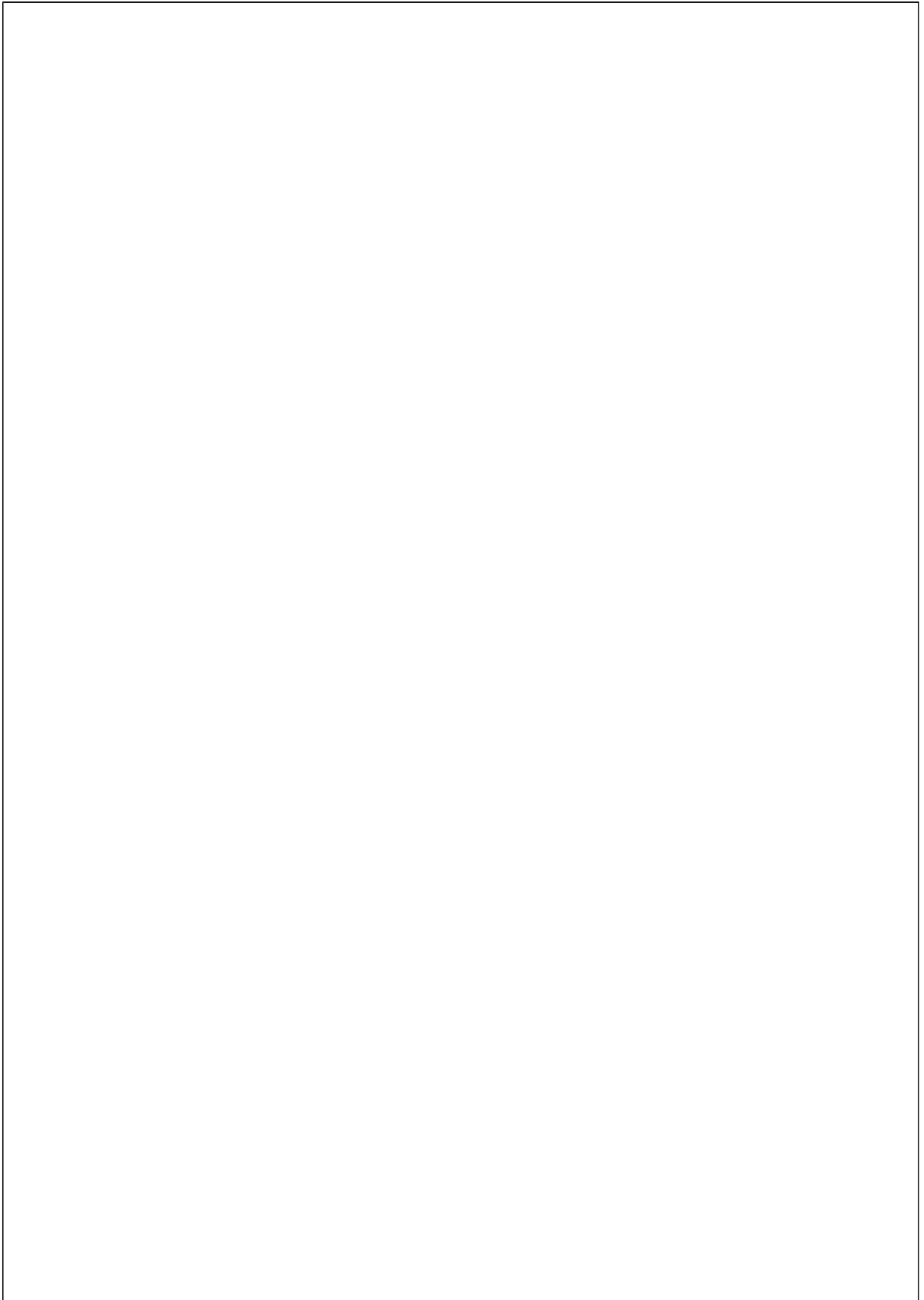


Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/195076,Radoslaw-Szewczyk-Grudzien-81-smierc-w-czolgu.html>
27.02.2026, 02:45



Radosław Szewczyk: Grudzień '81 - śmierć w czołgu

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.

13.12

[Stan wojenny](#)

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 Szczecin.

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 przenieśli 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.

Zbiorczy pułk zorganizowany na bazie 33 pz 2. Warszawskiej DZ skoncentrował się w Rybnickim Zagłębiu Węglowym. Wszystkie te jednostki wyruszyły bez swoich dywizjonów rakietowych i ciężkiego sprzętu inżynieryjnego. 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 bojowych.

Wspomniane 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. Przede wszystkim jednak wojsko wraz z siłami MO przystąpiło do realizacji „zadań specjalnych”, czyli odblokowywania zakładów pracy, w których trwały strajki.

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.

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 WSW. 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 zamarzaniu 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 dróg.

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 wyskakowali dwaj marynarze – st[arszy] mar[ynarz] Tadeusz Trzciński oraz mar. [...] z 8. Batalionu Saperów Marynarki Wojennej i obaj zostali potrąceni przez samochód [...], st. mar. Trzciński poniósł śmierć na miejscu [...]”.

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 Mądrawicz, 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. Mądrawicz doznał złamania nogi”.

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] należący do 23. Pułku Czołgów Średnich (ŚOW) w Słubicach – zjechał nagle na prawe poboczne jezdnie, po czym przełamawszy betonową barierkę osunął się po skarpie i zatonął w starorzeczcu Odry. Nie ustalono jeszcze, czy oprócz kierowcy – st. szer. Zbigniewa Mikosa – 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”.

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 czym – 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”.

Fragment artykułu opublikowanego w [„Biuletynie IPN” nr 12/2022](#)

► [Czytaj całość na portalu przystanekhistoria.pl](#)

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

stan wojenny

Artykuł