

## **Mglista noc na stacji Susz**

Po słonecznym dniu, noc z 30 września na 1 października 1985 roku na linii kolejowej Iława – Prabuty, a w tym na stacji Susz i w jej okolicach, była chłodna, temperatura powietrza nie przekraczała plus 6°C, było mglisto. Mgła występowała pasmami przesuwanymi przez słaby wiatr, wtedy widzialność sygnałów świetlnych ograniczona była do kilkunastu metrów.

Nad ranem 1 października między godziną trzecią a czwartą nad stacją Susz zatrzymała się fala skondensowanej mgły, która ograniczała widzialność sygnałów świetlnych do 50-100m, w pobliżu tej stacji sytuacja była także niekorzystna i widzialność wynosiła kilkaset metrów.

Stacja Susz położona jest na odcinku dwutorowej linii Iława – Prabuty, między stacjami Redaki i Prabuty. Ma dwa tory główne zasadnicze oraz jeden uniwersalny tor główny dodatkowy nr 4, a oprócz tego tory boczne. Od strony stacji Redaki znajduje się nastawnia dysponująca Su, która mieści się w wykuszu budynku stacyjnego. W odległości około 188 m od tej nastawni w kierunku stacji Redaki, między semaforem wjazdowym a drogą zwrotnicową na 232,240 km usytuowany jest przejazd strzeżony. Od strony Prabut znajduje się nastawnia wykonawcza Su-1 odległa od nastawni dysponującej o 680 m. Granica okręgów nastawni dysponującej Su i nastawni wykonawczej Su-1 przebiegała na 232,754 km, a w terenie przez rozjazd nr 9 położony w torze bocznym nr 17, w odległości 326 km (w kierunku Prabut) od nastawni dysponującej Su, a od nastawni wykonawczej Su-1 - 334 m.

Dyspozytorowi odcinkowemu przewozów w Olsztynie, Stefanowi S., nocna służba przebiegała raczej pomyślnie, choć zdarzały się trudności ruchowe spowodowane „korkowaniem się” stacji Iława, co odczuwało się na przyległych do tej stacji odcinkach linii i co wymagało operatywnego kierowania ruchem pociągów towarowych, by sprawnie i bez opóźnień przeprowadzić pociągi pasażerskie. Około godziny trzeciej po północy miał on nieprzyjemną scysję z dyżurnym ruchu stacji Susz, na którego opieszała prace, a w tym na przetrzymywanie pociągów towarowych przed semaforami wjazdowymi, uskarżali się dyżurni ruchu sąsiednich stacji. Oprócz wyjaśnienia sprawy dyspozytor odcinkowy polecił dyżurnemu ruchu stacji Susz przyjąć z Prabut pociąg towarowy nr 70992 (składający się z cystern z olejem napędowym) na tor główny dodatkowy nr 4, który dopiero po przyjeździe pociągu pospiesznego nr 81202 (relacji Kołobrzeg – Warszawa Zach.) mógł być wyprawiony ze stacji Susz w dalszą drogę w kierunku Iławy.

Około 4.05-4.08 dramatyczny krzyk w seltonie oderwał dyspozytora odcinkowego, Stefana S., od normalnych zajęć.

„Ratunku, ludzie się palą, pośpieszny najechał na beczki z paliwem ... pomocy – pali się!” – wołał ktoś zadyszanym i zdławionym głosem. Zaskoczony dyspozytor odcinkowy zdołał się tylko tyle dowiedzieć, że mówi nastawniczy stacji Susz, że tragedia nastąpiła na stacji Susz i ... wołający o pomoc wyłączył się. Stefan S. nie namyślając się wiele wszczął alarm wzywając karetki pogotowia ratunkowego, sekcje straży pożarnej, pociągi ratunkowe. Zawiadomił też swojego przełożonego, starszego dyspozytora, i innych dyspozytorów pracujących na nocnej zmianie. Zawiadomiono też organa MO, dyrektora Rejonu Przewozów Kolejowych w Olsztynie, Północną DOKP, kontrolerów służb techniczno-eksploatacyjnych. Nie minęło 20 minut, kiedy pierwsze karetki pogotowia ratunkowego i sekcje straży pożarnej były na stacji Susz lub do niej dojeżdżały. Wyruszyły też pociągi ratunkowe ze stacji Iława, Malbork, Olsztyn i Tczew.

Stefan S. wobec niezgłaszania się do telefonów i do seltonu dyżurnego ruchu stacji Susz, odtworzył fakty przy pomocy dyżurnych ruchu stacji Prabuty i Redaki: pociąg pośpieszny nr 81202 musiał najechać na koniec pociągu towarowego nr 70992 prowadzącego wagony cysterny załadowane olejem napędowym. Stefan S. zdawał sobie sprawę, że mogą być potrzebne lokomotywy do odciągnięcia końcówek wagonów osobowych pociągu pospiesznego i czołowych cystern pociągu towarowego, dlatego zarządził niezwłocznie posłanie do stacji Susz lokomotyw spalinowych z pociągu towarowego nr 58587 ze stacji Mikołajki oraz ze stacji Redaki, z pociągu towarowego nr 52682.

Pierwszy wstępny meldunek o wypadku Stefan S. otrzymał około godziny 4.20 od będącego poza służbą dyżurnego ruchu stacji Susz, Włodzimierza R., który podał, że pociąg pospieszny najechał na pociąg towarowy złożony z wagonów cystern, spiętrzone wagony osobowe i wagony cysterny palą się, SA zabici i ranni. Dyspozytor odcinkowy polecił Włodzimierzowi R. przejąć czasowo obowiązki dyżurnego ruchu, zamknąć przyległe do stacji Susz szlaki, przyjąć po torach zamkniętych ze stacji Prabuty i Redaki lokomotywy do odciągnięcia wagonów osobowych i cystern, by ograniczyć szkody i Włodzimierz R. przystąpił do działania.

Załogi pierwszych karetek pogotowia ratunkowego i wozów strażackich dojeżdżających do stacji Susz już z odległości kilkuset metrów widziały w mglistych nocnych ciemnościach ogromną lunę. Na miejscu oczom ich ukazał się przerażający widok. Kilka spiętrzonych i rozbitych wagonów osobowych oraz wagonów cystern paliło się, z uszkodzonych cystern obficie wyciekało płynne paliwo podsycając i rozszerzając pożar. Po peronie wzdłuż płonących wagonów biegało w białiznie kilkunastu przerażonych pasażerów, wołając coś i krzycząc. W palących się wagonach rozległy się krzyki i wezwania pomocy. Przez okna i naderwane dachy wagonów osobowych

(sypialnego i z miejscami do leżenia) wydobywali się najczęściej tylko w bieliźnie, wystraszeni, nie bardzo wiedzący, co się stało, pasażerowie. Na ziemi tuż przy palących się wagonach leżało kilku rannych, niektórzy z ciężkimi obrażeniami cieleśnymi. Rannym i przerażonym pasażerom pomagali przypadkowi ludzie, w tym mieszkańcy Susza, grzybiarze i myśliwi, kolejarze i żołnierze. Wydobywali pasażerów z wagonów, odprowadzali lub przenosili rannych do poczekalni w budynku stacyjnym i starali się im w jakiś sposób pomóc i ulżyć.

Ekipy lekarskie przystąpiły niezwłocznie do udzielania pomocy poszkodowanym, przewożąc tych z cięższymi obrażeniami do szpitali w Iławie i w Prabutach, a poczekalnia przemieniła się w punkt doraźnej pomocy. Strażacy zajęli się przede wszystkim, opanowywaniem i lokalizacją pożaru (była bowiem realna groźba wybuchu rozgrzanych pożarem wagonów cystern), ale też pomagali wydobywać pasażerów uwieczonych w rozbitych wagonach.

W tym czasie przybył, mieszkający w odległości około 1000 m od budynku stacyjnego, zawiadowca stacji i pokierował wstępną akcją ratunkową oraz zaczął zabezpieczać dokumenty i urządzenia sterowania ruchem pociągów. Przy okazji ustalił, że przyczyną tej katastrofy było przyjęcie pociągu pospiesznego na zajęty tor.

Po godzinie 5.00 lokomotywa spalinowa przybyła ze stacji Redaki, odciągnęła z miejsca wypadku na bezpieczną odległość skład pociągu towarowego, tj. 22 cysterny (stanowiące niewykolejoną część jego składu). To samo uczyniono z ośmioma końcowymi wagonami osobowymi składu pociągu pośpiesznego przybyłą z Prabut lokomotywą.

Uniknięto rozszerzenia się pożaru, jednak sytuacja była bardzo groźna, ponieważ z rozbitych i uszkodzonych cystern nadal obficie wypływał olej napędowy (w sumie wypłynęło około 130 ton). Należało nadal gasić pożar.

Na stację Susz przybyła komisja dyrekcyjna, przystępując do opisywania sytuacji oraz do ustalenia i odtwarzania okoliczności, które doprowadziły do tak tragicznego wypadku. O godzinie ósmej rano wiadomość o wypadku podano w dzienniku radiowym.

Poniższy opis wydarzeń powstał na podstawie ustaleń komisji dyrekcyjnej.

O godzinie 19.00 30 września 1985 roku na nastawni dysponującej Su po 24-godzinny odpoczynku objął służbę dyżurny ruchu, Zygmunt S. Na stacji Susz pracowało na zmianę czterech dyżurnych ruchu. Zygmunt S. posiadał 23-letni staż na stanowisku dyżurnego, a na tej stacji pracował bez przerwy od sierpnia 1966 roku. Był on, w ocenie przełożonych, doświadczonym i dobrym pracownikiem.

Na nastawni wykonawczej Su-1 objął służbę nastawniczy, Marcin K., o ponad 2-letnim stażu na tym stanowisku. Po objęciu służby około 19.30 do dyżurnego ruchu, Zygmunta S. zatelefonowała z kasy biletowo-bagażowej kasjerka, która poprosiła go, by na chwilę przyszedł do kasy. Zygmunt S. odmówił tłumacząc się brakiem wolnego czasu. Po około 30 minutach został ponownie zaproszony do kasy biletowej i tym razem poszedł tam. Było po godzinie dwudziestej. Po wejściu (jak podał Zygmunt S.) stwierdził, że w pomieszczeniu kasowym, oprócz dyżurnej kasjerki były jeszcze jej dwie koleżanki z pracy, ale poza służbą. Na stole stały cztery niezbyt duże kieliszki napełnione bezbarwną wódką i wszyscy opróżnili je. Jaka to była okazja, nie ustalono. Po wypiciu kieliszka wódki Zygmunt S. powrócił do swych zajęć i jak wyjaśnił, więcej już w czasie dyżuru wódki nie pił.

Po godzinie dwudziestej trzeciej zawiadowca stacji, Andrzej Z., przeprowadził kontrolę nocną na nastawni dysponującej Su i nie stwierdził nieprawidłowości w pracy dyżurnego ruchu, Zygmunta S., ale pouczył go o konieczności stosowania zamknięć pomocniczych w przypadku zatrzymania się pociągów na torach głównych (§66 przepisów ruchu R1), o czym zrobił odpowiedni zapis w dzienniku ruchu. Zastał też na nastawni dysponującej dyżurną kasjerkę, ale jej obecność powiązał z ciążącym na niej dodatkowym obowiązkiem magazyniera (odbior przesylek ekspresowych z pociągów pasażerskich). Andrzej K. przeprowadził też kontrolę na nastawni wykonawczej Su-1 i również nie stwierdził nieprawidłowości. Po tych czynnościach służbowych zawiadowca stacji udał się do domu.

Zrazu wydawało się, że służba nocna na stacji Susz przebiegnie bez zakłóceń, ale już od około 1.40 pierwszego października zaczęły się zakłócenia w pracy dyżurnego ruchu, Zygmunta S., wskazujące na znaczne zmęczenie, niedyspozycje, albo też na rażąco niedbale pełnienie obowiązków służbowych. Przejawiało się to m.in. w niedbałym i ze znacznymi błędami prowadzeniu dziennika ruchu, bezzasadnym zatrzymywaniu pociągów przed semaforami wjazdowymi, niezgłaszaniu się do telefonów na wywołania przez dyżurnych ruchu sąsiednich stacji Redaki i Prabuty, jak i przez nastawniczego nastawni wykonawczej Su-1, niewykonywaniu polecenia dyspozytora odcinkowego przewozów.

Dziennik ruchu prowadzony przez dyżurnego ruchu, Zygmunta S., stanowiący podstawowy dokument prowadzenia ruchu pociągów, budził poważne zastrzeżenia, a mianowicie: zapisy były niewyraźne, często nieczytelne, niektóre wycierane gumką lub poprawiane, nierzadko błędne lub przekłamanie numery pociągów, niewłaściwe godziny przybycia i odjazdów pociągów.

Po godzinie drugiej dyżurny ruchu stacji Redaki, Zenon P., nie mógł się porozumieć z dyżurnym ruchu stacji Susz w sprawie kursowania pociągów, a zwłaszcza zatrzymania przed semaforem wjazdowym do stacji Susz pociągu nr 15093, ponieważ Zygmunt S. po prostu nie zgłaszał się do telefonu. Wobec tego także Zenon P., po telefonicznym upewnieniu się u dróżnika przejazdowego przejazdu strzeżonego na 232,240 km (odległego o około 188 m od nastawni dysponującej Su stacji Susz) Heleny G., że pociąg towarowy (nr 15093) stoi przed semaforem wjazdowym (kształtowym) do stacji Susz wskazującym sygnał „Stój”, polecił Helenie G. zamknąć rogatki przejazdowe i udać się do stacji Susz na nastawnię dysponującą Su, żeby sprawdzić, co się stało z dyżurnym ruchu.

Dróżnik przejazdowy, Helena G., zamknęła rogatki przejazdowe, strażnicę i udała się do budynku stacyjnego w Suszu. Przez okno zobaczyła, że w oświetlonym pomieszczeniu nastawni dysponującej nie było nikogo, weszła więc do środka, rozejrzała się – kilkakrotnie zawołała dyżurnego. Nikt jej nie odpowiedział. Wychodząc z nastawni zastanawiała się, gdzie go szukać, gdy podszedł do niej żołnierz pytając gdzie jest dyżurny ruchu, ponieważ on chce kupić bilet do Malborka, a okienko kasy biletowej jest zamknięte. Odpowiedziała, że dyżurny ruchu chwilowo jest nieobecny na nastawni, ale przypomniała sobie, że przecież w nocy kasa biletowa powinna być czynna. Stwierdziła, że okienko kasy biletowej nie jest zasłonięte, a wnętrze pomieszczenia kasowego oświetlone. Podeszła do okienka kasowego i kilkakrotnie zapukała w nie, ale nikt nie podszedł do okienka, ani też nie odezwał się. Wobec tego zastukała głośniejszym głosem, następnie już kilkakrotnie mocno i donośnie. Odpowiedziała jej cisza. Helena G. pocieszyła żołnierza, że kasjerka na chwilę wyszła i niebawem powróci do kasy. Pozostawiła żołnierza w holu budynku stacyjnego, a sama wyszła na peron, rozejrzała się i ku swojemu zdziwieniu w pomieszczeniu nastawni dysponującej Su zobaczyła dyżurnego ruchu. Odetchnęła z ulgą, podeszła do uchylonego okna nastawni i powiedziała Zygmuntowi S., że przyszła go zawiadomić, iż przed semaforem wjazdowym od strony Redak stoi pociąg oraz by zgłaszał się do telefonów. Na to Zygmunt S. odpowiedział ostro, by udała się na przejazd, bo zaraz będzie wjazd pociągu z Redak do stacji Susz, a w ogóle by nie wtrącała się do spraw nie należących do niej: lepiej by było, gdyby pilnowała przejazdu, a nie jego. Po takiej przyprowadzie Helena G. udała się na strażnicę przejazdu.

Nim Helena G. odnalazła dyżurnego ruchu stacji Susz, Zygmunta S. i zdołała powrócić na strażnicę, dyżurni ruchu stacji Prabuty i Redaki zaniepokojeni, że nie zgłaszał się on do telefonu, bezzasadnie zatrzymywał pociągi przed semaforami wjazdowymi do stacji Susz, bardzo często przekłamywał numery pociągów oraz z opóźnieniem i niewłaściwie przekazywał informacje o pociągach, podzielili się spostrzeżeniami z dyspozytorem odcinkowym, Stefanem S., przypuszczając, że Zygmunt S. chyba często zasypia przy

biurku lub oddała się z nastawni. Poinformowali też o tym, że posłali dróżniczkę przejazdową na nastawnię dysponującą stacji Susz, by sprawdziła, co się dzieje z dyżurnym ruchu. Na takie dictum dyspozytor odcinkowy odłożył inne sprawy i zaczął przez urządzenie seltonowe wywoływać Susz, ale nikt się nie zgłaszał: próbował też telefonem bazowym, ale bez rezultatu. Pomagali mu dyżurni ruchu z Prabut i z Redak wywołując telefonami zapowiadawczymi dyżurnego ruchu w Suszu. W końcu, około 2.50 dyżurny ruchu stacji Susz, Zygmunt S., zgłosił się do seltonu (było to już po wizycie dróżniczki przejazdowej na nastawni dysponującej Su) i ostro zapytał dyspozytora odcinkowego, co się stało, że podnosi taki alarm. Tupet Zygmunta S. nie tylko zaskoczył, ale i zdenerwował Stefana S., lecz opanował się i spokojnie zapytał o pociąg nr 15093. Odpowiedź Zygmunta S. była krótka: „nie odszedł z Redak”. Dyspozytor: „Od ponad 40 minut stoi przed semaforem wjazdowym do Susza – zobacz przez okno”. Odpowiedź po krótkiej chwili: „Rzeczywiście coś stoi, to Redaki nie dały odejścia”. Na to słuchający na seltonie dyżurny ruchu stacji Redaki: „Zobacz na blok końcowy, przekazałem ci informację telefoniczną: pociąg nr 15093 odjechał z Redak o 2.11”. Zygmunt S. użył kilku niecenzuralnych słów i stwierdził, że przepuszcza pociąg nr 15093 do Prabut. Na zakończenie dyspozytor odcinkowy ostrzegł Zygmunta S., że w przypadku ponownego stwierdzenia nieprawidłowości z jego strony podejmie odpowiednie kroki i wydał mu (w obecności słuchających dyżurnych ruchu stacji Prabuty i Redaki) następujące polecenia dla kierunków:

- parzystego: po pociągu osobowym nr 60012 (relacji Prabuty – Iława) odjedzie ze stacji Prabuty pociąg towarowy nr 70992 (relacji Gdańsk Olszynka); pociąg ten na stacji Susz należy przyjąć na tor główny dodatkowy nr 4 i będzie go można wyprawić z Susza do stacji Redaki (w kierunku Iławy) dopiero po przejeździe przez stację Susz pociągu pospiesznego nr 81201 (relacji Kołobrzeg – Warszawa Zach.),

-nieparzystego: pociąg towarowy nr 58587, który niebawem odejdzie ze stacji Redaki, należy przepuścić przez stację Susz do Prabut, ponieważ pociąg osobowy nr 1523 (relacji Łódź Kal. – Gdynia) jest opóźniony o około 40 minut.

Zygmunt S. przyjął bez zastrzeżeń polecenie dyspozytora odcinkowego zapewniając, że ściśle je wykona. Po tym zapewnieniu zarówno Stefan S., jak i dyżurni ruchu odetchnęli z ulgą, wydawało się, że do godziny siódmej, to jest do zakończenia służby, nie będzie nieporozumień.

Po powrocie na strażnicę przejazdu strzeżonego na 232,240 km Helena G. powiadomiła dyżurnego ruchu stacji Redaki, Zenona P., o wykonaniu polecenia i dodała, że pociąg towarowy nadal stoi przed semaforem

wjazdowym stacji Susz wskazującym sygnał „Stój”. Zenon P. podziękował Helenie G. za pomoc i zapewnił ją, że będzie interweniował o przyjęcie tego pociągu do stacji Susz. Zadzwoił i Zygmunt s. zapewnił, że pociąg nr 15093 wjeżdża już do Susza. Dopiero o 3.07 odblokował się na stacji Redaki blok początkowy półsamoczynnej blokady liniowej (do stacji Susz), a po chwili zmęczony głos Zygmunta S. poinformował Zenona P. o przybyciu pociągu nr 15093 do stacji Susz. W prowadzonym przez siebie dzienniku ruchu Zygmunt s. wpisał przybycie i odjazd pociągu nr 15093 do Prabut o 3.00. Pociąg ten przybył do Prabut o 3.19.

O 3.10 ze stacji Redaki odjechał do Susza pociąg nr 58587, który czekał około 25 minut na przybycie pociągu nr 15093 do stacji Susz i zgodnie z poleceniem dyspozytora odcinkowego miał dojechać do stacji Prabuty przed opóźnionym pociągiem osobowym nr 1523.

Dyżurny ruchu stacji Susz, Zygmunt S., wpisał ten pociąg w dzienniku ruchu pod przekłamanym nr 68887 i o nieczytelnej godzinie odjazdu ze stacji Redaki. I znów po kilkuminutowym bezzasadnym zatrzymaniu przed semaforem wjazdowym stacji Susz pociąg został przyjęty i wjechał o 3,28 na tor główny dodatkowy nr 4. Należy dodać, że nie było żadnych przeszkód technicznych, by przed opóźnionym pociągiem osobowym nr 1523 (relacji Łódź Kal. – Gdynia) wyprawić pociąg nr 58587 z Susza do Prabut. Zygmunt S. tłumaczył już po wypadku, że nie wykonał polecenia dyspozytora odcinkowego, ponieważ pociąg nr 58587 wydłużył czas jazdy z Redak do Susza (czego nie potwierdzał zapis na taśmie szybkościomierza) i dlatego postanowił zezwolić na wyprzedzanie tego pociągu przez pociąg osobowy nr 1523.

To niewykonanie polecenia dyspozytora odcinkowego miało związek z powstałym nieco później wypadkiem.

O 3.05 odjechał z Prabut pociąg osobowy nr 60012 (relacji Prabuty – Iława), który po półminutowym postoju na stacji Susz o 3.16 odjechał do stacji Redaki, gdzie przybył o 3.25. W odstępie stacyjnym za pociągiem osobowym 60012 odjechał o 3.18 z Prabut do Susza pociąg towarowy nr 70992 (relacji Gdańsk Olszynka – Gutkowo) prowadzony elektrowozem ET22-404 przez maszynistę, Jana G. i młodszego maszynistę, Leona M. Składał się z 26 wagonów-cystern załadowanych olejem napędowym, miał 79 osi o łącznym ciężarze brutto 1844 tony (długość tego pociągu łącznie z lokomotywą wynosiła 464 m). Po kilkuminutowym postoju przed semaforem wjazdowym wjechał o 3.30 na tor główny zasadniczy nr 2 stacji Susz. Pociąg zatrzymał się w okręgu nastawni dysponującej Su, tuż przed semaforem wyjazdowym wskazującym sygnał „Stój”.

Nastawniczy nastawni wykonawczej Su-1, Marcin K., po stwierdzeniu, że pociąg nr 70992 wjechał, rozwiązał drogę przebiegu, zablokował blok końcowy półsamoczynnej blokady liniowej do Prabut, założył klin zastawczy na drażku przebiegowym (co uniemożliwiało wjazd pociągu z Prabut na tor nr 2 stacji Susz) i zatelefonował do dyżurnego ruchu, Zygmunta S., z zapytaniem, o której godzinie wpisać fakt założenia klinów zastawczych ze względu na zajęcie toru nr 2 przez pociąg nr 70992. Na to otrzymał odpowiedź, że nie trzeba tego robić, ponieważ pociąg już odjechał do Redak.

Marcin K. był tym zdziwiony, ale nie sprzeciwiał się, gdyż sądził, że dyżurny ruchu wiedział lepiej od niego co robi, ponieważ pociąg stał i wyjeżdżał z jego okręgu, tj. z okręgu nastawni dysponującej.

Około godziny 3.40 odjechał z Susza do Prabut opóźniony pociąg osobowy nr 1523. W tym też czasie pogorszyły się warunki atmosferyczne, na stacji Susz nasunęły się pasma gęstej mgły, które w niektórych miejscach ograniczały widoczność do 30-50 m. Po wyjeździe z Susza pociągu osobowego Zygmunt S. poinformował nastawniczego, że teraz nastąpi wyjazd do Prabut pociągu „z bloku” i Marcin K. zrozumiał, że chodziło tu o pociąg nr 58587 stojący na torze nr 4. Przy tej okazji nastąpiło kilkakrotne zablokowanie i odblokowanie bloku nakazu, ponieważ Zygmunt S. zamiast bloku nakazu z toru nr 4, blokował ten z toru nr 1 do Prabut. Po odblokowaniu się bloku początkowego z Prabut, nastawniczy, Marcin K., dla upewnienia się poinformował dyżurnego ruchu, Zygmunta S., że przygotował drogę przebiegu na wyjazd pociągu towarowego z toru nr 4 do Prabut i za chwilę poda sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym, na co otrzymał odpowiedź: „to dobrze”. O 3.52 odjechał z toru nr 4 stacji Susz pociąg nr 58587 do Prabut.

Około 3.55 (po postoju przed semaforem wjazdowym) przybył do Redak na tor nr 1 pociąg 201L (elektrowóz luzem), który zatrzymał się przed semaforem wyjazdowym do Prabut wskazującym sygnał „Stój”. W czasie postoju przed semaforem wjazdowym maszynista lokomotywy zapytał przez radiotelefon dyżurnego ruchu stacji Susz o przyczynę postoju i otrzymał odpowiedź niezrozumiałą, ale ze względu na to, że w tym czasie został podany na semaforze wjazdowym sygnał zezwalający, zrezygnował z dociekania przyczyny zatrzymania.

Zbliżała się pora przejazdu przez stację Susz pociągu pospiesznego nr 81201 relacji Kołobrzeg – Warszawa Zach. Nim jednak do omówienia tego przystąpię, należy jeszcze powiedzieć kilka słów o rozmowach przeprowadzonych między maszynistą pociągu towarowego nr 70992, Janem G a dyżurnym ruchu, Zygmuntem S.

Po zatrzymaniu się tego pociągu na stacji susz Jan G. nawiązał kontakt przez radiotelefon z dyżurnym ruchu, Zygmuntem S., ale ponieważ rozmowa



była bełkotliwa i mało zrozumiała, więc Jan G. udał się na pobliska nastawnię dysponująca Su, gdzie dyżurny ruchu zapewnił go, że pociąg zaraz odjedzie do Redak. Po telefonicznym porozumieniu z dyspozytorem lokomotywowni w Iławie maszynista, Jan G. powrócił na lokomotywę i po upływie około 2-3 minut na semaforze wyjazdowym toru nr 2 do Redak został podany sygnał „Wolna droga”. Jan G. wyluzował uprzednio zahamowany skład pociągu nr 70992 i uruchomił lokomotywę i około 3.59 zaczął wyjeżdżać ze stacji Susz do Redak.

O 3.54 (czyli dwie minuty później w stosunku do rozkładu jazdy z powodu wydłużonego wyładunku przesyłek ekspresowych) odjechał z Prabut do Susza pociąg pospieszny nr 81202 (relacji Kołobrzeg – Warszawa Zach.) prowadzony elektrowozem EU07-159 przez maszynistę, Kazimierza O. i drużynę konduktorską w składzie: kierownik pociągu Stanisław G., konduktorzy rewizyjni – Sławomir G. i Stanisław R., konduktor rozdawca, Hieronim T., oraz pracownik poczty (w części wagonu bagażowo-pocztowego). Pociąg nr 81202 miał 13 wagonów (w tym za lokomotywą znajdował się wagon bagażowo-pocztowy, za nim wagony sypialne i z miejscami do leżenia). W wagonie służbowym (bagażowo-pocztowym) oprócz kierownika pociągu, konduktora rozdawcy i pracownika poczty, czasowo przebywali konduktor rewizyjny, Sławomir G. i pasażerka, Danuta M.

Jak już wiadomo, dyżurny ruchu stacji Susz, Zygmunt S. między godzinami trzecią a czwartą 1 października 1985 roku:

- nie wykonał polecenia dyspozytora odcinkowego przepuszczenia przez stację Susz pociągu nr 58587 (z Redak do Prabut) przed opóźnionym pociągiem osobowym nr 1523 i przyjął ten pociąg na tor główny dodatkowy nr 4, aby mógł go wyprzedzić pociąg nr 1523.

- w związku z tym przyjął na tor główny zasadniczy nr 1 (tor nr 4 zajęty był w tym czasie przez pociąg nr 58587) pociąg towarowy nr 70992 (który miał być wyprzedzony przez pociąg pospieszny nr 81202); po wyjeździe pociągu nr 58587 tor główny nr 4 był wolny i na ten tor powinien być przyjęty i z niego wyprowadzony (do stacji Redaki) pociąg pospieszny nr 81202,

- po wjeździe na tor główny zasadniczy nr 2 pociągu nr 70992 nie założył na nastawni dysponującej Su na drażku przebiegowym klina zastawczego i nie polecił tego uczynić nastawniczemu nastawni wykonawczej Su-1, Marcinowi K. tak, by uniemożliwiło to przygotowanie drogi przebiegu na wjazd pociągu z Prabut na zajęty tor nr 2 stacji Susz,

- w kontrolce zajętości torów na torze nr 2 bezzasadnie przekreślił zapis pociągu nr 70992, a wpisał pociąg nr 81202,

- przed przyjęciem pociągu nr 81202 na tor nr 2 nie upewnił się czy ten tor był wolny: cysterny pociągu towarowego nr 70992 stały naprzeciw parterowej nastawni dysponującej Su, w odległości kilkunastu metrów od niej: wystarczyło spojrzeć przez okno tej nastawni na tory, by się przekonać, że tor nr 2 był zajęty przez wagony.

Po otrzymaniu informacji o odjeździe z Prabut pociągu pospiesznego nr 81202 dyżurny ruchu, Zygmunt S. (mimo przedstawionych powyżej rażących naruszeń obowiązków służbowych), nie upewnił się nawet przez spojrzenie przez okno nastawni, czy tor główny zasadniczy był wolny, wpisał do dziennika ruchu wjazd tego pociągu na tor nr 2, zamówił na nastawni wykonawczej Su-1 przygotowanie drogi przebiegu na wjazd pociągu nr 81202, i mając odblokowany blok początkowy półsamoczynnej blokady liniowej do stacji Redaki ustawił na semaforze wyjazdowym z toru nr 2 sygnał „Wolna droga” na który to sygnał został uruchomiony stojący na tym torze pociąg towarowy nr 70992.

Nastawniczy nastawni wykonawczej Su-1, Marcin K., po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu i podaniu na semaforze wjazdowym sygnału „Wolna droga” na wjazd pociągu pospiesznego nr 81202 na tor nr 2, sprawdził przez okno nastawni czy tor jest wolny i przekonał się że w jego okręgu nastawczym nie ma przeszkód do jazdy po torze nr 2 (pociąg nr 70992 na torze nr 2 stał całą swą długością w okręgu nastawni dysponującej Su). Po przygotowaniu drogi przebiegu Marcin K., ustawił na semaforze wjazdowym sygnał „Wolna droga”, a gdy odezwał się dzwonek sygnalizujący ustawienie semafora wyjazdowego z toru nr 2 w położenie „Wolna droga”, podał na tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego z toru nr 2 (do Redak) sygnał „Semafor wskazuje sygnał Sr2 „Wolna droga””. Tak więc „podajka” dla pociągu pospiesznego nr 81202 była gotowa, sprzyjała temu dodatkowa mgła przesuwająca się przez stację Susz.

Po wyjeździe ze stacji Prabuty, maszynista pociągu pospiesznego nr 81202, Kazimierz O. rozwinął rozkładową szybkość, mijając na szlaku jadący po sąsiednim torze pociąg nr 58587, maszyniści przyciemnili światła czołowe lokomotyw niejako się pozdrawiając i zarazem dowodząc, że czuwali. Zbliżając się do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego stacji susz Kazimierz O. wiedział, że pociąg pospieszny miał wjazd do stacji Susz, ale nie widział jeszcze we mgle sygnału na tarczy ostrzegawczej semafora wyjazdowego, więc nieco ograniczył szybkość pociągu (do około 85-90 km/h) i na wszelki wypadek – chcąc się upewnić, czy semafor wyjazdowy wskazywał sygnał „Wolna droga” – wywołał przez radiotelefon dyżurnego ruchu stacji Susz, a gdy ten się zgłosił, spytał go, czy pociąg nr 81202 ma przelot przez stację Susz. Dyżurny ruchu, Zygmunt S., w sposób jednoznaczny zapewnił go, że semafor wyjazdowy z toru nr 2 wskazuje sygnał „Wolna droga” i dodał,

że z powodu uszkodzenia tarczy ostrzegawczej tego semafora sygnał na niej może być niewyraźny. Po około 39 sekundach w radiotelefonie usłyszano krzyk: „81202 zatrzymaj się”, „81202 stój” i zaraz jakby westchnienie: „o Boże”, a po chwili wołanie: „dyżurny Susz, coś mnie pchnęło, coś chyba najechało”. Te rozmowy przez radiotelefon słyszeli m.in. dyżurni ruchu sąsiednich stacji Prabuty i Redaki, maszyniści pociągu nr 58587 i lokomotywy manewrowej na stacji Iława. Było dla nich oczywiste, że w Suszu zdarzył się wypadek.

Nastawniczy nastawni wykonawczej Su-1, Marcin K., obserwował przez okno wjeżdżający pociąg pospieszny. Pociąg minął go i zarazem potem usłyszał potężny huk i jakby detonację, a przez mgłę zobaczył czerwony błysk i za chwilę jakby łunę ognia. Zaraz też zapytał telefonicznie dyżurnego ruchu, Zygmunta S. co się stało, na co otrzymał odpowiedź, że „nie wie, co tak huknęło”. Nastawniczy, Marcin K. pobiegł na nastawnie dysponującą Su, skąd powiadomił dyspozytora odcinkowego o wypadku. Po powrocie na nastawnię, Marcin K., nie rozwiązał drogi przebiegu przygotowanej i utwierdzonej na wjazd pociągu nr 81202. Oprócz tego postąpił zgodnie z obowiązującymi przepisami, umożliwił szybsze ustalenie przyczyny wypadku.

Jak wspomniano już wyżej, gdy na semaforze wyjazdowym toru nr 2 podany został sygnał „Wolna droga”, maszynista pociągu towarowego nr 70992, Jan G. około 3.59 uruchomił pociąg i zaczął wyjeżdżać z toru nr 2 do stacji Redaki. Po przejechaniu 20-40 m przy szybkości około 8 km/h drużyna trakcyjna odczuła gwałtowne pchnięcie pociągu do przodu. W głównym przewodzie hamulcowym stwierdziła spadek ciśnienia powietrza do zera i niemal natychmiastowe zatrzymanie się pociągu nr 70992. Maszynista Jan G. zaskoczony tym pchnięciem podał przez radiotelefon meldunek, że coś najechało na koniec jego pociągu. Zaraz też udał się w kierunku końca pociągu nr 70992 i przekonał się, co się stało. Około 4.40 przybył na stację w Suszu zawiadowca stacji, który po zorientowaniu się w sytuacji, a zwłaszcza w przebiegu akcji ratunkowej oraz co do przyczyn wypadku, podjął wiele decyzji m.in. polecił wezwać nowego dyżurnego ruchu, aby zmienił na służbie Zygmunta S. któremu polecił nie oddalać się od nastawni do czasu przybycia komisji dochodzeniowej. Po godzinie piątej Zygmunt S. skorzystał z chwilowej nieobecności zawiadowcy i oddalił się, znikając na około 17 godzin.

Na podstawie sporządzonej dokumentacji powypadkowej, a w tym ustaleń kolejowej komisji dochodzeniowej, nastąpiły następujące zniszczenia i uszkodzenia:

- w pociągu pospiesznym nr 81202 (od jego czoła) elektrowóz został całkowicie zniszczony i zgnieciony, jego nadwozie zerwane i zmiażdżone, wagon bagażowo-pocztowy spalony, a jego przednia część podwinięta do

dołu, następne trzy wagony osobowe spalone i częściowo spiętrzone na szczątkach lokomotywy i wagonu bagażowo-pocztowego. Piąty wagon osobowy uszkodzony i wykolejony jednym wózkiem. Pozostałe osiem wagonów nie wykolejonych nie uszkodzonych. W pociągu towarowym nr 70992 od jego końca: jedna cysterna rozbita całkowicie (zupełny wyciek oleju napędowego), następne trzy wagony częściowo spiętrzone, z połamanyymi czołownicami, podłużnicami i poprzecznicami, a czasze zbiorników wgniecione z wyciekającym paliwem. Za nimi już nie wykolejone, ale cztery poważnie, a dwa następne łżej uszkodzone (kilka do przeładunku). Nadto zniszczeniu lub uszkodzeniu uległy nawierzchnia i sieć trakcyjna.

Z tego morza ognia i zniszczenia uratowali się lub zostali uratowani pasażerowie, choć część z nich doznała obrażeń. Wydostali się lub zostali wyrzuceni siłą zderzenia m.in. konduktor rozdawca, pracownik poczty i maszynista (który zmarł z odniesionych ran po przewiezieniu do szpitala).

Śmierć poniosły cztery osoby (pasażerka przebywająca w chwili wypadku w wagonie bagażowo-pocztowym, kierownik pociągu, konduktor rewizyjny i maszynista), ranne zostały 22 osoby, a 18 udzielono pomocy na miejscu i skierowano do leczenia ambulatoryjnego. Straty materialne przekroczyły 77 mln zł.

Dyżurny ruchu, Zygmunt S., 1 października 1985 roku około godziny dwudziestej drugiej zgłosił się w komisariacie MO i po godzinie dwudziestej trzeciej kilkakrotnie poddano od niego krew i mocz do analizy na zawartość alkoholu. Analiza wykazała, że w czasie pobrania próbek był trzeźwy. Składając wyjaśnienia podał on m.in. że po godzinie dwudziestej 30 września 1985 roku w czasie służby spożył w kasie biletowo-bagażowej kieliszek wódki. W toku dochodzenia jedna z kasjerek przejściowo potwierdziła to, a dwie zaprzeczyły, by taki fakt miał miejsce. W czasie konfrontacji z kasjerkami Zygmunt S. najpierw potwierdził, następnie zaprzeczył jakoby taki fakt zaistniał podając, że pomyliły mu się dni i fakty.

Zaś co do przyczyn i okoliczności przyjęcia pociągu pospiesznego na tor zajęty przez pociąg towarowy wyjaśnił, że:

- od około godziny drugiej w nocy 1 października 1985 roku odczuwał dolegliwości w okolicy serca i dlatego nie czuł się najlepiej, ale nie przeszkadzało to w pełnieniu obowiązków dyżurnego ruchu,

- dolegliwości sercowe odczuwał już od kilku lat, ale nie leczył się, ani też podczas okresowych badań nie informował o tym lekarza, gdyż uważał się za człowieka zdrowego.

- po godzinie drugiej zażywał z podręcznika apteczki służbowej krople nasercowe,

- nie stosował zamknięć pomocniczych, ponieważ uważał, że nie było to potrzebne, a miał dobrą pamięć i doświadczenie,
- wydawało mu się, a nawet był pewny, że pociąg towarowy stał na torze nr 4, a tor główny zasadniczy nr 2 był wolny i dlatego przyjął pociąg nr 81202 na ten tor: swoją pomyłkę spostrzegł na chwilę przed powstaniem wypadku,
- w kontrolce zajętości torów wykreślił pociąg nr 70992 dlatego, że wydawało mu się, iż pociąg ten odjechał do Redak i tam przybył,
- nie pamiętał, czy i jakie dyspozycje co do kursowania pociągów wydał dyspozytor, a nieporozumienia z dyżurnymi ruchu określił jako zmyślone przez nich,
- pociągi jadące z Redak i Prabut wydłużały czas jazdy, a on nie zatrzymywał ich bez potrzeby przed semaforami wjazdowymi,
- nie pamiętał, czy popełnił błędy w prowadzeniu dziennika ruchu, a po pokazaniu mu tego dziennika stwierdził że nie jest w stanie ich wyjaśnić,
- nie potrafił też wyjaśnić, dlaczego, wbrew poleceniu zawiadowcy stacji, oddalił się z nastawni dysponującej.

Wśród niektórych mieszkańców Susza, grzybiarzy i myśliwych, którzy tuż po powstaniu wypadku znaleźli się na stacji, uparcie krążyła plotka, że wszystkiemu winien był alkohol. Podobnie komentowali przyczynę tego wypadku niektórzy kolejarze, gdyż nie byli w stanie zrozumieć, jak coś takiego mogło się wydarzyć na stacji mającej raptem trzy tory główne i to niemal pod nosem dyżurnego ruchu.

Nie wchodząc w to, co niosły plotki i domysły, należy stwierdzić, że naruszono podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu przy przyjmowaniu pociągów do stacji i regulaminu ich kursowania, zawarte w postanowieniach: § 55 ust.5, § 56 ust.2 pkt 2; § 57 ust.1,2; § 66 ust.3 pkt 4a; § 67 ust. 18 przepisów ruchu R1 oraz w postanowieniach regulaminu technicznego stacji.

*Inż. Władysław Ryński*



