w Szczecinie i pod Moszczenicą, broń ta doprowadzana była do stanu gotowości bojowej, a większość zainstalowanych na Kubie wyrzutni była w stanie wystrzelić umieszczone na nich pociski raketowe wraz z atomowymi głowicami. Od 22 października 1962 roku towarzyszyła temu blokada Kuby przez ok. 180 amerykańskich okrętów wojennych oraz groźne incydenty zbrojne, grożące wymknięciem się całej sytuacji spod kontroli. Atomowa apokalipsa była tuż, tuż.

Historycy są zgodni co do tego, że świat był wtedy o krok od wybuchu III wojny światowej, najprawdopodobniej z użyciem broni nuklearnej, którą dysponowały oba mocarstwa zaangażowane w ten kryzys – Związek Radziecki i Stany Zjednoczone, stojące na czele dwóch bloków wojskowych – Układu Warszawskiego i NATO, w których zarządzono wówczas częściową mobilizację.

Niniejsza publikacja przybliża i dokumentuje te trzy rozgrywające się w tym samym czasie wydarzenia. Jej pierwsza część poświęcona jest udokumentowaniu tragedii w Szczecinie, druga – katastrofy kolejowej pomiędzy Jarostami a Moszczenicą, a trzecia przypomina najważniejsze fakty i zdarzenia związane z raketowym kryzysem kubańskim. W książce zamieszczono relacje żyjących jeszcze świadków tragedii w Szczecinie i katastrofy pod Moszczenicą i ich zdjęcia, wypowiedzi ekspertów od zarządzania kryzysowego i akcji ratowniczych na temat katastrofy kolejowej, skany dokumentów i bogatą dokumentację zdjęciową oraz skany różnych artykułów opisujących wypadek w Szczecinie i katastrofę pod Moszczenicą, zamieszczonych na łamach różnych dzienników i czasopism z tamtego okresu.

Dwie pierwsze części poprzedzone zostały wprowadzeniem Ireneusza Gębskiego oraz Michała Ostafijczuka, a ponadto zawierają one wywiady: z reżyserką filmu dokumentalnego z 1996 roku pt. „...i wjechał czołg” Iwoną Bartólewską oraz wójtem Gminy Moszczenica Marcelim Piekarkiem o tym, jak w zbiorowej pamięci jej mieszkańców utrwaliła się katastrofa kolejowa w dniu 9 października 1962 roku.

W trzeciej zamieszczono szkic historyczny niżej podpisanego na temat kryzysu kubańskiego, orędzie Prezydenta USA Johna F. Kennedy'go do narodu amerykańskiego z dnia 22 października 1962 roku i List Premiera ZSRR Nikity Chruszczowa do Prezydenta USA z dnia 28 października, informujący o wycofaniu radzieckich rakiet z Kuby, oraz przedruk artykułu Franciszka Puchały z miesięcznika „Polska Zbrojna”, omawiający częściową mobilizację Wojska Polskiego rozpoczętą w okresie apogeum kryzysu kubańskiego.

Pozostaje jeszcze wyjaśnić tytuł książki. Otóż tragedię podczas defilady w Szczecinie ówczesne władze próbowały ukryć na kilka sposobów. Za wyjątkiem krótkiej, niezwykle lakonicznej, notatki zamieszczonej pod nazwą „Komunikat” na łamach „Głosu Szczecińskiego” dzień po wydarzeniu się tragedii (reprodukuje ją w naszej publikacji), przemilczały ją wszystkie media, zarówno szczecińskie jak i krajowe. Co więcej, w gazetach na terenie całej Polski pojawiły się obszernie, napisane w radosnym i optymistycznym tonie, relacje ze szczecińskiej defilady. Ani słowa nie było w nich o śmierci pod gąsienicami czołgu siedmioroga dzieci! Potwierdzeniem tego mogą być skany niektórych z tych artykułów, które zamieściliśmy w tej książce. W szpitalnych księgach rejestrujących zmarłe i ranne ofiary wypadku podczas defilady w Szczecinie wydarto strony z tego okresu. Pogrzeby poległych dzieci organizowane były pojedynczo i pod ścisłą kontrolą odpowiednich służb. Wszystko dlatego, że w defiladzie uczestniczyły wojska trzech państw Układu Warszawskiego, a na trybunie obecni byli najwyżsi dostojnicy państwowi i marszałkowie radzieccy. Po raz pierwszy o szczecińskiej tragedii w dniu 9.10.1962 r. napisała szczecińska dziennikarka Krystyna Pohl w artykule pt. „...i wjechał czołg”, opublikowanym w Tygodniku Wybrzeża „Morze i Ziemia” – w numerze 13 (588) z dnia 30 marca 1994 roku, zaś Iwona Bartólewska pod tym samym tytułem w 1996 roku zrealizowała film dokumentalny.

Katastrofę kolejową pomiędzy stacjami Jarosty i Moszczenica co prawda pozwolono nagłośnić w prasie, tak aby przyćmić tragedię w Szczecinie, ukryto jednak wiele szczegółów z akcji ratowniczej, która prowadzona była nieudolnie, w jej trakcie z dużym opóźnieniem reagowano na zaistniałą sytuację (m.in. jeśli chodzi o dostarczenie

niezbędnego sprzętu ratowniczego), a na miejscu katastrofy panował chaos, będący wynikiem braku jednolitego dowodzenia akcją. Opisane to zostało w stosunkowo obszernym – i jak wiele na to wskazuje – rzetelnym meldunku milicji operującej na terenie katastrofy, przygotowanym przez Komendę Wojewódzką Milicji Obywatelskiej w Łodzi i adresowanym do Komendy Głównej MO, zachowanym w archiwach Instytutu Pamięci Narodowej, opublikowanym w niniejszej publikacji. Chodzi o materiał pt. *Przebieg wydarzeń i działań MO w związku z katastrofą kolejową na odcinku Moszczenica Jarosty powiat Piotrków Trybunalski w dniach 9–13 października 1962 roku*. Analizując wnikliwie ten dokument, te różne niedociągnięcia i opóźnienia uwypuklili eksperci dr inż. Lech Hyb i mgr Zygmunt Ilnicki; ich opinie zostały zamieszczone w tej książce.

Meldunek milicji z akcji ratowniczej to jedyny, wzbogacony drastycznymi zdjęciami, dokument, który dzięki IPN zachował się na temat tej straszliwej katastrofy kolejowej. Do zbadania jej przyczyn i przebiegu ówczesny premier Józef Cyrankiewicz powołał specjalną Komisję Rządową. Niestety, sporządzony przez nią raport nie zachował się. Obecny przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych poinformował nas, że po 50 latach obowiązkowego przechowywania dokumentacja Komisji badającej katastrofę pod Moszczenicą została zniszczona. Gdyby więc nie zachował się milicyjny dokument w IPN-ie, to nigdy nie poznalibyśmy szczegółów dotyczących katastrofy, która w okresie powojennym była w Polsce największą po katastrofie kolejowej pod Otłoczynem, do której doszło 19 sierpnia 1980 roku. Należy jeszcze dodać, że dopiero po 45 latach w październiku 2007 roku, w odpowiedzi na propozycję Stowarzyszenia „Moszczenica Naszą Gminą”, między innymi z inicjatywy Bogdana Rogalskiego i Jana Kazmierczaka - świadków katastrofy, w pobliżu miejsca zdarzenia odsłonięto ufundowaną tablicę pamiątkową upamiętniającą ofiary tragedii pod Moszczenicą. Od tego momentu z okazji rocznic odprawiane są w tym miejscu msze polowe przez miejscowego Proboszcza z udziałem mieszkańców.

W imieniu zespołu redakcyjnego dziękuję Panu Marcelemu Piekarkowi – Wójtowi Gminy Moszczenica za sponsorowanie niniejszej

książki, Prezydentowi Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Panu Leszkowi Miętkowi za patronat nad nią, a Pani Iwonie Bartólewskiej – reżyserce filmu dokumentalnego „...i wjechał czołg” – za udostępnienie nam dokumentów i telefonów do żyjących świadków tragedii, zgromadzonych przez nią podczas realizacji filmu. Dziękujemy również jego koproducentom – Video Studio Gdańsk i Telewizji Polskiej za wyrażenie zgody na wykorzystanie niektórych treści będących częścią tego filmu, a także Pani dr Annie Jagodzińskiej z Instytutu Pamięci Narodowej za pomoc w dotarciu do materiałów archiwalnych dotyczących katastrofy kolejowej pod Moszczenicą.

Paweł Soroka