

**Wojciech Polak**

## **Katastrofa kolejowa w Brzozie pod Toruniem**

Przyczyny największej po II wojnie światowej katastrofy kolejowej w Polsce nie są do końca jasne. O godzinie 4<sup>18</sup> ze stacji Toruń Główny odjechał pociąg pospieszny z Kołobrzegu do Łodzi Kaliskiej. Był on opóźniony ponad pół godziny. Dwie minuty później w kierunku Torunia ruszył pociąg towarowy z Otłoczyna. Maszynista tego pociągu Mieczysław Roschek minął sygnał nakazujący postój, umieszczony na semaforze wyjazdowym ze stacji w kierunku Torunia Głównego i wskutek rozprucia rozjazdu krzyżowego wyjechał na lewy niewłaściwy tor. Warto dodać, że w normalnych warunkach na wjechanie na lewy tor („pod prąd”) potrzebny jest specjalny rozkaz na piśmie (wydawany za pokwitowaniem). Oba pociągi zbliżały się do siebie jadąc z naprzeciwka po tym samym torze. Dyżurni ruchu i druznicy nie mieli żadnej możliwości interweniowania, mimo, że zdawali sobie sprawę z faktu, iż może dojść do katastrofy. Maszyniści nie byli bowiem w tamtych czasach wyposażeni w radiotelefony.

Pociągi zderzyły się ze sobą o godzinie 4<sup>30</sup>. Maszynista pociągu towarowego (który zginął) zdążył mocno zahamować, co zapewne zmniejszyło nieco ilość ofiar. Skutki katastrofy były jednak przerażające. Zginęło 65 pasażerów (dwóch kolejnych zmarło w szpitalu), ranne zostały 64 osoby. Część osób przeżyła katastrofę, ale zmarła będąc uwięzionymi w zwałach blach i elementów konstrukcyjnych wagonów. Świadkowie wspominają o zakleszczonej w wagonie kobiecie w zakopiańskim swetrze, która przez kilka godzin przytomnie dopytywała się kiedy przyjedzie dźwig i ją wyciągnie. Zmarła o godzinie 9<sup>10.1</sup>. Akcję ratowniczą prowadzono m. in. przy użyciu pociągu ratunkowego, kierowanego przez naczelnika lokomotywowni w Toruniu Kazimierza Janickiego. Uczestniczyli w niej, oprócz odpowiednich służb, także pracownicy toruńskich zakładów pracy, m. in. ślusarze z „Towimoru”. Warto dodać, że w zmiażdżonym pociągu zginął Jerzy Sikorski – jeden z pracowników „Towimoru” (Wydział Mechaniczny), jego żona i 2 synów<sup>2</sup>. Działania wydłużał zakaz używania mechanicznych urządzeń do cięcia blach ze względu na rozlanie się oleju napędowego ze zbiorników lokomotyw, co groziło pożarem lub nawet wybuchem.

Dramatyczne chwile przeżywali toruńscy lekarze. Profesor Waldemar Jędrzejczyk, ordynator oddziału chirurgii ogólnej w Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Toruniu wspominał:

Niemal natychmiast dowiedzieliśmy się o zderzeniu pociągów. Zapadła decyzja: doktor [Kazimierz] Grzebień z ekipą chirurgów i ortopedów jadą na miejsce wypadku, ja zaś koordynuję prace na miejscu. Miejsce katastrofy było miejscem wielkiego ludzkiego dramatu. Kilkudziesięciu umierających pasażerów, którym nie można było pomóc. Najtragiczniejsze były przypadki zmiażdżenia zaklinowanej kończyny. Uratować nieszczęśników mogłaby jedynie natychmiastowa amputacja na miejscu wypadku, ale o tym nie było mowy. Dziś, z perspektywy czasu, dochodzę do

wniosku, że na miejscu można było zorganizować szpital polowy na bazie istniejącego szpitala wojskowego. Nikt jednak nie był na to organizacyjnie przygotowany, a wypadki potoczyły się bardzo szybko i trzeba było ratować życie tym, którzy mieli szansę przeżycia. Podczas gdy doktor Grzebień pracował na miejscu tragedii, my w szpitalu organizowaliśmy zespoły interdyscyplinarne. Dzięki zaangażowaniu i ogromnej pracy naszych lekarzy i pielęgniarek uratowaliśmy życie i zdrowie kilkudziesięciu chorych.

W kilka godzin po wypadku przyleciała ekipa rządowa z I sekretarzem KC PZPR Edwardem Gierkiem, premierem Babiuchem i ministrem zdrowia. Byli na miejscu katastrofy i w naszym szpitalu. Ta wizyta wiązała się co oczywiste dla tamtych czasów z propagandą polityczną, ale także z wymierną pomocą w sprzęcie i lekach. [...]

Szczególnie utkwił mi w pamięci jeden przypadek. Chłopiec 10-letni ze wstrząśnieniem mózgu i zmiądzoną prawą kończyną górną. Próba ratowania tej kończyny była heroiczna. Zrekonstruowaliśmy poprzecinane naczynia krwionośne. Doktor Grzebień zszył nerwy i mięśnie. Niestety, w trzeciej dobie po zabiegu chory zaczął wysoko gorączkować. Kończyna była obrzęknięta i z trzeszczeniami podskórnymi, będącymi objawem zgorzeli gazowej. Próby leczenia za pomocą rozległych nacięć i antybiotekoterapii nie odniosły skutku. Musieliśmy amputować kończynę na wysokości stawu barkowego. To też nie pomogło. Zgorzel rozchodziła się wyżej. W końcu trzeba było amputować całą kończynę z łopatką i obojczykiem. Pozostała satysfakcja, że chory przeżył i jak wiem żyje do dzisiaj odpowiednio zaprotezowany.<sup>3</sup>

A oto nie publikowana (zatrzymana przez peerelowską cenzurę) relacja dziennikarza toruńskich „Nowości” Zbigniewa Juchniewicza:

Wąwóz, w którym zderzyły się pociągi, przedstawiał makabryczny widok. Zwłoki leżą na dachach lokomotyw i wagonów, spoczywają na stokach piaszczystego wąwozu. Zewsząd słychać dramatyczne wołania o pomoc, płacz i szlochanie. Są lekarze, sanitariusze, kolejarze, milicja i wojsko. Właśnie przyjechały ekipy z „Elany”, „Towimoru” i „Apatora”. Przywiozły ze sobą specjalistyczny sprzęt, piły do cięcia metalu, zestawy palników. Miejsce zdarzenia pokrywa warstwa rozlanego paliwa. Najmniejsza iskra może dopełnić tragedii, powodując eksplozję. W akcji liczą się więc łomy i siła ludzkich rąk. [...] Szymański mówi, że w pociągu było siedem wagonów, inni nie zgadzają się z nim. Z ich rachunku wychodzi bowiem, że na torze stoi sześć wagonów. Liczymy razem. Wychodzi sześć. Jeszcze raz, dokładnie, bo podjechały pociągi ratownicze i być może mylimy się. Nie, uparcie wychodzi sześć! W końcu ktoś zaczyna liczyć wózki podwozi wagonów. Jest czternaście. A więc Szymański ma rację, pierwszy wagon przestał istnieć! [...] Przed godziną ósmą na szczycie pod lasem leży już ponad trzydzieści ciał. Nikt nie wierzy, aby liczba ofiar tragedii mogła się powiększyć. Ale po chwili milicjanci i żołnierze przynoszą kolejne zwłoki, niektóre do tego stopnia zmasakrowane, że nawet najtwardsi mężczyźni nie wytrzymują tego widoku. Wymiotują, starają się nie patrzeć. [...] Ratownicy przystępują do zdejmowania ciał nieżywych pasażerów pozostających jeszcze w pierwszym wagonie. Kilku mężczyzn stoi na ziemi, trzymając wielką brezentową płachtę. Z

wysokości kilku metrów co chwila spada w dół ciało. Przed godziną dwunastą na stokach wąwozu leżało ponad sześćdziesiąt ciał.<sup>4</sup>

Na miejscu katastrofy był też Wiesław Jankowski, pracownik „Towimoru”, wkrótce przywódca strajku w tym zakładzie pracy. Oto fragment jego wspomnień:

Dnia 19 sierpnia, jak zwykle latem, jechałem do pracy motocyklem. Wyruszyłem z domu w Otłoczynie około 6<sup>15</sup>. Jadąc, ujrzałem w pewnym momencie wzgórze, za którym znajdowała się Brzoza, i zrozumiałem, że musiało się tam wydarzyć coś niebywałego. Ujrzałem bowiem wiele strażackich samochodów, choć pożaru w lesie nie widziałem.

Gdy zatrzymałem i udałem się w kierunku torów kolejowych, była godzina 6.20. W lesie znajdowało się mnóstwo ludzi, lecz panowała jakaś dziwna cisza. Zbliżając się do torów zobaczyłem dachy wagonów osobowych. Podszedłem do skarpy wąwozu, którym biegły tory i skierowałem się w stronę lokomotyw szepionych zmiażdżonymi przodami. W oknie jednego z wagonów ujrzałem wiszące zwłoki dwojga młodych ludzi - nie mogłem pojąć, dlaczego znajdowały się w takiej pozycji. Na dachu następnego wagonu leżała na brzuchu nieżywa kobieta w szarej spódnicy.

Doszedłem do miejsca, gdzie w piaskową skarpe wbity był pierwszy wagon. Spod tego wagonu wyszedł...kolega ze szkoły podstawowej - Edward Malicki, jechał tym pociągiem z Torunia. Był rośli, dobrze zbudowany. Zbliżył się do mnie ze zmienioną i bladą twarzą. „Pod tym wagonem jest jeszcze jeden wagon, w którym znajduje się wielu żywych ludzi - powiedział – ale nie można ich wydostać.” Usiadł na skarpie.

Wróciłem do motocykla, dojechałem do „Towimoru”- z bramy wyjeżdżał samochód z fachowcami od cięcia stali. Nie mogłem pracować, modliłem się za tych ludzi. Wieczorem spotkałem ówczesnego proboszcza z Otłoczyna - księdza Ryszarda Kwiatkowskiego. Opowiadał, że o godzinie 11<sup>00</sup> przyjechał na miejsce katastrofy, niewielu uczestników wypadku dawało oznaki życia i udzielał sakramentu namaszczenia, przeważnie pośmiertnie.<sup>5</sup>

Przyczyny katastrofy badały później dwie niezależne komisje: rządowa i powołana przez PKP. Osobne dochodzenie prowadziła Prokuratura Wojewódzka w Toruniu. Ustalono m. in., że maszynista Mieczysław Roschek w momencie katastrofy pracował już 25 godzin bez przerwy. Było to możliwe, bowiem w Toruniu Roschek okazał dyspozytorowi lokomotywowni sfałszowaną dokumentację z której wynikało, że nie wyczerpał on dopuszczalnego limitu czasu pracy w wysokości dwunastu godzin. Chciał po prostu więcej zarobić.... Hipoteza tłumacząca tragedię przemęczeniem maszynisty jest bardzo prawdopodobna:

Od Otłoczyna Roschek prowadził pociąg z pełną świadomością, stopniowo zwiększając prędkość. Co więcej, w swych dokumentach odnotował on godzinę odjazdu z bocznic w Otłoczynie, ale dlaczego nie zauważył, że jedzie po lewym torze? A może zauważył i uznał to za normalne? Wszak nie wyłączył jednego reflektora, czyli myślał, że jedzie po... jednotorowej trasie. Takiej, jakich kilka wychodzi ze stacji w Chojnicach, gdzie w tamtejszej Lokomotywowni PKP był zatrudniony. W rejonie Chojnic tory obu tras wiodą miejscami obok siebie, tworząc złudzenie linii dwutorowej.

Roschek, zmęczony 25-godzinną pracą, mógł więc uznać, że wyjeżdża nie z Otłoczyna, lecz z Chojnic. Nawet lasy są tu i tam takie same... Złudzenie zmęczonego Roscheka, jeśli przedstawiona tu hipoteza rzeczywiście była przyczyną katastrofy pod Toruniem, kosztowało życie 67 ludzi: mężczyzn, kobiet i dzieci.<sup>6</sup>

Warto dodać, że strajkujący na Wybrzeżu robotnicy podjęli spontanicznie akcję oddawania krwi dla ofiar katastrofy, a papież Jan Paweł II złożył depezę kondolencyjną na ręce prymasa Stefana Wyszyńskiego. Oto jej treść:

Głęboko wstrząśnięty wiadomością o tragicznej katastrofie kolejowej w mojej Ojczyźnie, składam na ręce Prymasa Polski wyrazy najgłębszego współczucia wszystkim rodakom i uczestnikom w żalobie i cierpieniu tych, których ta tragedia dotknęła w sposób szczególny.

Modłę się, aby miłosierny Bóg obdarzył zmarłych wiecznym pokojem, rannym przywrócił zdrowie a zasmuconym i pogrążonym w bólu dał prawdziwą pociechę.

Wszystkim z serca błogosławię

Jan Paweł II papież.<sup>7</sup>

Dnia 21 września 1980 r. w miejscu katastrofy została odprawiona msza św. Oto fragment informacji dziennej przesłanej do MSW przez komendanta wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Toruniu pułkownika Zenona Marcinkowskiego:

W godzinach 15-16 w miejscu katastrofy kolejowej między Otłoczynem a Brzozą Toruńską odprawiona została msza za ofiary tego wypadku. Koncelebrował (!) ją proboszcz parafii w Otłoczynie – Ryszard Kwiatkowski w otoczeniu siedmiu innych księży. W kazaniu ksiądz Kwiatkowski, poza treściami religijnymi i okolicznościowymi m. in. zaznaczył, że Prymas [Stefan Wyszyński] bezpośrednio po katastrofie wyraził życzenie, aby taka msza się odbyła, jednakże dopiero teraz – po dniach „lęku i grozy” – gdy powstały warunki do lepszego życia, jest to możliwe. Wyraził pogląd, że być może tragiczna katastrofa „przybliżyła nowe i lepsze” oraz „oddaliła od Ojczyzny nieszczęście”. Relacjonując swe starania o zezwolenie na nabożeństwo podał, że największe trudności w rozmowach z władzami sprawiała kwestia umieszczenia w miejscu zdarzenia krzyża. Apelowal, aby w stosunku do niego nie wyciągano konsekwencji karnych lub administracyjnych z faktu wzniesienia krzyża bez zgody władz, gdyż „zrobili to dobrzy, wierzący ludzie” (krzyż drewniany, wysokości około 6 metrów, umieszczono 20 b. m.). Na zakończenie ksiądz Kwiatkowski z oburzeniem stwierdził, że do umierających na miejscu katastrofy nikt nie wezwał żadnego kapłana, co „obarcza nasze sumienia”. [...]<sup>8</sup>

Katastrofa kolejowa w Brzozie Toruńskiej (zwana też katastrofą pod Otłoczynem) wydarzyła się podczas trwania strajków Sierpnia 1980 r. Wstrząsnęła ona społeczeństwem naszego regionu i całego kraju. Podczas dyskusji podkreślano, że do strasznego w skutkach wypadku doszło w wyniku przemęczenia człowieka, starającego się utrzymać swoją rodzinę, a także w wyniku zacofania technicznego na kolei (brak radiotelefonów). Strajkujący robotnicy Stoczni Gdańskiej spontanicznie oddawali krew dla ofiar katastrofy. Podczas mszy, odprawianych w protestujących zakładach pracy

modlono się w ich intencji. Narodowa solidarność była w tym czasie także solidarnością z ludzkim nieszczęściem i cierpieniem.

---

<sup>1</sup> G. Petka: „Prywatna strona kolejowa – katastrofa kolejowa pod Otłoczynem”,

[http://petka.pl/wypadki/wypadek\\_otloczyn.htm](http://petka.pl/wypadki/wypadek_otloczyn.htm);

„Katastrofa kolejowa pod Otłoczynem”, hasło w: Wikipedia,

[http://pl.wikipedia.org/wiki/Katastrofa\\_kolejowa\\_pod\\_Ot%C5%82oczynem](http://pl.wikipedia.org/wiki/Katastrofa_kolejowa_pod_Ot%C5%82oczynem);

„Otłoczyn 19.08.1980 – 67 ofiar śmiertelnych”, Forum Kibiców „Lecha Poznań”,

<http://forum.wiaralecha.pl/index.php?showtopic=148>.

<sup>2</sup> Informacje Adolfa Liebersbacha, Romana Sochowskiego, Zbigniewa Banaszczyka, Jerzego Hoffmana.

<sup>3</sup> W. Jędrzejczyk, „Mój przyjaciel Kaziu. Zamiast kazuistyki”, Meritum. Magazyn lekarzy okręgowej izby kujawsko-pomorskiej, 1/2004, strona internetowa:

<http://www.gazetalekarska.pl/xml/oil/oil67/gazeta/numery/n2004/n200401/n20040108>

<sup>4</sup> Cyt za: „Otłoczyn 19.08.1980 – 67 ofiar śmiertelnych”, Forum Kibiców „Lecha Poznań”,

<http://forum.wiaralecha.pl/index.php?showtopic=148>.

<sup>5</sup> Relacja pisemna Wiesława Jankowskiego pt. „Katastrofa” z 27 lutego 2010 r., w posiadaniu autora.

<sup>6</sup> Cytowany fragment pochodzi z anonimowego (ps. „Luksus”) artykułu zamieszczonego na witrynie internetowej pt. Forum Kibiców „Lecha Poznań”, <http://forum.wiaralecha.pl/index.php?showtopic=148>.

<sup>7</sup> Treść listu: akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, IPN BY 464/54.

<sup>8</sup> Kserokopia w posiadaniu autora.