

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/95395,Ostatnia-katastrofa-w-PRL.html>



Zrzut ekranu 2022-09-28 o 14.31.58

ARTYKUŁ

Ostatnia katastrofa w PRL

OKRES HISTORYCZNY

(1980-1990) Epoka Solidarności

Autor: PAWEŁ NOWIK 29.09.2022

9 marca 1989 r., przed godziną ósmą, dziennikarz białostockiej gazety – Kuriera Podlaskiego – zadzwonił na milicję, do pogotowia i straży pożarnej, by zdobyć informacje do rubryki „Zapisane nocą”. Zdaniem oficera dyżurnego MO „nie zdarzyło się nic ciekawego”. Dopiero strażacy podali pierwsze informacje o

wykolejeniu wagonów.

Kwadrans po ósmej do redakcji Kuriera dotarła kolejna wiadomość. Jeden z mieszkańców, powołując się na rozmowę telefoniczną z zamieszkałą w Sztokholmie siostrą, ostrzegł o groźbie jakiegoś skażenia. Radził żeby nie wypuszczać dzieci z domu. Nie wiadomo w jaki sposób informacja o wykolejeniu się w Białymstoku cystern z chlorem dotarła do Szwecji.

Niebezpieczny ładunek

Chlor to substancja chemiczna używana powszechnie w branżach usługowych i przemyśle. Przy dużych stężeniach jest bardzo toksyczny. Wypadki z jego udziałem notuje się corocznie na całym świecie.

Do potencjalnie najniebezpieczniejszego zdarzenia na terenie Polski doszło 9 marca 1989 r. W godzinach nocnych przez Białystok przejeżdżał pociąg tranzytowy z ZSRS do NRD. Skład liczył trzydzieści dwa wagony. Wśród nich były trzy cysterny z parafiną i sześć ze skroplonym chlorem. W każdej z cystern znajdowało się czterdzieści sześć metrów sześciennych chemikaliów. Reszta wagonów była pusta. Zgodnie z procedurami bezpieczeństwa miały one stanowić bufor chroniący niebezpieczny ładunek w przypadku zderzenia. O godzinie drugiej dwadzieścia pięć w centrum miasta, na wysokości ul. Poleskiej, doszło do katastrofy. Pod ciężarem cystern z chlorem pękła szyna. Uszkodzenie spowodowało wykolejenie się części składu. Trzy cysterny wiozące chlor wyróciły się, a następnie stoczyły z nasypu. Czwarta pozostała na górze, jednak koła wózków spadły z torowiska. Całkowicie zostały zniszczone tory na odcinku stu dwudziestu metrów.

Tak ten moment zapamiętała jedna z mieszkanki Białegostoku:

„Gruchnęło, jak bomba! Pomyślałam, że znowu wojna i poleciałam do okna. Na Poleskiej leżały wagony. Towarowe. Bez ludzi. Odetchnęłam. Nie, cystern nie widziałam. One spadły na tory. W drugą stronę. Jakbym je nawet zobaczyła – to co? Mleko też wożą w cysternach...”.

W pierwszej kolejności maszynista feralnego składu powiadomił o katastrofie Dyżurnego Ruchu ze stacji PKP Białystok. Następnie informacja była przekazywana kolejnym służbom: w tym Kolejowemu Pogotowiu Technicznemu w Białymstoku i w Warszawie. Zgodnie z procedurami powiadomiono również Stację Ratownictwa Chemicznego w Płocku. Natychmiast do Białegostoku wyruszył czteroosobowy zespół z inż. Ryszardem Sobierajem na czele. Ratownicy zabrali ze sobą aparaty oddechowe, odzież gazoszczelną oraz dwa

zestawy do uszczelniania niewielkich uszkodzeń cystern.

Na miejsce katastrofy pierwsi przybyli strażacy z Zakładowej Zawodowej Straży Pożarnej PKP Białystok. Według relacji komendanta - Mariana Ostrowskiego - w powietrzu był wyczuwalny charakterystyczny zapach. Na podstawie listów przewozowych potwierdzono, że wykolejony pociąg przewoził chlor. Zabezpieczono najbliższą okolicę taśmami ostrzegawczymi. Strażacy byli w stanie oszacować skalę niebezpieczeństwa. Niespełna dwa miesiące wcześniej Ostrowski szkolił się we Wrocławiu na trzytygodniowym kursie z ratownictwa chemicznego. Duża część zajęć dotyczyła właśnie chloru.

Pomijany później w dokumentach fakt wycieku chloru potwierdza telegram wysłany 9 marca 1989 r. przez Szefa Rejonowego Urzędu Spraw Wewnętrznych w Białymstoku do Wojewódzkiego Urzędu Spraw Wewnętrznych. Czytamy w nim:

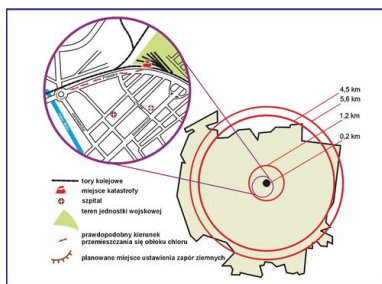
„W dniu 09 III 1989 r. ok. godz. 2.45 dyżurny RUSW został powiadomiony telefonicznie przez nn obywatela o katastrofie kolejowej (...) Na miejsce udała się grupa z udziałem prokuratora i ekspertów pod kierownictwem Szefa RUSW w Białymstoku płk. J. Cyndlera. (...) Stwierdzili, że wypadło z torów i wykoleiło się siedem wagonów w tym trzy wagony cysterny w których znajdował się ciekły chlor. W trzech cysternach zerwane zostały podwozia, natomiast szyny zostały pogięte i uszkodzone na odcinku toru długości około 40 metrów. (...) Z przewróconych cystern ulatniał się chlor. Z uwagi na to oględziny miejsca zdarzenia przerwano do czasu przybycia drużyny ratowniczej (...).”

Przed godziną czwartą na miejsce katastrofy przybyli strażacy z Rejonowej i Wojewódzkiej SP. Szefem powstałego na miejscu sztabu został ppłk poż. Krzysztof Wojtecki z Komendy Wojewódzkiej SP. Z ostateczną decyzją co do metody usunięcia chloru z miejsca katastrofy postanowiono poczekać do przyjazdu specjalistów z Płocka. Miejsce wypadku podzielono na trzy odcinki bojowe. Wyznaczono dwustumetrową strefę bezpieczeństwa. Ponadto wyłączono z ruchu część ulicy Poleskiej do skrzyżowania z Jurowiecką oraz ulicę Jagienki. Pracownicy kolei przystąpili do naprawy zniszczonej infrastruktury. Bezpośredni teren katastrofy otoczyło kordonem ZOMO.

Plan działania

Członkowie ekipy inżyniera Sobieraja przybyli do Białegostoku o godzinie ósmej dwadzieścia pięć. Przywiezione przez nich mierniki nie stwierdziły obecności chloru w powietrzu. Sobieraj nie wykluczył przypadku, że w momencie zderzenia mogły na moment rozszczelnić się zawory bezpieczeństwa cysterny - stąd na początku wyczuwalny był zapach chloru. Po konsultacjach, w poszerzonym o ratowników z Płocka sztabie, podjęto decyzję o podniesieniu wywróconych zbiorników. Uznano, że skoro cysterny wytrzymały

moment katastrofy, to również nie rozerwą się podczas podnoszenia i załadunku na nowe wózki. Druga, odrzucona, opcja zakładała przepompowanie chloru do specjalnie w tym celu podstawionych pustych zbiorników. Gdyby akcja się nie powiodła, strażacy mieli przy pomocy agregatów oddymiających i prądów wodnych spychać chmurę chloru. Kierunek wiatru oraz spadek terenu sugerował, że toksyczna chmura będzie przemieszczać się wzdłuż nasypu kolejowego na zachód. Najniżej położonym punktem na tej trasie jest rondo u zbiegu ulic Poleskiej i Jurowieckiej. Tu planowano zatrzymać opary chloru. W odwodzie stały wywrotki z piaskiem. Ich zadaniem było usypanie wałów do spiętrzenia gazu, gdyby doszło do wycieku. Pobliska rzeka mogła dostarczyć odpowiednią ilość wody do neutralizowania chloru. Założono również, że przy niedużym uszkodzeniu płaszcza cysterny, ułatwiający się gaz spowoduje schłodzenie miejsca wycieku lub wręcz zasklepienie go lodem. W takim wypadku ratownicy mogli by załatać dziurę przywiezionymi z Płocka zestawami naprawczymi.



Zrzut ekranu 2022-09-28 o
14.33.05

Około godziny dziesiątej na miejsce wypadku dojechał pociąg ratownictwa technicznego z Warszawy. W swoim składzie miał on dźwig kolejowy o nośności stu dwudziestu pięciu ton. Aby dźwig mógł podjechać do pierwszej przewróconej cysterny, zespół pod kierownictwem Jana Matana – naczelnika sekcji drogowej PKP w Białymstoku – odbudował odcinek zniszczonego toru. Akcja ratownicza wiązała się z dużym ryzykiem. Nie było wiadome w jakim stanie są niewidoczne części cystern i jak zachowają się uszkodzone płaszcze i zawory bezpieczeństwa zbiorników w krytycznym momencie ich podnoszenia.

Dopiero po jedenastej, tj. dziewięć godzin od momentu wypadku, Polskie Radio podało pierwszy, oficjalny komunikat o katastrofie. Zalecano w nim, by mieszkańcy przenieśli się z parteru i pierwszego piętra na wyższe kondygnacje.

Bezpośrednio przed akcją zapadła decyzja o ewakuacji kilku żłobków i przedszkoli znajdujących się w sąsiedztwie ulicy Poleskiej. Pod budynki podstawiono autokary, do których zaprowadzono dzieci oraz cały personel. Jedna z kucharek pracujących w żłobku pamięta, że nie poinformowano ich o powodach ewakuacji, nie pozwolono też skontaktować się z rodzinami. W jej odczuciu takie działanie potęgowało chaos. Jak się

później okazało, ewakuowanych przewieziono do innych przedszkoli na terenie miasta.

Dyrektorzy pozostałych placówek oświatowo – wychowawczych z Białegostoku o katastrofie dowiadawali się albo z radia lub od rodziców, którzy przyjeżdżali odebrać dzieci. W związku z brakiem jasnych wytycznych, na władze szkolne spadła odpowiedzialność podejmowania decyzji. Kierownictwo Szkoły Podstawowej nr 11 – znajdującej się przy ulicy Poleskiej, w strefie bezpośredniego zagrożenia, kazało najmłodszym uczniom wracać do domów. Jak należało się spodziewać dzieci nie poszły do domów, gdzie nudno, tylko w pobliże wykolejonych cystern, gdzie coś się działo.

Chwila prawdy

Do akcji podnoszenia pierwszej – najbardziej zniszczonej – cysterny przystąpiono o godzinie trzynastej pięć. Akcją kierował Maciej Auguściuk – zastępca dyrektora Centralnej Dyrekcji Okręgowej PKP w Warszawie. Nie obyło się bez chwil grozy. W trakcie unoszenia osiemdziesięciotonowego zbiornika zaczęły pękać podkłady stabilizujące podpory dźwigu. Od strony zbiornika do ratowników dobiegały głośnie zgrzyty. Część zewnętrznego poszycia cysterny oderwała się i spadła na nasyp kolejowy. O godzinie czternastej trzydzieści cysterna na nowej platformie została odtransportowana z miejsca akcji. Przed przystąpieniem do drugiego etapu, robotnicy odbudowali kolejny odcinek torów.

Dodatkową trudnością były powyginane i zakleszczone złącza cystern. Jedyną metodą rozłączenia zestawu okazało się użycie palnika acetylenowo-tlenowego. Istniało ryzyko, że wysoka temperatura podniesie ciśnienie gazu w cysternach oraz że przecięcie połączeń spowoduje dalsze, niekontrolowane przesunięcie się zbiorników. Ostatnią, nieprzewróconą, cysternę po wprowadzeniu na tory odholowano z miejsca katastrofy o godzinie pierwszej pięćdziesiąt.

Dzień po katastrofie wszystkie zbiorniki odtransportowano do pobliskiej miejscowości – Żedni, skąd po przeniesieniu na nowe wózki jezdne przewieziono je do Zakładów Chemicznych we Włocławku.

Na wysokości zadania

Należy podkreślić duże zaangażowanie osób biorących bezpośredni udział w akcji. Nie zważając na grożące niebezpieczeństwo, często bez odpowiednich środków ochrony osobistej, przez prawie dobę ofiarnie usuwali skutki katastrofy. Do zabezpieczenia całej akcji straż pożarna skierowała osiem ciężkich samochodów gaśniczych, dwa ratownictwa technicznego oraz jeden specjalistyczny (służący do oddymiania). Ponadto na miejscu dysponowano dwoma agregatami oddymiającymi oraz szesnastoma ubraniami gazoszczelnymi.

Skalę zagrożenia szacowano między innymi na podstawie instrukcji z wojska. Oto informacja jaką powtórzyła prasa:

„Chlor to substancja niepalna, nie tworząca mieszaniny wybuchowej z powietrzem. Silnie trujący i żrący, niebezpieczny szczególnie dla dróg oddechowych. Po wydostaniu się ze zbiornika szybko odparowuje, tworząc ciężki obłok ścielący się tuż nad powierzchnią ziemi. W zasięgu działania obłoku gazowego ulega zniszczeniu wszelkie życie organiczne... Rozprzestrzenia się z wiatrem, przy czym w zależności od ilości uwolnionego chloru i prędkości wiatru, strefa śmierci może się rozciągać na przestrzeni około pięćdziesięciu kilometrów od miejsca wycieku w paśmie o szerokości kilku kilometrów”.

Tuszowanie w czasie rzeczywistym

Dość szybko na miejscu zdarzenia pojawili się dziennikarze lokalnych mediów. O godzinie szóstej, w serwisie Radia Białystok, reporter przekazał podsłuchany, wyrwany z kontekstu fragment rozmowy Mariana Ostrowskiego z komendantem Obrony Cywilnej. Niezręcznie sformułowane pytanie szefa OC sugerowało, że służby nie wiedzą co zrobić z leżącymi przy ulicy Poleskiej cysternami.

Po emisji niefortunnego newsa dziennikarze nie byli już informowani o przebiegu akcji. Wręcz przeciwnie. Ostrzegano ich przed publikowaniem relacji bez zgody. Wśród mieszkańców pocztą pantoflową szerzyły się niepotwierdzone informacje o „promieniowaniu, truciznie, gazach bojowych”. Wielu miało w pamięci wydarzenia sprzed trzech lat, kiedy to podobny chaos panował po katastrofie w Czarnobylu. Pierwsze informacje i komentarze pojawiły się w prasie następnego dnia, gdy było pewne, że akcja ratunkowa zakończyła się powodzeniem. Wcześniej w wieczornym wydaniu Dziennika Telewizyjnego nie wspomniano ani słowem o Białymstoku. Dopiero nazajutrz wieczorem jako ostatnią informację serwisu podano:

„Minionej nocy pomyślnie zakończyła się akcja podniesienia i wywiezienia z Białegostoku wykolejonych trzech pięćdziesięciotonowych cystern z ciekłym chlorem. Prezydent Miasta odwołał wszystkie wydane wcześniej ograniczenia. Wiadomość tę potwierdziliśmy jeszcze tuż przed Dziennikiem”.

Przez kolejne dni temat chloru nie schodził z pierwszych stron – nie tylko lokalnych gazet. Obszerne relacje zamieściły m.in. *Expres Wieczorny* i *Sztandar Młodych*. Co znamienne, o katastrofie pociągu z chlorem nie mieli okazji dowiedzieć się czytelnicy *Trybuny Ludu*.

Evakuacja czy bezpieczeństwo?

Za bezpieczeństwo mieszkańców odpowiadał sztab zorganizowany przez Prezydenta Miasta. Przed podniesieniem cystern nie zarządzono ewakuacji mieszkańców. Oceniając tę decyzję warto odpowiedzieć na kluczowe pytania:

- Czy Białystok był przygotowany na bezpieczne i skuteczne przeprowadzenie ewakuacji w skali odpowiadającej potencjalnemu zagrożeniu?
- Czy władze dysponowały odpowiednim sprzętem i przygotowanymi ludźmi, by zapanować nad tłumem, gdy wybuchnie panika?
- W jaki sposób przeprowadzić ewakuację szpitali? Niecały kilometr od miejsca katastrofy znajdowały się aż dwa!
- W jaki sposób zabezpieczyć pozostawione mienie?

Ewakuacja wiązała się z dużym ryzykiem utraty zdrowia i życia. Specjaliści uwzględnili topografię terenu. Pociąg wykoleił się na osiedlu bloków z wielkiej płyty. Gdyby doszło do najgorszego, mieszkańcy mogli ratować się ucieczką na wyższe kondygnacje. Myśląc tymi kategoriami, brak ewakuacji wcale nie musiał być błędem.

Jako oczywisty błąd należy wytknąć brak ewakuacji Pierwszej Rejonowej Składnicy Kwatermistrzowskiej (JW 1590). Płot jednostki biegł wzdłuż torów, na których wykoleił się skład z chlorem. Strażacy zalecili opuszczenie koszar przez żołnierzy. Logistycznie nie było to trudne. Niestety, dowódca uzależnił ewakuację wojska od decyzji przełożonego z Warszawy. Zapewne nikt nie odważył się dzwonić w nocy do generała. Dyżurny z JW zameldował, że żołnierze zostają. W ramach dodatkowych środków bezpieczeństwa wzmocniono posterunki wartownicze od strony ogrodzenia!

Akcja podnoszenia cystern trwała prawie dobę bez przerwy. Nie przzerwano działań po zmroku. Zaryzykowano pracę przy sztucznym oświetleniu. Być może chciano jak najszybciej rozładować rosnące napięcie wśród mieszkańców miasta. Pewien pośpiech potwierdza fakt, że pięćdziesiąt masek z pochłaniaczami chloru dostarczono na miejsce katastrofy około godziny dwudziestej – już po podniesieniu i odtransportowaniu pierwszej, najbardziej uszkodzonej cysterny z chlorem. Praca w nocy miała też pewne zalety. O tej porze ulice były puste. Gdyby doszło do wycieku chloru, mieszkańcy przebywający w domach byłoby lepiej chronieni.

Według przepisów, jednostkami przewidzianymi do likwidacji skutków tego typu katastrofy były: Zakładowe Zawodowe Straże Pożarne PKP oraz Stacje Ratownictwa Chemicznego, które znajdowały się przy dużych zakładach chemicznych. Strażacy ZZSP z Białegostoku mogli wyposażyć połowę swojej załogi w ubrania gazoszczelne. Sześć z szesnastu uniformów było nowoczesnych, dedykowanych do pracy w kontakcie z oparami chloru. Cztery kolejne komplety, to odzież starszego typu, posiadająca aktualne atesty. Sześć ostatnich kombinezonów mogła być użyta awaryjnie do szybkiej ewakuacji. Każdy strażak dodatkowo miał na stanie aparat powietrzny z maską. Z inicjatywy płk. Mariana Ostrowskiego przystosowano do ratownictwa techniczno-chemicznego samochód marki Żuk. Auto wyposażono w aparaty oddechowe, opaski wulkanizacyjne, palnik acetylenowo-tlenowy oraz nożyce do cięcia karoserii samochodów. Przedsięwzięcie było nowatorskie, gdyż w świetle wówczas obowiązujących przepisów w tego typu sprzęt nie były wyposażane

jednostki Zakładowych Zawodowych Straży Pożarnych. Gdy zachodziła konieczność podniesienia wykolejonego wagonu, korzystano z pociągu ratownictwa technicznego z Lokomotywowni PKP Białystok. Jeżeli awaria dotyczyła składów wiozących niebezpieczne substancje chemiczne, załoga pociągu nie mogła samodzielnie prowadzić akcji ratunkowej. Wynikało to z braku specjalistycznego wyposażenia.

Bezpieka zawsze czujna po akcji

W związku z wykolejeniem się transportu z chlorem Wydział V Wojewódzkiego Urzędu Spraw Wewnętrznych w Białymstoku, w dniu 9 III 1989 r., założył sprawę operacyjnego sprawdzenia krypt. „Chlor”. Jej celem było zbadanie okoliczności katastrofy. Za przyczynę wykolejenia uznano zły stan techniczny torowiska. Odcinek, na którym doszło do katastrofy już w roku 1985, został przewidziany do naprawy głównej. Z powodu braku niezbędnych materiałów tory warunkowo dopuszczono do eksploatacji. Ruch mógł się odbywać z ograniczoną prędkością – do trzydziestu kilometrów na godzinę.

Wśród innych uchybień wskazano zbyt długie postoje transportów z ładunkami niebezpiecznymi na pośrednich stacjach. W skrajnych przypadkach przedłużały się one nawet do kilkunastu godzin. Pociągi wiozące chlor wbrew przepisom nie były podczas postojów ochraniane przez Straż Ochrony Kolei.

W trakcie prowadzenia sprawy funkcjonariusze Służby Bezpieczeństwa wykorzystali sześciu tajnych współpracowników oraz „kontakty służbowe”. Prócz ustalenia przyczyn katastrofy, sondowali nastroje społeczne panujące wśród mieszkańców Białegostoku. Sprawę zakończono 25 kwietnia 1989 r. standardowym stwierdzeniem „z powodu niestwierdzenia wrogiej działalności”.

O krok od tragedii

O potencjalnych skutkach uwolnienia chloru pisały gazety już w dzień po katastrofie. Przedstawiane tezy nie były poparte analizami. Najczęściej cytowano informacje z instrukcji opracowanej przez wojsko, traktując ją bezkrytycznie. Wizja pięćdziesięciokilometrowego korytarza śmierci była tak często powtarzana, że również dziś można spotkać jej zwolenników. Moim zdaniem najbardziej rzetelną analizę wypadku przeprowadzili dr Tomasz Węsierski i Małgorzata Majder-Łopatka. Wyniki ich pracy opublikowano w 2012 r., w branżowym kwartalniku *Bezpieczeństwo i Technika Pożarnicza*. Naukowcy, wykorzystując symulacje komputerowe, zbadali potencjalne następstwa uszkodzenia jednej z cystern. Przeanalizowali dwa warianty. Pierwszy, gdyby uwolnienie chloru nastąpiło w sposób gwałtowny. Drugi, kiedy chlor uwalniałby się z prędkością jednego kilograma na sekundę – np. wskutek uszkodzenia zaworu bezpieczeństwa.

Aby obliczyć potencjalne skutki, do programu wprowadzono podstawowe dane. Przyjęto, że w uszkodzonej cysternie było 57,5 ton skroplonego chloru. Do rozszczelnienia doszło na wysokości zaworów bezpieczeństwa, tj. sto dwadzieścia centymetrów nad ziemią. Uwzględniono też warunki atmosferyczne i temperaturę, jakie

panowała w dniu wypadku. Założono, że wypadek wydarzył się w terenie zabudowanym. W badaniach uwzględniono pewne podjęte działania ratownicze – tj. wyznaczenie dwustumetrowej strefy bezpieczeństwa oraz zalecenia by mieszkańcy zagrożonego terenu przenieśli się na wyższe kondygnacje.

Celem symulacji było oszacowanie odsetek zgonów wśród mieszkańców na skutek zatrucia chlorem.

W pierwszym wariantcie, z przeprowadzonej symulacji wynikało, że śmiertelne niebezpieczeństwo groziło szczególnie osobom przebywające na zewnątrz. Promień potencjalnego śmiertelnego skażenia wyniósł pięć i sześć dziesiątych kilometra. W tej strefie stężenie chloru było tak duże, że dziesięciominutowy kontakt z nim powodował zgon. Symulacja wykazała, że chmura chloru utrzymywała by się na tym terenie od kilku, do maksymalnie trzydziestu minut. W odległości ponad kilometra od epicentrum katastrofy z osób przebywających na zewnątrz nikt by nie przeżył. Osoby przebywające w budynkach były znacznie lepiej chronione.

Faktem jest jednak, że mimo dwukrotnie niższego stężenia opary chloru utrzymywałyby się tu nawet przez kilka godzin. W warunkach całkowitego zaskoczenia, dla osób nieewakuowanych, pozostających przez cztery godziny w mieszkaniach na parterze, śmiertelne niebezpieczeństwo groziło w promieniu czterech i pół kilometra.

Gdyby chlor uwalniał się w sposób ciągły, potencjalna strefa śmierci rozciągałaby się w promieniu od czterystu do siedmiuset metrów. Po pewnym czasie stężenie toksycznej substancji w budynkach osiągnęłyby podobne wartości jak na zewnątrz. Jak wykazała symulacja, blisko epicentrum przejście z parteru na drugą kondygnację zwiększało szanse przeżycia o pięć procent. Skuteczniejsza była ucieczka. Oddalenie się od miejsca wycieku o każde sto metrów zwiększało szansę przeżycia o ponad dziesięć procent.

Akcję podnoszenia cystern rozpoczęto tuż przed godzinami szczytu komunikacyjnego. Do wielu mieszkańców nie dotarła jeszcze wiadomość o zagrożeniu. Oficjalne komunikaty bagatelizowały grożące niebezpieczeństwo. Sygnałem do rozpoczęcia akcji było osiągnięcie gotowości przez służby ratownicze. Ewentualne opóźnienie momentu podnoszenia cystern nie miało wpływu na powodzenie lub nie całej akcji. Wydaje się, że można było poczekać do momentu, gdy mieszkańcy znajdują się w bezpiecznych miejscach.

Cui bono?

Decyzje o transporcie materiałów niebezpiecznych (w tym chloru) były ustalane corocznie na szczeblu ministerialnym. W dniach 10 – 16 lutego 1989 r. konferencja w tej sprawie odbyła się w Pskowie. Wzięli w niej udział przedstawiciele PRL, ZSRS i NRD. Na spotkaniu ustalono ilości przewożonych substancji oraz szlaki tranzytowe. Ruch towarowy przez wschodnią granicę Polski odbywał się przez sześć przejść granicznych. Wszystkie towary, jadące tranzytem do NRD i odprawiane w Zubkach Białostockich i Kuźnicy Białostockiej, przejeżdżały przez Białystok.

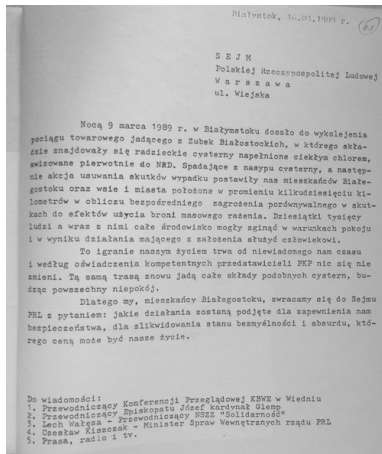
Z ustaleń komisji międzynarodowej wynikało, że w styczniu i lutym przez miasto przewieziono cztery i pół tysiąca ton chloru. Plan na marzec zakładał tranzyt kolejnych trzech tysięcy ton. Z innych niebezpiecznych substancji tym szlakiem przewożono: butan, propan-butan, fenol i żółty fosfor.

Sposób transportu materiałów toksycznych określał okólnik Ministra Komunikacji Nr CR – 3/80 z dnia 4 lipca 1980 r. Instrukcja nakazywała m.in. „śledzenie przesyłek substancji szczególnie toksycznych” oraz ochronę składów podczas postojów przez właściwe terytorialnie Komendy Rejonowe SOK. Instrukcja precyzowała, które służby należy powiadomić w razie wypadku. W dniu katastrofy transport odbywał się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W protokole oględzin miejsca wypadku, komisja stwierdziła, że trzydzieści procent śrub było poluzowanych. Stare drewniane podkłady, obsypane zbyt małą ilością tłucznia, spowodowały ugięcie szyn pod jadącymi cysternami. Bezpośrednią przyczyną wypadku było pęknięcie jednej z nich.

Na początku kwietnia Oddział Drogowy PKP w Białymstoku rozpoczął remont generalny odcinka torów między stacjami Białystok Fabryczny, a Białystok Główny. Zakres prac objął wymianę części szyn, podkładów kolejowych i podbicia torowiska. Do momentu zakończenia modernizacji obowiązywał zakaz przewozu ładunków niebezpiecznych.

Już 18 kwietnia 1989 r. zakaz został odwołany. Jednocześnie ograniczono prędkość przejeżdżających przez miasto składów z trzydziestu do piętnastu kilometrów na godzinę.



Zrzut ekranu 2022-09-28 o
14.32.27

Koniec kuszenia losu

Odczucia społeczeństwa po katastrofie pociągu z chlorem dobrze oddaje raport oficera SB. W notatce cytuje on słowa tajnego współpracownika pseudonim „Marian”:

„Bardzo dużo emocji i paniki wśród ludzi, nie tylko pracowników PKP, wzbudziła katastrofa cystern z ciekłym chlorem w okolicy stacji Białystok Fabryczny. Na skutek niedoinformowania ludzi i niezajomości przepisów o przewozach materiałów niebezpiecznych, wśród kolejarzy na wieść o wykolejeniu wiele osób wpadło w popłoch. Niektórzy pracownicy zwolnili się żeby zabrać dzieci ze szkół i przedszkoli położonych nie tylko w strefie bezpośredniego zagrożenia ale i w dalszych okolicach. Obecnie przewozy materiałów niebezpiecznych są przyczyną niepokoju wśród ludności. Większość mieszkańców pragnęłaby, żeby zlikwidować w ogóle takie przewozy lub chociaż kierować te przesyłki przez niezamieszkałe tereny. Są sporządzane listy protestacyjne do najwyższych władz państwowych. Wydaje mi się, że przyczyną takiego zachowania jest niedoinformowanie społeczeństwa odnośnie sposobu przewozu materiałów niebezpiecznych i zachowania się w krytycznych momentach”.

20 marca 1989 r. na łamach „Gazety Współczesnej” i „Kuriera Podlaskiego” ukazał się tekst protestu, podpisany przez 117 pracowników Fabryki Przyrządów i Uchwytów w Białymstoku. Adresatem był Sejm PRL. Sygnatariusze protestowali przeciwko transportowi niebezpiecznych materiałów przez tereny zurbanizowane.

Również Regionalna Komisja Wyborcza „Solidarności” oraz Klub Obywatelski w Białymstoku zainicjowały akcję zbierania podpisów przeciwko niebezpiecznym transportom przejeżdżającym przez Białystok. Do 23 marca udało się zebrać 22 338 podpisów.

24 marca 1989 r. prof. Kazimierz Pieńkowski skierował do premiera Mieczysława Rakowskiego uchwałę. Zapisano w niej:

„Senat Politechniki Białostockiej reprezentujący pracowników nauki profesjonalnie zajmujących się różnymi dziedzinami techniki, w tym ochrony środowiska, w poczuciu głębokiej odpowiedzialności za losy społeczeństwa uważa za swój obowiązek ostrzec Władze przed skutkami jakie mogą mieć dla życia i zdrowia ludzkiego nieodpowiedzialne decyzje. W nocy 9 III 1989 roku wykoleił się w centrum Białegostoku pociąg wiozący żrące substancje o bardzo aktywnym działaniu. Miasto stanęło w obliczu zagrożenia utraty życia około 300 tys. mieszkańców oraz niewyobrażalnej klęski ekologicznej. Tylko szczęśliwy zbieg okoliczności uchronił nas przed katastrofą. Senat Politechniki Białostockiej, wstrząśnięty wspomnianym wypadkiem kolejowym i sytuacją zaistniałą po nim domaga się:

1. Wyjaśnienia przez kompetentne Władze wszelkich okoliczności związanych z tym wypadkiem oraz informowania społeczeństwa o podjętych działaniach uniemożliwiających zaistnienie podanych zagrożeń w przyszłości.
2. Spowodowania w trybie pilnym decyzji zakazujących transportowanie przez aglomeracje białostocką i inne miasta w Polsce substancji toksycznych, żrących i wybuchowych, zagrażających w razie awarii ludzkości i powodujących klęskę ekologiczną”.

Swoje stanowisko w sprawie bezwzględnego zakazu ruchu niebezpiecznych pociągów sformułowała także Prokuratura Wojewódzka.

Na terenie miasta odbywały się akcje protestacyjne. Do największej, zorganizowanej przez środowiska opozycyjne, doszło 30 marca.

Pozew przeciwko Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie i Rejonowi Przewozów Kolejowych w Białymstoku wniósł Klub Obywatelski w Białymstoku. Po zasięgnięciu opinii biegłych, dnia 27 grudnia 1989 r., Sąd Wojewódzki w Białymstoku „zakazał przewozu przez Białystok, drogą kolejową, wagonów – cystern z chlorem”. W sentencji sędzia Maria Kazberuk przypomniała, że: „przyczyną wykolejenia cystern były zwyczajne zaniedbania. Odwlekano remont torów tłumacząc m.in. brakiem materiałów”. Biegły – Ryszard Sobieraj – szef zespołu ratowniczego z Płocka stwierdził:

„Gdyby na trasie znajdował się słupek lub podobna przeszkoda, na skutek rozerwania płaszcza cysterny mogło dojść do tragedii”.

COFNIJ SIĘ