

Bezpieczeństwo człowieka przede wszystkim

Koło godziny 22.00dnia 17 sierpnia 1969r., telefonistka Pogotowia Ratunkowego w Garwolinie przyjęła wezwanie o pilną pomoc na stację kolejową w Łaskarzewie. Wzywający pomocy, głosem pełnym przerażenia, urywanymi słowami donosił, że na peronie i przed budynkiem stacyjnym leżą zabici i ranni, a bardzo szybka pomoc jest nieodzowna.

Po kilkunastu minutach lekarze i sanitariusze z noszami wybiegli z samochodów, które zatrzymały się przed budynkiem stacyjnym w Łaskarzewie.

Jeden z nich pobiegł w kierunku, skąd dochodziły rozpaczliwe nawoływania jakiejś kobiety. Za chwilę lekarz przekonał się, że jego pomoc jest już niepotrzebna, na ławce leżało dziecko, zaledwie kilkuletni chłopczyk ze zmiażdżoną głową.

Drugi lekarz wraz z sanitariuszem udał się na międzytorze, gdzie stojący w grupkach ludzie przyglądali się leżącym na podkładach kolejowych, ale i tu lekarz był już niepotrzebny.

Na ułożonym z podkładów prowizorycznym peronie w różnych odległościach od siebie, leżały dwie kobiety oraz młody mężczyzna, wszyscy poza innymi obrażeniami mieli ciężkie urazy głowy.

Lekarze po stwierdzeniu zgonu wszystkich 4 osób powrócili do Garwolina.

Przybyli na miejsce wypadku przedstawiciele Milicji Obywatelskiej, Prokuratury oraz władz kolejowych, przystąpili do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku.

W toku dochodzenia służbowego, powoli zaczęły rysować się zaniedbania, które doprowadziły do tragicznej śmierci czterech pasażerów na stacji Łaskarzew.

W ramach modernizacji i elektryfikacji odcinka linii kolejowej Pilawa-Dęblin, na stacji Łaskarzew miał ulec likwidacji dotychczasowy stały peron, nowy przystanek osobowy miał być wybudowany w odległości około 2000 m od stacji – bliżej osiedla Łaskarzew.

Wybudowanie skromnej poczekalni z kasą biletowo-bagażową i dogodnymi przejściami do peronu projektowanego przystanku, nie nastroczało żadnych problemów budowlanych. Jednak mimo dogodnych warunków, ani inwestor, ani wykonawcy nie kwapili się do wybudowania tego przystanku.

Widocznie dla niektórych pracowników służby inwestycyjnej konieczność zabezpieczenia pasażerom dogodnych warunków wsiadania i wysiadania oraz ich bezpieczeństwa osobistego – była sprawą drugorzędną.

Na całej sieci PKP dąży się do zapewnienia odpowiednich warunków

podróżowania, modernizuje się dworce kolejowe, buduje przejścia pod torami, wprowadza do eksploatacji nowoczesne i komfortowe wagony osobowe, organizuje się „Pasażerskie lato”, poprawia połączenia w ruchu pasażerskim itd. Jednak w Łaskarzewie postąpiono inaczej i kosztem opóźnienia budowy nowego peronu – przystanku w Łaskarzewie, zlecono przedsiębiorstwu budowlanemu wykonanie innych robót.

Upływały miesiące, czas naglił i w końcu należało przystąpić do przebudowy układu torowego na stacji Łaskarzew. Nie było już wtedy innego wyjścia, jak tylko ułożyć prowizoryczny peron (z około 670 podkładów drewnianych) na międzytorzu i przystąpić do rozbiórki starego, ale wygodnego i bezpiecznego dla pasażerów peronu.

Prowizoryczny, nazwijmy to „peron”, nie zapewniał wygody pasażerom, a szczególnie tym w starszym wieku i inwalidom, dla których poruszanie się po chybotliwych podkładach stanowiło wątpliwą emocję, zaś wsiadanie i wysiadanie z wagonów wymagało dużej sprawności fizycznej. Były przypadki, że pasażerowie na kolanach wdrapywali się na stopnie wagonów.

Znosili oni te niewygody ze spokojem, przekonani, że warunki wsiadania i podróżowania w zasadniczy sposób się poprawią, gdy dotrze tam trakcja elektryczna, wygodne elektryczne zespoły trakcyjne i zostaną wybudowane odpowiednie perony.

Tymczasem roboty elektryfikacyjne i modernizacyjne posuwały się naprzód i powstał nowy dylemat. Na międzytorzu, zgodnie z projektem technicznym, należało ustawić słupy i zawiesić na nich sieć trakcyjną. W tym stanie rzeczy konieczne stało się zlikwidowanie dotychczasowego prowizorycznego peronu.

Nowy przystanek nie został jeszcze zbudowany i nie pozostawało nic innego jak prowizoryczny peron ułożyć tym razem między torami głównymi zasadniczymi. Szybko zebrała się komisja (bo do komisji, to już na PKP mamy zamiłowanie) złożona z przedstawicieli inwestora, wykonawcy i służby ruchu. Służbę ruchu reprezentował kontroler ruchu tego odcinka oraz prawdopodobnie zawiadowca stacji. Protokołem z dnia 5 czerwca 1968r. przypieczętowano przeniesienie prowizorycznego peronu na międzytorze między torami głównymi zasadniczymi. Nie zapomniano też o pasażerach, bowiem w jednym z końcowych postanowień tego protokołu zobowiązano zawiadowcę stacji Łaskarzew do dokonania odpowiednich zmian w regulaminie technicznym stacji celem zapewnienia bezpieczeństwa osobistego pasażerów.

Jednak zawiadowca stacji, choć figurował w protokole, jako członek komisji, prawdopodobnie odmówił jego podpisania (brak podpisu zawiadowcy na protokole), bo przeraziły go warunki, w jakich wg tego protokołu, miał się odbywać ruch pasażerów na proponowanym prowizorycznym peronie. Odległość między osiami torów głównych wynosiła 4,5 m, a po odliczeniu skrajni taboru na obu torach (co najmniej 3,2 m), praktycznie dla pasażerów

pozostała użyteczna szerokość około 1,3 m peronu. Przepisy „D18” przewidują dla peronu dwukrawędziowego szerokość 9 metrów, podobnie stanowią „Wytyczne technicznego projektowania obiektów i urządzeń specjalistycznych w zakresie komunikacji kolejowej (WP-D3)”. Dodać też należy, że nie przewidziano także oświetlenia tego „peronu” – jako prowizorki, a to, że po ciemku, na chybottliwych podkładach pasażer mógł sobie wybić żeby – nikogo już nie obchodziło.

Tak długo, jak dyżurny ruchu miał nastawnie dysponującą w budynku stacyjnym, tak długo problem zagrożenia bezpieczeństwa nie był tak widoczny. Dyżurny ruchu z pomieszczenia służbowego, znajdującego się naprzeciwko prowizorycznego peronu, informował o opóźnieniach pociągów pasażerskich, słowem troszczył się o bezpieczeństwo osobiste pasażerów.

Dopiero po przeniesieniu dyżurnego ruchu do nowej nastawni dysponującej, wybudowanej od strony Sobolewa, w odległości około 400-500m od prowizorycznego peronu, ujawniło się z całą ostrością zagrożenie bezpieczeństwa osobistego pasażerów.

Tymczasem wykonawcy robót i inwestor dwoili się i troili, by przyspieszyć zakończenie robót i przed terminem oddać do eksploatacji zelektryfikowany odcinek linii Pilawa - Dęblin. Robiono więc wszystko, by pierwsze pociągi trakcją elektryczną ruszyły jak najwcześniej. W tym pośpiechu uszedł uwadze zainteresowanych przystanek osobowy Łaskarzew. Roboty na tym przystanku były jeszcze „daleko w polu”, a pasażerowie, dla których ten odcinek linii modernizowano, pozostali niezauważeni w hierarchii potrzeb i nawale spraw.

Wszystko wskazywało na to, że zmodernizowany i zelektryfikowany odcinek linii Pilawa – Dęblin zostanie oddany do eksploatacji na kilkadziesiąt dni przed planowanym terminem – naturalnie z małymi niedoróbkami, jak np. przystanek osobowy w Łaskarzewie.

W związku z tym przygotowano m.in. i dla stacji Łaskarzew nowy regulamin techniczny stacji, który został zatwierdzony przez naczelnika oddziału ruchowo-handlowego w Warszawie w dniu 26 września 1968r.

Regulamin dla stacji Łaskarzew, ustalał m.in. zasadę powiadamiania pasażerów, przez dyżurnego ruchu z nastawni dysponującej, przez megafon, o spodziewanym przyjeździe pociągów pasażerskich z postojem na stacji Łaskarzew oraz o ich ewentualnym spóźnieniu.

Nikt jednak nie zainstalował na stacji Łaskarzew takiego megafonu. (...!...)

Wprowadzono postanowienie nakazujące bez względu na stopień pierwszeństwa, w razie jednoczesnego podejścia pociągów, w pierwszej kolejności przyjmować do stacji pociągi jadące ze stacji Ruda Talubska (z kierunku Warszawy).

Postanowienie to, podyktowane niekorzystnym pochyleniem szlaku Ruda Talubska – Łaskarzew, w innych okolicznościach można by uznać za

uzasadnione, jednak w warunkach stacji Łaskarzew, stanowiło ono bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osobistego pasażerów oczekujących na wąskim prowizorycznym peronie na przyjazd pociągu osobowego z Łaskarzewa do Dębina.

W tym samym regulaminie ani słowem nie wspomniano jednak o postępowaniu dyżurnego ruchu w przypadku jednoczesnego zbliżania się do stacji Łaskarzew pociągu pasażerskiego, z rozkładowym postojem na tej stacji i pociągu towarowego lub pasażerskiego (osobowego lub pospiesznego) z przeciwnego kierunku. Sprawa ta dla bezpieczeństwa osobistego pasażerów – w warunkach stacji Łaskarzew – była niezmiernie istotna. Jednak ani inwestor, ani oddział ruchowo-handlowy nie zadbał o to.

Pod koniec września 1968r., na około 50 dni przed terminem, uroczystie przekazano do eksploatacji zmodernizowany i zelektryfikowany odcinek linii Łaskarzew – Dębina.

Komisja odbioru „nie zauważyła” niewykonanego przystanku osobowego w Łaskarzewie, ani prowizorycznego peronu” czy chybocących się podkładów na stacji.

Wszystko się udało.

Pracownicy inwestora i wykonawcy zacierali ręce – roboty wykonano i oddano do eksploatacji przed terminem – czekały ich nagrody i wyróżnienia!

Radości tej nie dzielali tylko: zawiadowca stacji Łaskarzew, dyżurni ruchu, no i pasażerowie korzystający z prowizorycznego peronu na tej stacji – ale tylko zawiadowca i dyżurni ruchu zdawali sobie sprawę z wielkiego zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pasażerów, jakie stwarzały nowe warunki pracy w zestawieniu z nieoświetlonym prowizorycznym peronem.

Gorycz pasażerów stacji Łaskarzew została osłodzona komfortem kremowo-niebieskich elektrycznych zespołów trakcyjnych, którymi zastąpiono stare „boczniki”. Pasażerowie mieli teraz do dyspozycji miękkie siedzenia, światło jarzeniowe, miłe i czyste wnętrza wagonów. Komfort wagonów komfortem, - tylko dostanie się do tych wagonów po chwiejących się podkładach „peronu” i osiągnięcie wysoko usytuowanych stopni, nastroczało sporo trudności. Bardziej uprzejmi wciągali do wagonów mniej sprawnych fizycznie, inni klękali na pierwszym stopniu i potem już bez przeszkód zajmowali wygodne miejsca, z tym tylko, że nie jedna kobieta wstydliwie zakrywała uszkodzone w czasie wsiadania pończochy.

Zawiadowca stacji Łaskarzew, w piśmie z dnia 23 września 1968r. (tj. jeszcze przed przeniesieniem dyżurnego ruchu z budynku dworcowego na nastawnię dysponującą) skierowanym do Oddziału Ruchowo-Handlowego w Warszawie, alarmował o groźnej sytuacji, prosząc o niezwłoczne uregulowanie tej sprawy.

Nie mogąc jednak doczekać się oczekiwanej interwencji postanowił działać na własną rękę. Zarządzeniem nr 4, z dnia 8 października 1968r. zobowiązał dyżurnych ruchu, by w przypadku zbliżania się do stacji

Łaskarzew dwóch pociągów z przeciwnych kierunków, w tym pasażerskiego z rozkładowym postojem na stacji, bezwzględnie (z uwagi na bezpieczeństwo osobiste pasażerów) w pierwszej kolejności przyjmowali do stacji, a następnie wyprawiali ten właśnie pociąg i dopiero po dokonaniu tego przepuszczali przez stację pociąg towarowy lub pasażerski (osobowy lub pośpieszny). Zarządzeniem nr 6 z dnia 10 grudnia 1968r. zawiadowca stacji zaostriął poprzednie (nie odwołując go) przez zobowiązanie dyżurnych ruchu, w przypadku kierunków (w tym jeden pasażerski z rozkładowym postojem na stacji Łaskarzew), do bezwzględnego przyjęcia w pierwszej kolejności pociągu osobowego do tej stacji, a pociąg (towarowy, pasażerski lub pospieszny) z przeciwnego kierunku Przepuścić torem głównym (uniwersalnym dla obu kierunków i nie przylegający do prowizorycznego peronu), by zapewnić, w jak największym stopniu, bezpieczeństwo osobiste pasażerów przebywających na prowizorycznym peronie, jak również przechodzących z budynku dworcowego na ten peron i odwrotnie. Pierwsze zarządzenie zawiadowcy stacji powodować mogło opóźnienia pociągów w granicach 2-3 minut, drugie już w granicach 4-5 minut, ale decyzje zawiadowcy stacji, stawiające przed wszystkimi innymi sprawami bezpieczeństwo pasażerów – były jedynymi słusznymi postanowieniami, jakie można było podjąć, Za tą troskę o pasażerów, zawiadowcy stacji należy się duże uznanie.

Tymczasem pismo zawiadowcy stacji spowodowało działanie Oddziału Ruchowo-Handlowego w Warszawie, mianowicie kolejnymi pismami polecono mu zagwarantować bezpieczeństwo osobiste pasażerów na stacji Łaskarzew przez wywieszenie w poczekalni ogłoszeń-informacji, że prowizoryczny peron jest wąski i pasażerowie powinni zachować odpowiednią ostrożność. (...!...) Nadto powiadomiono go, że wystąpiono do Oddziału Drogowego Warszawa Wschodnia o spowodowanie ustawienia na stacji Łaskarzew tablic ostrzegawczych z napisami „Uwaga – wąski peron! – Strzec się pociągu!” oraz, że wystąpiono do Biura Inwestycji i Zarządu Ruchu (odpis do Zarządów Drogowego i Handlowego) prosząc o przyspieszenie oddania do eksploatacji przystanku osobowego w Łaskarzewie. W piśmie tym zaznaczono, że prowizoryczny peron jest za wąski i teraz, po przeniesieniu dyżurnego ruchu na nastawnię dysponującą, nie ma kto ostrzegać pasażerów o grożącym im niebezpieczeństwie.

Zawiadowca stacji porozwieszał ogłoszenia w poczekalni, ale Oddział Drogowy, nie spieszył się zbytnio z ustawieniem tablic z napisami ostrzegawczymi, a gdy w końcu znalazły się w Łaskarzewie, wygody podróżowania i warunków bezpieczeństwa nie podniosły.

Wnioskując z tego, że nic się nie zmieniło na stacji Łaskarzew, można chyba powiedzieć, że pismo skierowane do Biura Inwestycji i Zarządu Ruchu powędrowało do segregatorów i czekało dnia, w którym ktoś sobie o nim przypomniał.

Już po wypadku, odnaleziono wprawdzie kopię pisma Oddziału

Ruchowo-Handlowego w Warszawie (z dnia 16 stycznia 1969r.), w którym polecono zawiadowcy stacji wprowadzić odpowiednie poprawki do regulaminu technicznego stacji Łaskarzew, a które treścią odpowiadały własnym w/w postanowieniom zawiadowcy stacji. Jednak zawiadowca stanowczo zaprzeczył, by takie pismo otrzymał; wydaje się, że mówił prawdę, skoro referat techniczny oddziału nie interesował się ewentualnymi uzupełnieniami, mimo, że należało bezwzględnie takie same zmiany wnieść do egzemplarzy „O” i „D” regulaminu technicznego stacji Łaskarzew.

W okresie od października 1968r. do września 1969r. aż 7 razy stację Łaskarzew wizytował kontroler ruchu odcinkowy, w ramach tzw. kontroli doraźnych. Mimo jednak, że za każdym pobytom na tej stacji, sam korzystał z prowizorycznego peronu i z wysiłkiem pokonywał różnicę poziomów między peronem a stopniem wagonu, a w dniu 20 grudnia 1968r. zapoznał się z treścią zarządzeń zawiadowcy stacji (co potwierdził własnoręcznym podpisem), nie interesował się, co w tym przedmiocie stanowi (i czy w ogóle stanowi) regulamin techniczny stacji Łaskarzew.

W połowie grudnia 1968r. został przeniesiony na stację Łaskarzew dyżurny ruchu Stanisław B., który w dniu 20 września 1968r. złożył egzamin ścisły na to stanowisko. Przed złożeniem egzaminu praktycznego z obsługi urządzeń zrk i czynności dyżurnego ruchu na tej stacji, zapoznał się on z regulaminem technicznym stacji, co potwierdził podpisem.

Czas płynął. Przejeżdżający przez stację Łaskarzew toromistrzowie i zawiadowcy odcinków drogowych, łakomym okiem spoglądali na drewniane podkłady udające peron, a dyżurni ruchu tej stacji surowo przestrzegali obowiązujących postanowień – szczególnie zaś wewnętrznych zarządzeń zawiadowcy stacji.

Jednak nie zawsze tak się dzieje, że zdrowy rozsądek góruje nad wygodnictwem i niedbalstwem. Zdarza się, że chwilowo przeważa chęć ominięcia takiej, czy innej zasady. Dzieje się to zwykle wtedy, gdy zachwiany zostanie normalny tok pracy.

Każdy człowiek ma nie tylko prawo ale i obowiązek myśleć, by jak najbardziej słusznie i celowo pokierować swym działaniem. Natomiast źle się dzieje, gdy człowiek cały swój zasób wiedzy i inteligencji kieruje, by w jakiś sposób ominąć obowiązujące go przepisy i zarządzenia.

Tak chyba było w dniu 17 sierpnia 1969r. na stacji Łaskarzew. Tego dnia o godzinie 20.00 obowiązki dyżurnego ruchu na nastawni dysponującej objął Stanisław B., pełniący je od blisko 11 miesięcy.

Był to dyżurny ruchu młody doświadczeniem (na stacji Łaskarzew od dziewięciu miesięcy), ale znał obowiązujące go przepisy, instrukcje oraz zarządzenia zawiadowcy stacji.

Pierwsze godziny służby minęły Stanisławowi B. bez specjalnych wydarzeń. Prawdopodobnie dalsze też nie wniosłyby nic szczególnego, gdyby nie przysłowiowy pech. Właśnie tego dnia pociąg pospieszny Nr 1201 relacji

Warszawa – Lublin był opóźniony około 15-16 minut i opóźnienie to zaważyło na wszystkim co wydarzyło się na stacji Łaskarzew.

O godzinie 21 minut 41 ze stacji Sobolew odjechał pociąg osobowy (elektryczny) Nr 90138 relacji Dęblin – Pilawa. Dla tego pociągu dyżurny ruchu Stanisław B. przygotował drogę przebiegu na wjazd do stacji Łaskarzew na tor główny zasadniczy, skąd po półminutowym postoju pociąg miał odjechać w dalszą drogę. Pasażerowie oczekujący na ten pociąg w poczekalni, zaczęli powoli przechodzić na prowizoryczny peron. Tymczasem o godzinie 21 minut 44, ze stacji Ruda Talubska odjechał opóźniony pociąg pospieszny Nr 1201. Zamiast zatrzymać go przed semaforem wjazdowym, do czasu odjazdu z Łaskarzewa pociągu elektrycznego Nr 90138, dyżurny ruchu Stanisław B. zaczął obliczać, gdzie te dwa pociągi się miną, czy na stacji Łaskarzew, czy też już na szlaku Łaskarzew-Ruda Talubska? Doszedł do wniosku, że odjazd pociągu elektrycznego Nr 90138 ze stacji Łaskarzew powinien nastąpić o godzinie 21 minut 47, a pociąg pospieszny Nr 1201 przejechać przez Łaskarzew około godziny 21 minut 49-50, a więc obydwa pociągi powinny minąć się około 1500-2000m poza stacją Łaskarzew i nie zachodziłaby potrzeba zatrzymywania pociągu pospiesznego przed semaforem wjazdowym.

Rozumowanie takie było bardzo ryzykowne, a Stanisław B. nie wziął w swych wyliczeniach pod uwagę, że opóźniony pociąg pospieszny może nieco skrócić czas jazdy, a pociąg osobowy może jechać opóźniony jedną lub dwie minuty, lub też wydłużyć czas jazdy, a przede wszystkim tego, że w jego rękach spoczywało bezpieczeństwo osobiste pasażerów na prowizorycznym peronie. Obowiązywały go nie tylko zarządzenia zawiadowcy stacji, ale i postanowienia §456 instrukcji „R1”, które nakazywały zapewnienie bezpieczeństwa osobistego pasażerów, m. in. przez zatrzymanie pociągu pospiesznego przed semaforem wjazdowym, do czasu wjazdu pociągu osobowego ze stacji Łaskarzew.

Stanisław B. zafascynowany swoim rozumowaniem przygotował drogę przebiegu na przejazd pociągu pospiesznego Nr 1201 torem głównym, wyświetlając semafony wyjazdowy i wjazdowy na sygnał „Wolna droga”.

Po upływie dwóch, trzech minut z okien nastawni zauważył światła czołowe pociągu pospiesznego Nr 1201, które mogły minąć już tarczę ostrzegawczą, odnoszącą się do semafora wjazdowego do stacji Łaskarzew, a jednocześnie od strony Sobolewa dostrzegł światła czołowe pociągu elektrycznego, w odległości około 350-400 m od nastawni dysponującej.

Przez chwilę Stanisław B. zastanawiał się co robić? Jasne już było, że jego obliczenia nie sprawdziły się, a pasażerom na prowizorycznym peronie groziło poważne niebezpieczeństwo.

Decyzja jaka podjął i tym razem była fałszywa – zamiast ustawić niezwłocznie dla jednego z tych pociągów, a szczególnie dla pociągu pospiesznego semafor wjazdowy na sygnał „Stój”, (lub dla obu – co mogło

spowodować przejechanie jednego lub obu pociągów obok semaforów wjazdowych wskazujących sygnał „Stój” albo ich zatrzymanie się) – Stanisław B. chwycił za telefon i zaczął wywoływać kasjerkę biletowo-bagażową, by ostrzegła pasażerów o grożącym niebezpieczeństwie. Telefon znajdował się obok kasy biletowo-bagażowej w sąsiednim pomieszczeniu. Kasjerka jeszcze nie zdążyła podejść do aparatu, gdy dyżurny ruchu rzucił słuchawkę i stanął ze światłem w oknie nastawni, obserwując wjazd przejeżdżającego obok pociągu elektrycznego Nr 90138.

Pociąg pospieszny Nr 1201 minął już semafor wjazdowy i znajdował się w obrębie stacji Łaskarzew, a w chwilę później, ze zgrzytem hamulców i iskrzeniem kół zatrzymał się czołem na wysokości nastawni. Maszynista pociągu poinformował dyżurnego ruchu, że w czasie przejazdu obok prowizorycznego peronu, pasażerowie znajdujący się tam, zostali prawdopodobnie potrąceni przez elektrowóz.

Przebieg wypadku w relacji Wiesława S., maszynisty pociągu pospiesznego Nr 1201, jego pomocnika Jerzego T. oraz innych świadków.

Pasażerowie widząc wjeżdżający do stacji Łaskarzew pociąg osobowy, całą swoją uwagę zwrócili w tym właśnie kierunku i przed dojeżdżającym do peronu pociągiem cofnęli się kilka kroków do tyłu, w skrajnie toru głównego zasadniczego. Uczynili to ze zrozumiałej troski o własne bezpieczeństwo. Żaden z nich nie pomyślał, że z przeciwnej strony (z kierunku Rudy Talubskiej) nadjeżdża pociąg pospieszny. Jako pasażerowie mieli prawo wsiąść do swego pociągu i mogli być pewni, że jak dotychczas, o ich bezpieczeństwie troszczą się dyżurni pracownicy stacji.

Tymczasem, gdy pociąg elektryczny zatrzymał się przy prowizorycznym peronie, pociąg pospieszny jadący torem z drugiej strony tego peronu z szybkością około 95 km/godz., znajdował się już bardzo blisko. Maszynista Wiesław S. w świetle reflektorów elektrowozu z odległości około 100 m, dostrzegł z przerażeniem, że ludzie ci stoją w skrajni toru po którym jedzie – zaczął więc nerwowo podawać syreną sygnały „Baczność” i rozpoczął nagle hamowanie pociągu.

Niektórzy z pasażerów odsunęli się od toru – czterech z nich nie zdążyło tego zrobić – potrąceni przez elektrowóz ponieśli śmierć.

Pozostali pasażerowie, którzy odruchowo odsunęli się od toru przeżyli chwile grozy, gdy jak grom z jasnego nieba, tuż obok nich, przemknął z hukiem i zgrzytem hamulców pociąg, a pęd i wiry powietrzne odrzucały i popychały stojących, gdy byli biernymi świadkami tragedii innych.

Po wypadku wystarczyło 19 dni, by oddać do użytku pasażerom nowy przystanek w Łaskarzewie.

Jako nowy, ozdobiony został on pudłem wagonowym mieszczącym prowizoryczną kasę biletowo-bagażową i poczekalnię dla pasażerów. Może jednak tym razem prowizorka nie doczeka się nazwy „trwałej i niezniszczalnej”.

Również dopiero po wypadku zainteresowano się regulaminem technicznym stacji Łaskarzew i w wyniku tego, w połowie września 1969r. skreślone zostały m. in. postanowienia odnośnie niezainstalowanego na nastawni dysponującej megafonu oraz w zakresie pierwszeństwa wjazdu pociągów z kierunku Rudy Talubskiej w przypadku jednoczesnego zbliżania się do stacji Łaskarzew dwóch pociągów.

Wnioski, które należy wyciągnąć z tego tragicznego wypadku.

- Każdy dyżurny ruchu, każdy pracownik służb eksploatacyjnych i ich przełożeni muszą tak organizować i wykonywać pracę przewozową oraz przestrzegać obowiązujących przepisów i zarządzeń, aby zawsze mieli wyeksponowane bezpieczeństwo pasażera.
- Społeczeństwo tak ocenia pracę kolejarzy i modernizację kolei, jak tego doświadczą, korzystając z usług transportu kolejowego.
- Dyżurnemu ruchu nie wolno omijać zarządzeń wydanych przez doświadczonych przełożonych, tylko dlatego, że przypuszcza, iż usprawni sobie pracę.
- Każdy przełożony, każdy kontroler i instruktor w swej pracy i sprawowanym nadzorze musi stale kłaść nacisk i być wyczulonym na bezpieczeństwo ruchu i manewrów oraz bezpieczeństwo osobiste pasażerów.

Inż. Władysław Ryński