

Tragedia pod Elkiem

Mimo że zimę z początków roku 1978 w porównaniu z tym, co nam zgotowała aura w br. pamiętamy jako „łagodną”, to jednak na północno-wschodnich terenach Polski charakteryzowała się ona dużymi opadami śniegu, zamieciami, zadymkami i temperaturami w granicach od – 20 do -10°C.

W tych warunkach praca kolejarzy odpowiedzialnych za utrzymanie torów, manewrowych, nastawniczych, rewidentów wagonów, drużyn pociągowych i dyżurnych ruchu nie należała do łatwych. Dużym wysiłkiem utrzymywano ruch pociągów. Szczególne trudności sprawiały liczne pęknięcia szyn, oczyszczanie ze śniegu zwrotnic i torów szlakowych oraz ogrzewanie pociągów pasażerskich.

Jednym z ważnych elementów dla bezpieczeństwa ruchu w trudnych warunkach zimowych jest odśnieżanie słupków hektometrowych i utrzymanie na nich czytelnych napisów wskazujących kilometraż.

Na szlaku Elk – Stare Juchy nie przestrzegano tej zasady. Napisy na słupkach hektometrowych były niemal całkowicie nieczytelne, różne wyblakłe cyfry nakładały się na siebie i w czasie jazdy nie mogły być prawidłowo odczytane z kabiny maszynisty. Na domiar złego nie kwapiono się, by te zaśnieżone napisy częściowo oczyścić.

Pierwszego lutego 1978 r. m.in. na szlaku Elk – Stare Juchy w km 114,827 pękła w styku szyna. Około godziny 14 grupa robocza pogotowia drogowego z Elku pod kierownictwem toromistrza Henryka K. dokonała naprawy tego toru, z tym że popełniono kilka zasadniczych nieprawidłowości, a mianowicie zamiast szyny „8” wstawiono szynę typu „S42”, przy czym wstawka wyniosła około 4 m, choć zgodnie z obowiązującymi przepisami jej długość powinna wynosić minimum 6 m. Założono również nietypowe łubki (powinny być odpowiednie dla typu „8” i „S42”) i skrecono je na dwie zewnętrzne śruby, zamiast na cztery.

Otwory w sztykach szyny były ponadto wypalone palnikiem acetylenowym zamiast wywiercone wiertłem.

Wszystkie te nieprawidłowości doprowadziły do tego, że już 5 lutego 1978r. wieczorem nastąpiło ponowne pęknięcie szyny w tym samym miejscu.

Pierwszą, choć niepełną, informację o pęknięciu szyny złożył o godzinie 19.15 dyżurnemu peronowemu stacji Elk maszynista pociągu towarowego. W czasie jazdy ze stacji Stare Juchy do Elku odczuł on gwałtowny rzut

parowozu, co wskazywało na pęknięcie szyny. Miejsce awarii zlokalizował w km 114,6.

Należy zauważyć, że maszynista pociągu towarowego lokalizując pęknięcie szyny w km 114,6 przesunął je o dokładnie 227 m w kierunku Elku. Mimo to trzeba podkreślić, że doskonale znał on ten szlak, tym bardziej, jeżeli się zauważy, że słupki hektometrowe były częściowo zasypane śniegiem, a do tego napisy na nich nie były czytelne.

Po otrzymaniu wiadomości o prawdopodobnym pęknięciu szyny, dyżurny ruchu dysponujący stacją Elk miał obowiązek zawiadomić odpowiednich pracowników służby drogowej, tym bardziej że na stacji Elk dyżurowało całodobowo pogotowie drogowe. Nadto postanowienia §93 przepisów ruchu „R1” w sposób jednoznaczny nakładają na dyżurnych ruchu obowiązek zamknięcia toru szlakowego z powodu pęknięcia szyny i zawiadomienia o tym pracowników służby drogowej. Podjęcie ruchu na takim szlaku następuje po otwarciu przez odpowiedniego pracownika służby drogowej.

Tymczasem dyżurny ruchu dysponujący stacją Elk potraktował zgłoszenie maszynisty pociągu towarowego jako nierównoznaczne z pęknięciem szyny i toru szlakowego Elk – Stare Juchy nie zamknął i nie zawiadomił o tym pracowników służby drogowej, a jedynie zastosował szczególne środki ostrożności. Poprzez drużyny trakcyjne następnych pociągów mających kursować szlakiem Elk – Stare Juchy chciał się upewnić czy rzeczywiście nastąpiło pęknięcie szyny. W tym celu polecił dyżurnemu ruchu peronowemu, by w rozkazach szczególnych „O” doręczanych drużynom pociągowym na stacji Elk, poza innymi poleceniami o ograniczeniu prędkości na szlaku Elk – Stare Juchy wpisywać polecenie „w km 114,6 jazda z prędkością 5 km/h i obserwować tor”.

Z takim poleceniem w rozkazie szczególnym „O” został wyprawiony ze stacji Elk pociąg osobowy nr 15123 relacji Białystok – Korsze – Olsztyn o godzinie 19.50. Pociąg ten przybył do stacji Stare Juchy, a maszynista oświadczył, że nic specjalnego w torze szlakowym nie zauważył. Przed wyprawieniem ze stacji Stare Juchy do Elku pociągu zbiorowego nr 51174 jego drużyna otrzymała analogiczne polecenie rozkazem szczególnym „O”. Tym razem drużyna stwierdziła pęknięcie szyny w styku na szlaku Elk – Stare Juchy i zlokalizowała je w km 114,6, to jest tak, jak podano w doręczonym jej rozkazie szczególnym „O”.

Po przybyciu o godzinie 20.55 pociągu nr 51174 cdo stacji Elk, kierownik tego pociągu wraz z maszynistą zgłosili o pękniętej szynie na szlaku Elk – Stare Juchy dyżurnemu peronowemu stacji Elk, a ten niezwłocznie przekazał te informacje dyżurnemu ruchu dysponującemu Stanisławowi P.

Teraz już nie było żadnej wątpliwości, że na szlaku Elk – Stare Juchy, jak to wskazał meldunek z godziny 19.15, była pęknięta szyna.

W tej sytuacji dyżurny ruchu Stanisław P. miał jedno wyjście, a mianowicie, jak to nakazują postanowienia §93 przepisów ruchu „R1”, zamknąć tor szlakowy Elk – Stare Juchy, ale zamiast tego ograniczył się tylko do zawiadomienia telefonicznego o godzinie 21.30 o pękniętej szynie dyżurującego w odcinku drogowym w Elku toromistrza pogotowia drogowego. Pogotowie to już po 10 minutach było gotowe do wyjazdu na szlak Elk – Stare Juchy, ale nie wyjechało. Dlaczego? Może przez gorliwość dyktowaną utrzymaniem ruchu i nie opóźnianiem pociągów, a może przez nieświadomość skutków takiego postępowania. W każdym razie dyżurny ruchu dysponujący nadal prowadził ruch pociągów na tym szlaku.

O godzinie 21.37 (zgodnie z rozkładem jazdy) odjechał z Elku do Starych Juch pociąg osobowy nr 98023 relacji Elk – Giżycko, którego drużyna otrzymała rozkaz szczególny „O” z poleceniem, że w km 114,6 jazda ma się odbywać z prędkością 5 km/h. Nic nie stało na przeszkodzie, by toromistrz wraz z jednym lub dwoma pracownikami służby drogowej udali się tym pociągiem na miejsce na szlaku, gdzie była pęknięta szyna, jeżeli dyżurny ruchu dysponujący uważał (choć bezpodstawnie), że nie można tam było wysłać drezyny motorowej pogotowia drogowego.

Na miejscu toromistrz stwierdziłby rozmiar pęknięcia szyny, ustaliłby czy można przez to miejsce prowadzić ruch pociągów, a przede wszystkim spowodowałby sygnalizowanie tego niebezpiecznego miejsca i jazdę przez nie z pilotem.

Jakby na urągowisko, w czasie gdy ze stacji Elk odjeżdżał do Starych Juch pociąg osobowy nr 98023, toromistrz domagał się telefonicznie od dyżurnego ruchu dysponującego Stanisława P. zezwolenia na wyprawienie drezyny motorowej pogotowia drogowego na szlak w celu zabezpieczenia i usunięcia pęknięcia szyny – ale bezskutecznie. Udał się więc wraz z dwoma podległymi sobie pracownikami na nastawnię dysponującą, by przekonać dyżurnego ruchu dysponującego o konieczności wyjazdu drezyny motorowej. Nie pomogły perswazje, ostra wymiana zdań, a nawet pisemne żądanie zamknięcia szlaku Elk – Stare Juchy. Stanisław P. był nieustępliwy, sądził, że uda mu się przed zamknięciem szlaku Elk – Stare Juchy wyprawić do Starych Juch kolejno pociągi pospieszne 15501 relacji Białystok – Szczecin i 16601 relacji Białystok – Wrocław. Stanisław P. wiedział z praktyki, że za zgodą odpowiedzialnych pracowników służby drogowej wyprawiało się pociągi na szlaki z pękniętymi szynami wręczając drużynom pociągowym rozkazy szczególne „O” z poleceniem ograniczenia prędkości do 5 km/h i pociągi te bez wypadków przejeżdżały przez te miejsca. Zapomniał jednak, że takie

miejsca były odpowiednio osygnalizowane i pociągi te przejeżdżały je z pilotem.

Nie można powiedzieć, że postępowanie dyżurnego ruchu dysponującego wynikało z jego złej woli. Chciał on utrzymać ruch pociągów, tylko że nie wolno mu było w tym celu łamać postanowień §93 przepisów ruchu „R 1”. Wiedział przecież, że na szlaku Elk – Stare Juchy była pęknięta na styku szyna, nie znał rozmiaru tego pęknięcia, które nie rozpoznane i nie zabezpieczone mogło przekształcić się w wykruszenie główki szynki czy stopki szyny. Nadto miejsce pęknięcia nie było sygnalizowane, co już samo w sobie stanowiło bardzo poważne niebezpieczeństwo dla ruchu pociągów. Tak więc dyżurny ruchu dysponujący Stanisław P. wziął na siebie wielkie ryzyko i wielką odpowiedzialność za skutki swego postępowania.

O godzinie 21.33, to jest z opóźnieniem 45 minut, przybył do stacji Elk pociąg pospieszny nr 15501 relacji Białystok – Korsze – Szczecin. Pociąg ten prowadzony był lokomotywą spalinową SP45-022 przez maszynistę Antoniego P. i młodszego maszynistę Krzysztofa L. z lokomotywowni Białystok oraz kierownika pociągu Marię Sz. I konduktorów rewizyjnego i bagażowego. Dyżurny ruchu peronowy na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego doręczył kierownikowi tego pociągu, za pokwitowaniem dwa egzemplarze rozkazu szczególnego „O”. Kierownik pociągu Maria Sz. Jeden z tych egzemplarzy doręczyła maszyniście Antoniemu P. podając głośno polecenie zawarte w rozkazie szczególnym „O”. Antoni P. własnoręcznym podpisem na egzemplarzu kierownika pociągu potwierdził otrzymanie rozkazu szczególnego „O” i przyjęcie do wiadomości zawartych w nim poleceń.

W rozkazie tym zawarte były trzy polecenia o ograniczeniu prędkości na szlaku Elk – Stare Juchy, a mianowicie, licząc od Elku:

- Od km 104,450 do 104,700 – do 15 km/h z powodu podmycia toru,
- W km 109,145 – do 15 km/h z uwagi na uszkodzoną rogatkę na przejeździe,
- W km 114,600 – do 5 km/h z powodu pęknięcia szyny (owo miejsce krytyczne).

Dla pełnego obrazu należy dodać, że od Elku do km 111,0 obowiązywała prędkość 80 km/h, a od km 111,0 do starych Juch było stałe ograniczenie do 50 km/h ze względu na stan toru. Było ono ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych, który był znany maszyniście Antoniemu P.

O godzinie 22.39 pociąg pospieszny nr 15501 odjechał ze stacji Elk do stacji Stare Juchy w składzie 9 wagonów (na stacji Elk z przyczyn technicznych dokonano przeformowania składu i wyłączono z pociągu 15501 wagon

ogrzewczy i dwa wagony pasażerskie). Jak maszynista Antoni P. i jego pomocnik Krzysztof L. prowadzili pociąg po wyjeździe z Elku, wyjaśniła taśma szybkościomierza rejestrującego lokomotywy SP45-022, której zapisy są niepodważalne. Tak więc po wyjeździe ze stacji Elk prędkość pociągu nr 15501 stopniowo wzrosła do 28 km/h. W pobliżu km 104,450 maszynista ograniczył ją do 15 km/h (miejsce podmycia toru). Następnie prędkość pociągu wzrosła do 55 km/h, maszynista w km 107,300 obniżył ją przez hamowanie do 40 km/h, lecz nie potrafił przekonująco wyjaśnić dlaczego to zrobił.

W czasie dalszej jazdy prędkość pociągu stopniowo rosła i przejazd z uszkodzoną rogatką (km 109,145) pociąg minął z prędkością 60 – 70 km/h, choć maszynista miał obowiązek ograniczyć ją tam do 15 km/h. Prędkość pociągu nadal rosła, aż do osiągnięcia 78 km/h i utrzymywała się na poziomie (z wahaniami) od 73 do 78 km/h w zależności od wartości pochylenia na szlaku. Kilometr 111,0 maszynista minął z prędkością około 78 km/h i dalej kontynuował tą prędkością jazdę na długości około 4000m, choć od tego kilometra aż do stacji Stare Juchy dopuszczalna była prędkość 50 km/h. I tym razem, mimo przekroczenia dopuszczalnej prędkości i poważnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu maszyniście Antoniemu P. dopisało szczęście.

Pociąg pospieszny zbliżał się z prędkością około 75-76 km/h do najniebezpieczniejszego miejsca, tj. do miejsca pęknięcia szyny w km 114,600 (a właściwie w km 114,827), które należało przejechać z prędkością nie większą niż 5 km/h.

Maszynista Antoni P. nie zmniejszył prędkości do nakazanej i kontynuował jazdę. Na pękniętą szynę wjechał z prędkością około 75 km/h.

W tym momencie nastąpił gwałtowny pionowy rzut lokomotywą i już można było przypuszczać, że i tym razem dopisze szczęście, gdy ku zdziwieniu maszynisty i pomocnika, po gwałtownym silnym szarpnięciu lokomotywą prędkość pociągu zaczęła spadać, zrazu niezbyt szybko, a następnie gwałtownie. Mimo wysiłków maszynisty czoło pociągu zatrzymało się o godzinie 22.54 w km 115,700, tj 873 m od miejsca pękniętej szyny.

Tyle mówią zapisy na taśmie szybkościomierza. A co się działo w pociągu?

Już obecnie wiadomo, że przez miejsce pęknięcia szyny maszynista prowadził pociąg z prędkością piętnastokrotnie przekraczającą dozwoloną. Nie trzeba udowadniać, że przy prędkości około 75 km/h siły dynamiczne pociągu oddziałujące na tor są znaczne. Pod wpływem tych sił w uszkodzonym miejscu szyny nastąpiły dalsze pęknięcia i wyłupania się główki na długości około 125 cm. Koła ostatnich wagonów, to jest siódmego, ósmego i

dziewiątego, licząc od czoła pociągu, straciły kontakt z szynami i wykoleiły się. Wykolejone wagony przebiegły przez pobliski przejazd niestrzeżony coraz bardziej odsuwając się od toru, w prawo (patrząc w kierunku jazdy) i przechylając się na bok. Za przejazdem rozpoczął się nieznaczny nasyp wysokości 1,5 – 2,5 m, więc siódmy i ósmy wagon drugiej klasy przewróciły się na prawą stronę i tak były ciągnięte jeszcze przez kilkadziesiąt metrów, aż do momentu, gdy nastąpiło zerwanie cięgła pomiędzy szóstym a siódmym wagonem. Ostatni zaś wagon sypialny, z urwanym cięgłem, choć wykolejony – obydwoma wózkami pozostał na torze (nie przewrócony) w odległości około 50 m od przewróconego na bok ósmego wagonu. W sumie od miejsca wykolejenia (wyłupania się szyny) wykolejone wagony siódmy i ósmy były ciągnięte przez około 159 m, przy czym siódmy wagon był przewrócony na bok przedziałami a ósmy korytarzem.

Po zatrzymaniu się pociągu pospiesznego n 15501 maszynista Antoni P. usiłował napędląć przewód hamulcowy tego pociągu sprężonym powietrzem, lecz to mu się nie udało. Wobec tego on i jego pomocnik, młodszy maszynista Krzysztof L. opuścili lokomotywę (choć zgodnie z obowiązującymi przepisami jeden z nich powinien pozostać na lokomotywie, w kabinie maszynisty) i zameldowali kierownikowi pociągu o tym, że prawdopodobnie nastąpiło pęknięcie gumowego przewodu powietrznego w pociągu.

Prawdę mówiąc, maszynista i jego pomocnik nim porozumieli się z kierownikiem pociągu, zaczęli kojarzyć samoczynne zahamowanie pociągu z uprzednio odczutym gwałtownym rzutem pionowym lokomotywy, a jej szarpnięcie do tyłu z ewentualnością wykolejenia się pociągu i z ograniczeniem prędkości do 5 km/h z powodu pękniętej szyny. Uspokajali się jednak wzajemnie, że ta pęknięta szyna, ich zdaniem, znajdować się miała bliżej stacji Stare Juchy i pociąg do tego miejsca jeszcze nie dojechał.

Kierownik pociągu Maria Sz. Po otrzymaniu meldunku przeczuwając najgorsze, razem z maszynistą i jego pomocnikiem udała się w kierunku końca pociągu. Brodząc w śniegu powyżej kolan i potykając się o nierówności podtorza dobrnęli do ostatniego wagonu stojącego na szynach. Miał on wyrwane cięgło i brak było na nim sygnału końca pociągu. Jednocześnie usłyszeli ze skraju nasypu i przylegającego do niego lasu ludzi wzywających pomocy. Widzieli oni też tam błyski ogników zapalające się i gasnące, choć jeszcze nie zauważyli przewróconych wagonów. Natomiast na tle śniegu, w odległości około 200 m majaczył na torze obrys ściany czołowej wagonu osobowego. Był to wagon sypialny – ostatni w składzie pociągu pospiesznego. Gdy nieco zbliżyli się do tego wagonu, zauważyli leżący na boku u podnóża nasypu wagon, a za nim drugi. Wagony te leżały w odległości około 100 m od ostatniego nie wykolejonego w składzie pociągu wagonu i około 40-50 m od ostatniego stojącego na nasypie wykolejonego ostatniego wagonu

(sypialnego). Obok tych wywróconych wagonów biegali już pasażerowie pociągu, przyświecając sobie zapalkami i zapalniczkami, pomagali rannym i przerażonym pasażerom wydostać się z przewróconych wagonów. Znaczną część tych pasażerów stanowiła młodzież ze szkół średnich. Kierownik pociągu Maria z. poleciła młodszemu maszyniście Krzysztofowi L. poszukać najbliższych zabudowań, by stamtąd sprowadzić pomoc. Sama zaś z maszynistą i konduktorami przyłączyła się do niesienia pomocy rannym i uwięzionym w przewróconych wagonach. By nieco oświetlić teren rozpalono na torowisku ogniska. Pasażerów odprowadzono do wagonu sypialnego i do nie wykolejonych wagonów pociągu pospiesznego by uchronić ich przed zimnem, bowiem temperatura powietrza wynosiła poniżej - 10°C.

Tymczasem w pobliżu przejazdu niestrzeżonego (o którym już była mowa) młodszy maszynista odnalazł leśniczówkę i tam poprosił o pomoc. Matka leśniczego Maria P. obudziła dwóch synów, którzy następnie udzielili pomocy na miejscu wypadku, a sama porozumiała się telefonicznie z ob. Bolesławem J. w pobliskiej wsi Czerwonka i zażądała od niego wezwania z Ełku pogotowia ratunkowego oraz sprowadzenia z tej wsi na miejsce wypadku mieszkańców, by udzielili pomocy rannym.

Bolesław J. nie tylko spełnił obowiązek obywatelski, ale zmobilizował szybko mieszkańców Czerwonki do pomocy. Przybyli oni na miejsce dość licznie, w tym Bolesław B. z koniem zaprzężonym w jedyne we wsi sanie oraz Stanisław P. traktorem. Sprzęt ten okazał się niezawodnym środkiem transportu, bowiem drogi dojazdowe do przejazdu niestrzeżonego w pobliżu miejsca wypadku i do Czerwoni były nieprzejezdne, zasypane śniegiem i karetki pogotowia nie mogły tam dojechać. Toteż lekko rannych, którzy mogli chodzić i rannych wydobytych z przewróconych wagonów transportowano saniami i traktorem do karetok pogotowia oczekujących w odległości kilku kilometrów od miejsca wypadku. Część rannych przewieziono lokomotywą i wagonem służbowym pociągu pospiesznego do stacji Stare Juchy, skąd karetki pogotowia zabrały ich do szpitali w Ełku.

W tych warunkach atmosferycznych na podkreślenie zasługuje ofiarność i poświęcenie miejscowej ludności, kolejowego personelu lekarskiego, pogotowia ratunkowego i szpitali. Ranni, a było ich 15, mimo zmarznięcia na miejscu wypadku, pod troskliwą opieką lekarską szybko doszli do siebie, choć część z nich musiała pozostać jeszcze w szpitalu.

Na miejsce wypadku szybko przybyło również pogotowie techniczne z lokomotywowni w Ełku. Pracownikiem tego pogotowia przypadła w udziale przykra praca przy wydobywaniu spod przewróconego wagonu drugiej klasy (przedziałami na bok) zabitych. Wypadli oni przez okna przedziałów przewróconego wagonu i zostali przygniecieni jego ścianą boczną. Należało

więc w miejscach, gdzie te osoby się znajdowały, podkopać się pod wagon, a następnie ostrożnie wyciągnąć zwłoki. W sumie wydobyto zwłoki 5 osób. Zabici i niemal wszyscy ranni byli uczniami (uczennicami) szkół średnich, dziećmi kolejarzy węzła białostockiego i ostrołęckiego. Udawali się oni na zimowisko.

Przy okazji należy wspomnieć o nieprzyjemnym incydencie, który na szczęście zakończył się pomyślnie. Szóstego lutego w godzinach rannych i przedpołudniowych kierownictwo grupy młodzieży oraz koledzy i koleżanki stwierdzili, że brakuje jednej uczennicy. Nie bez szwanku, nie było jej wśród rannych i zabitych. Figurowała ona na liście uczestników zimowiska, a niektórzy uczniowie stanowczo zapewniali, że jechała ona pociągiem pospiesznym wraz z innymi uczestnikami zimowiska.

W tym stanie rzeczy istniały dwie hipotezy, a mianowicie: koleżanka ta znajduje się jeszcze pod jednym z przewróconych wagonów, choć dokładne oględziny ich wnętrza na to nie wskazywały lub będąc w szoku oddaliła się z miejsca wypadku i błąka się po lesie, albo trafiła do jakiegoś domu i tam przebywa, ale nikogo dotychczas o tym nie powiadomiono, choćby z uwagi na odcięcie tej miejscowości od świata.

W godzinach rannych przybył na miejsce wypadku dźwig kolejowy i po jego zamontowaniu podniesiono kolejno obydwa przewrócone wagony, ale zaginionej nie znaleziono.

W tym samym czasie, na polecenie wojewody i komendanta MO, telefonicznie i radiotelefonicznie sprawdzono w promieniu około 10 km na posterunkach MO, u sołtysów i w gminach czy ktoś obcy nie zgłosił się oraz czy takiej osoby nie widziano. Odpowiedzi były negatywne.

Wobec tego pozostała ostatnia hipoteza, że zaginiona dziewczyna błąkała się po lesie. Pozostawało więc przeczesać okoliczne lasy. Natychmiast podjęto starania o zmobilizowanie odpowiedniej liczby ludzi. Na szczęście sprawa się wyjaśniła. Zanim bowiem przystąpiono do przeczesywania lasu, zaginiona sama się ujawniła. Zrezygnowała ona z wyjazdu na zimowisko, pojechała za nią koleżanka, ale obie figurowały na liście uczestników. W tragiczny wieczór odprowadziła ona i pożegnała koleżanki i kolegów na dworcu w Białymstoku, a noc spędziła w domu. Gdy dowiedziała się o wypadku pod Elkiem, w południe połączyła się telefonicznie ze stacją Elk, a następnie ze szpitalem pytając o zdrowie koleżanek i kolegów... I w ten sposób odnalazła się.

Z tego tragicznego incydentu, szczęśliwie zakończonego, wypływa jeden wniosek, że organizatorzy kolonii, wczasów czy zimowisk muszą do zagadnienia ścisłej ewidencji uczestników podchodzić poważnie i z całą

odpowiedzialnością, ponieważ wszelkie nieścisłości i zaniedbania mogą czasem pociągnąć za sobą poważne w skutkach następstwa.

Po tej dygresji powracamy do drużyny lokomotywy pociągu pospiesznego nr 15501.

Maszynista Antoni P. miał długoletnią praktykę zawodową i pociągi pasażerskie na odcinku Ełk – Korsze prowadził od dłuższego już czasu i bardzo często. Można więc powiedzieć, że odcinek ten, a w tym szlak Ełk – Stare Juchy, znał jak własną kieszeń. Czym więc można by ewentualnie tłumaczyć aż trzykrotne naruszenie obowiązujących przepisów odnośnie przekroczenia prędkości? Jego wyjaśnienia w tym przedmiocie nic praktycznie nie wyjaśniają, poza wyrażeniem skruchy i żalu za to, co się stało oraz tłumaczeniem, że się „zgubił”.

Rzeczywiście warunki atmosferyczne były trudne, zresztą jak przez wiele dni w okresie zimy, ale wiadomo też, że na terenach północno-wschodnich zimy nie są łagodne i trudne warunki atmosferyczne są tam bardzo częste.

Można w pewnym stopniu tłumaczyć maszynistę tym, że napisy na słupkach hektometrowych były nieczytelne i do tego częściowo zaśnieżone, że miejsce ograniczenia prędkości do 5 km/h (pęknięcie szyny) nie było sygnalizowane i nie było tam pilota. Ale przecież przejazd strzeżony z uszkodzoną rogatką był sygnalizowany wskaźnikami, a do tego stanowił stałe techniczne miejsce na szlaku Ełk – Stare Juchy. Podobnie sygnalizowany był wskaźnikiem „W8” początek stałego ograniczenia prędkości do 50 km/h, ale czym tłumaczyć to, że od tego miejsca aż do wykolejenia pociągu pospiesznego, tj. na drodze około 4000 m, pociąg prowadzony był z prędkością w granicach 73 – 78 km/h! Za dużo tu pytań i niewyjaśnionych przyczyn łamania nakazów ograniczenia prędkości.

Jeżeli przyjąć, że maszynista Antoni P. z powodu trudnych warunków atmosferycznych „zgubił się” w terenie, to gdy zorientował się, że powstała taka możliwość, powinien niezwłocznie ograniczyć prędkość pociągu do najniższej podanej w rozkazie szczególnym „O”, tj. do 5 km/h i po zarejestrowaniu i upewnieniu się, że minął niebezpieczne miejsce, mógł dopiero zwiększyć prędkość pociągu, do wielkości dopuszczonej stałym jej ograniczeniem, tj. do 50 km/h. Nie trzeba zapominać, że postanowienia §79 ust.12 przepisów ruchu „R 1” przewidują takie postępowanie.

Niezależnie od tego, w km 112,113 szlaku Ełk – Stare Juchy znajduje się przystanek osobowy Woszczele, a więc stałe charakterystyczne miejsce na tym szlaku, a jednocześnie (nawet w niekorzystnych warunkach atmosferycznych) dobry punkt orientacyjny w terenie. Przystanek osobowy Woszczele położony był ponad 1000 m za miejscem, od którego obowiązywało

ograniczenie prędkości do 50 km/h (km 111,00) i prawie 2500 m przed miejscem wskazanym w rozkazie szczególnym „O” (km 114,6), które z prędkością 5 km/h. Tak więc postępowanie Antoniego P. w świetle jego wyjaśnień jest tym bardziej niezrozumiałe.

Młodszy maszynista pociągu pospiesznego nr 15501 Krzysztof L. przesłuchany pod zarzutem, że nie zwracał maszyniście Antoniemu P. uwagi na konieczność zmniejszenia prędkości pociągu w km 109,145 (uszkodzona rogatka przejazdu), w km 111,0 (stałe ograniczenie prędkości do 50 km/h aż do stacji Stare Juchy) i w km 114,800 (pęknięta szyna), w toku śledztwa wyjaśnił m.in., że:

- Obowiązki młodszego maszynisty na lokomotywach spalinowych pełnił od niedawna,
- Na szlaku Ełk – Stare Juchy jechał na lokomotywie tylko dwa razy i to w dość dużych odstępach czasu i praktycznie tego szlaku nie znał,
- Od Ełku prowadził on pod nadzorem maszynisty lokomotywę pociągu pospiesznego i stosował się do wskazówek swego przełożonego.

O tym jak ten nadzór i wskazówki maszynisty Antoniego P. wyglądały, świadczą przekroczenia dozwolonej prędkości. Co się rzeczywiście działo w kabinie lokomotywy spalinowej w czasie jazdy na szlaku Ełk – Stare Juchy, wiedzą tylko maszynista i jego pomocnik.

W toku dochodzenia służbowego niektórzy przedstawiciele służby drogowej mieli wątpliwości czy niepoprawne wykonanie naprawy pękniętej szyny 1 lutego 1978r. w km 114,827 (miejsce wykolejenia się 5 lutego 1978r. pociągu pospiesznego) oraz nieczytelne napisy na słupkach kilometrowych na szlaku Ełk – Stare Juchy, które odnawia się w okresie wiosennym, miały wpływ czy też określony związek przyczynowy z wykolejeniem się pociągu pospiesznego nr 15501.

Przepisy określają w jaki sposób należy dokonywać naprawy toru w razie pęknięcia szyny, by zapewnić bezpieczeństwo i sprawność ruchu. Odstępstwa od tego prowadzą zawsze, wcześniej czy później, do ponownego pęknięcia a nawet wylupania szyny, co może spowodować wykolejenie pociągu. Nadto po to naprawia się tor, by utrzymać sprawność i bezpieczeństwo ruchu a nie dlatego, by ponownie w tym samym miejscu nastąpiło pęknięcie szyny.

Dlatego przyjmuje się, że zła naprawa toru w miejscu pęknięcia szyny w km 114,827 miała w kontekście sprawy określony związek przyczynowy z wykolejeniem się pociągu pospiesznego.

Prawidłowe napisy na słupkach hektometrowych na szlakach kolejowych stanowią m.in. punkty orientacyjne dla drużyn trakcyjnych.

Ma to szczególnie istotne znaczenie dla ustalenia miejsc m.in. pęknięć szyn, miejsc niebezpiecznych, na których należy ograniczyć prędkość pociągów. Dla pracowników służby drogowej ma to też istotne znaczenie, choćby dlatego, by zlokalizować uszkodzenia toru, miejsc przewidzianych do wykonania robót torowych itd.

Na szlaku Elk – Stare Juchy napisy na słupkach hektometrowych były nieczytelne. Temu też należy przypisać to, że drużyna pociągowa ustalająca kilometr pęknięcia szyny odczytała go jako km 114,600, zamiast 114,800 (dokładniej 114,827). Tłumaczenie, że napisy na słupkach hektometrowych odnawia się co roku na wiosnę i dlatego na początku lutego były nie czytelne nie stanowi usprawiedliwienia.

Jeżeli źle się odnowiło te napisy na wiosnę, przez co szybko zostały one zmyte przez deszcz, to pod koniec lata lub jesienią należało je ponownie odnowić, a jeżeli tego nie uczyniono to ktoś ponosił za to odpowiedzialne.

Wydaje się jednak, że te napisy na słupkach hektometrowych nie były odnawiane przez kilka lat i w tym chyba leży sedno sprawy.

Reasumując, wielu pracowników kolejowych w różnym stopniu i zakresie swym rażącym niedbalstwem i lekceważeniem podstawowych obowiązków służbowych, tolerancyjnym stosunkiem do narastającego od dłuższego czasu łamania przepisów oraz zasad zapewnienia bezpieczeństwa ruchu przyczyniło się do powstania tragedii pod Elkiem. Naturalnie pracownicy ci w środowiskach kolejarskich zostali, bądź będą potępieni, ale również, a nawet przede wszystkim, o wyciągnięcie przez pracowników właściwych wniosków z okoliczności i przyczyn powstania tego wypadku.

Chodzi o to, by każdy pracownik wykonawczy i nadzoru zdał sobie sprawę do czego prowadzi nagminne czy też chwilowe niedbalstwo lub lekceważenie obowiązków służbowych, nawet w dobrej intencji.

Inż. Władysław Ryński