

Hipoteza

Hipoteza to przypuszczenie, supozycja. Zachowuje ona tymczasowy charakter do czasu, gdy nie przejdzie długiego procesu weryfikacji, sprawdzenia; za pomocą badań, doświadczeń, zeznań, dowodów, itd. Hipoteza przestaje być hipotezą wtedy i tylko wtedy, gdy potwierdzamy lub odrzucamy jej prawdziwość. Są tylko dwie możliwości: prawda lub fałsz. W przypadku wszelkich katastrof, w tym lotniczych, zawsze stawia się hipotezę o zamachu, czyli świadomym działaniu osób, organizacji, instytucji, państw, mających na celu doprowadzenie do zamachu. To najtrudniejsza do udowodnienia z hipotez, gdyż nie kończy się wraz z katastrofą. Żyje i napędza się sama. To oczywiste, że polska prokuratura nie wyklucza, jako jednej z hipotez, zamachu na rządowy samolot, rozbity obok smoleńskiego lotniska 10 kwietnia 2010 roku, z polską prezydencką delegacją. Szczególne skomplikowanie śledztwa weryfikującego tę hipotezę ma miejsce wtedy, gdy ofiarami są najważniejsi dla państwa jego funkcjonariusze, gdy katastrofa miała miejsce poza granicami kraju, gdy najważniejsze dowody śledztwa są w obcych rękach.

Już 125 lat przed narodzeniem Chrystusa rzymski prawnik Lucius Cassius Longinus zalecał przy rozpatrywaniu spraw cywilnych i karnych stawianie obowiązkowego pytania: *Is fecit cui prodest* - komu to przyniosło korzyść, kto na tym zyskał. Zawsze zachodzi bowiem podejrzenie, że sprawcą jest ten, kto chciał odnieść z przestępstwa jakąś korzyść. Jest to więc po prostu

pytanie o motyw, tym bardziej gdy hipoteza nie zakłada nieszczęśliwego przypadku.

Do dziś stawiamy sobie pytania o przyczyny wypadku lotniczego, w którym zginął gen. Władysław Sikorski. Szczegóły katastrofy pod Gibraltarem (4 lipca 1943 roku) są dość powszechnie znane. Ponowne śledztwo w tej sprawie wszczęto w 2008 roku i toczy się ono nadal w katowickim oddziale IPN-u. Zdaniem prokuratorów, nie wszystkie jeszcze dokumenty zostały ujawnione, szczególnie przez Brytyjczyków. Kiedy prokuratorzy badają materialne dowody, historycy, dziennikarze naświetlają tło wydarzenia, które także może pomóc w odpowiedzi na tę podstawową prawniczą kwestię: cui bono.

Nie wszyscy wiedzą, że przed katastrofą gibraltarską miały miejsce trzy inne wydarzenia, których okoliczności wskazywały na nieudane próby zamachu na gen. Władysława Sikorskiego. Raz doszło do awarii sterów, innym razem do umieszczenia bomby zapalającej na pokładzie, ale najbardziej dramatyczny był lot z Montrealu do Waszyngtonu. 30 listopada 1942 roku gen. Sikorski leciał do Waszyngtonu na spotkanie z prezydentem Franklinem Delano Rooseveltem, z międzylądowaniem w Montrealu. Po zmianie samolotu na dwusilnikowy typu Lockheed Hudson wystartował, ale już na wysokości 100 metrów, lecąc z prędkością 100 mil na godzinę, znalazł się w śmiertelnym niebezpieczeństwie. Silniki przestały działać. Samolot dzięki przytomności pilota zakręcił w stronę lotniska i wylądował w polu na brzuchu. Nikt nie odniósł poważnych ran, mimo że

samolot uległ poważnemu zniszczeniu. Sikorski oficjalnie mówił o „wypadku”, ale jak zapewnia brytyjski historyk David Irving, w dokumentach zachowała się zupełnie odmienna opinia generała. Niemiecki sabotaż potwierdzili później Amerykanie, a potem Brytyjczycy.

Próby zamachu dokonano także na amerykański samolot z gen. Charles'em de Gaulle'm na pokładzie. Nieznani sabotażyści za pomocą silnego kwasu uszkodzili ster wysokości. W ostatniej chwili udało się zatrzymać startujący samolot. Z dokumentów ujawnionych po latach wynika, że gen. Charles de Gaulle był bardzo niewygodny dla Amerykanów. Franklin Delano Roosevelt w depeszy do Winstona Churchilla pisał nawet o wyeliminowaniu de Gaulle'a jako polityka, a Churchill nazywał francuskiego przywódcę „niezwykle trudnym człowiekiem”.

Tajemnicę skrywa wciąż lot sowieckiego samolotu z Warszawy do Moskwy z aresztowanymi przywódcami Polski Podziemnej, podstępnie zwabionymi na „rozmowy” z sowieckim gen. Iwanem Sierowem do Pruszkowa w dniu 27 marca 1945 roku. Najpierw aresztowano i wysłano do Moskwy Leopolda Okulickiego, Stanisława Jankowskiego i Kazimierza Pużaka, a następnego dnia zapakowano do samolotu pozostałych aresztowanych przedstawicieli polskiego rządu i stronnictw politycznych. Byli to: Adam Bień, Antoni Pajdak, Stanisław Jasiukiewicz, Kazimierz Bagiński, Stanisław Mierzwa, Zbigniew Stypułkowski, Kazimierz Kobylański, Józef Chaciński, Franciszek Urbański, Eugeniusz Czarnowski, Stanisław Michałowski i Józef Steller-

Dąbski. Samolot lądował awaryjnie we mgle na śniegu w okolicach Iwanowo-Woznieńska, tylko dzięki nadzwyczajnym umiejętnościom kapitana NKGB. Przejął on mianowicie stery od zrozpaczonego pilota, który zakomunikował, że Moskwa nie przyjmuje samolotu i skończyło się paliwo. W zachowanych dokumentach Centralnego Archiwum Wojskowego na temat moskiewskiego procesu przywódców polskiego Państwa Podziemnego, które przywołuje w swojej książce Piotr Kołakowski („Pretorianie Stalina - sowieckie służby bezpieczeństwa i wywiadu na ziemiach polskich 1939-1945”), zawarty jest opis tego wydarzenia: „Było to tak wspaniałe [awaryjne lądowanie - przyp. WR], że Polacy, którzy zrozumieli, że poświęcono także dla „politycznej” katastrofy również i czterech bolszewików, naprawdę szczerze bili lotnikom brawo”.

Zawsze gdy na pokładzie rozbitego samolotu są prominentni politycy, przywódcy krajów, stawianie hipotez odbywa się w sposób bardzo ostrożny, a śledztwu towarzyszy nadzwyczajna tajemnica, która niestety potęguje różnorakie podejrzenia. Nie wolno drwić z ludzi, którzy stawiają hipotezy i pytają o motywy.

Śledztwo smoleńskie zapowiada się na bardzo długie. Miejmy nadzieję, że polskim oficerom śledczym starczy odwagi i determinacji dla wyjaśnienia tragedii smoleńskiej.

Wojciech Reszczyński

Autor jest komentatorem w programie 3 Polskiego Radia S.A.

222Nasz Dziennik 10.02.2011