

## **Pod Pomiechówkiem**

Każde zakłócenie ciągłości ruchu prowadzi za sobą konieczność prowadzenia ruchu pociągów w zmiennych warunkach techniczno-eksploatacyjnych. Tym samym pracownicy muszą znacznie wzmóc czujność, uwagę i zachować spokój oraz, co najważniejsze z całą bezwzględnością stosować obowiązujące w takich sytuacjach zaostrożenia w prowadzeniu ruchu pociągów. Również decyzje dyspozytora odcinkowego i zmianowego w sprawach dotyczących prowadzenia ruchu pociągów muszą być wówczas zrozumiałe i jednoznaczne. W wypadku paniki decyzje te nie mogą zawierać nieudomówień.

Niewątpliwie w naturze każdego człowieka leży dążenie do ułatwień i usprawnień w pracy, lecz nie może ono występować wówczas, gdy w grę wchodzi bezpieczeństwo ruchu, ponieważ wcześniej czy później niedbalstwo kończy się tragicznie i wtedy już powstają same fakty.

Tak też stało się pod Pomiechówkiem 1 sierpnia 1978r.

W godzinach wieczornych tego dnia dyżurni ruchu stacji Modlin, Nasielsk i dyżurni blokowi posterunków odstępowych Pomiechówek i Brody Warszawskie (położonych pomiędzy tymi stacjami) nie przypuszczali, że za kilka godzin na szlaku Modlin-Nasielsk rozegra się tragedia. Przeciwnie, ruch pociągów na tym szlaku odbywał się normalnie i cała służba powinna przebiegać bez zakłóceń.

Jednak tak się nie stało. Już około godz. 20.10 maszynista pociągu towarowego nr 25791 powiadomił przez radiotelefon dyżurnego ruchu stacji Modlin, że na odstępie Pomiechówek – Brody Warszawskie nad torem szlakowym właściwym dla kierunku Nasielsk – Modlin nastąpiło obniżenie sieci trakcyjnej. Dyżurny ruchu wiedząc, że niedawno odjechał po tym torze z Nasielska do Modlina elektryczny pociąg podmiejski nr 646 relacji Nasielsk – Warszawa, polecił maszyniście pociągu towarowego nr 25791 zatrzymać ten pociąg. Maszynista wykonał polecenie, poinformował maszynistę oraz kierownika pociągu nr 646 o przeszkodzie w torze. Koniec pociągu podmiejskiego zatrzymał się w km 51,439 na odstępie Brody Warszawskie – Pomiechówek, w odległości około 1720 m od posterunku odstępowego Brody Warszawskie. Kierownik pociągu polecił konduktorowi rewizyjnemu osłonić koniec pociągu od strony Brodów, a sam udał się pociągiem towarowym nr 65173 do posterunku Brody Warszawskie po ustne dyspozycje dla zatrzymanego pociągu podmiejskiego. Taką też decyzję otrzymał kierownik pociągu podmiejskiego.

W tym samym czasie dyspozytor odcinkowy polecił dyżurnemu blokowemu posterunku Brody, Janowi G. by pociąg podmiejski nr 646 pozostawić w miejscu jego zatrzymania do czasu naprawy sieci trakcyjnej.

Z decyzji dyspozytora odcinkowego podjętych w pierwszej fazie jego poczynąń wynika, że zapomniał on o podróżnych przebywających w pociągu podmiejskim, którym przecież należało zapewnić kontynuowanie dalszej jazdy.

Należy dodać, za jako uzupełnienie do sprawy, że po przybyciu na posterunek odstępowy Brody, kierownik pociągu podmiejskiego nr 646 spostrzegł, że na torze kierunku Nasielsk – Modlin przed semaforem odstepowym wskazującym sygnał „Stój” zatrzymał się pociąg towarowy nr 5190 prowadzony lokomotywą spalinową serii ST44 przez maszynistę Jana P. i jego pomocnika młodszego maszynistę Józefa G. z lokomotywowni w Iławie. Lokomotywa spalinowa tego pociągu zatrzymała się na wysokości piętrowej nastawni posterunku Brody, a hałas wywoływany pracą silnika uniemożliwiał dyżurnemu blokowemu Janowi G. prowadzenie rozmów telefonicznych, a nawet utrudniał mu porozumiewanie się z kierownikiem pociągu podmiejskiego nr 646. Wobec tego Jan G. polecił maszyniście pociągu nr 5190 Wyłączyć silnik lokomotywy lub cofnąć o kilkadziesiąt metrów czoło pociągu w kierunku Nasielska na wysokość posterunku odstepowego w Brodach. Maszynista Jan G. cofnął pociąg kilkadziesiąt metrów do tyłu tak, że lokomotywa spalinowa zatrzymała się mniej więcej w połowie peronu. Hałas nie zakłócał już odpowiedzialnej pracy dyżurnego blokowego posterunku Brody.

Po przybyciu do stacji Nasielsk pociągu towarowego nr 25791 i jadącego za nim w odstepie blokowym pociągu nr 65173, o godzinie 20:29 został zamknięty zagrożony tor, wprowadzono ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze szlaku Modlin – Nasielsk, z tym, że posterunki odstepowe Pomiechówek i Brody Warszawskie brały udział w prowadzeniu ruchu pociągów. Dodać tu należy, że te posterunki odstepowe nie były przeznaczone do prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego (nie miały semaforów odstepowych dla jazd po torze niewłaściwym). Wobec tego należało bezwzględnie stosować zasady określone w ust.9 §69 przepisów ruchu „R1”, to znaczy, że po minięciu posterunku odstepowego przez pociąg jadący po torze niewłaściwym dyżurny blokowy miał obowiązek ustawić tarczę sygnału D1 „Stój” przy torze niewłaściwym oraz wyłożyć trzy spłonki na tym torze (za tarczą sygnału D1, patrząc w kierunku jazdy po torze niewłaściwym).

Odwrócenie tarczy sygnału D1 „Stój” i zdjęcie spłonek z szyn może nastąpić dopiero po otrzymaniu potwierdzenia przybycia do sąsiedniego posterunku następczego pociągu jadącego po torze niewłaściwym.

Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego dyżurny ruchu dysponujący stacją Nasielsk Hieronim W. uzgodnił z dyspozytorem odcinkowym, że po tym torze wyprawione będą kolejno z Nasielska do Modlina pociągi pasażerskie nr 5102, 51102, 68518 i 51002. Dyżurny ruchu stacji Modlin wyraził na to zgodę dopiero o godz. 21:03.

W czasie wjazdu pociągu pospiesznego nr 5102 „Stocznowiec” relacji Gdynia – Warszawa Zachodnia do stacji Nasielsk został on zatrzymany przed nastawnią dysponującą i tam, po wręczeniu drużynie pociągowej rozkazu szczególnego „N” zezwalającego na jazdę po torze niewłaściwym, o godzinie 21.05 odjechał on do stacji Modlin. Następnym pociągiem tj. nr 51102, 68518 i 51002, rozkazy szczególne „N” wydawał dyżurny nadzorczy peronowy stacji Nasielsk, Stanisław G.

O godzinie 21.15 pociąg pospieszny nr 5102 minął posterunek odstępowy Brody Warszawskie, a o godzinie 21.19 posterunek odstępowy Pomiechówek. Tak więc pociąg pospieszny nr 5102 przybył do Modlina bez zakłóceń. Ale czy wszystko odbywało się zgodnie z obowiązującymi przepisami. Otóż nie! Mianowicie z zeznań maszynisty pociągu towarowego nr 5190 (stojącego na zamkniętym torze na posterunku odstepowym Brody) Jana P. i jego pomocnika Jozefa G. wynika jednoznacznie, że po przyjeździe pociągu pospiesznego nr 5102, dyżurny blokowy Jan G. nie ustawił przy czynnym torze na wysokości semafora odstepowego tarczy sygnału D1 „Stój” oraz nie wyłożył spłonek – jak tego wymagają postanowienia przepisów „R1”. Stanowiło to poważne naruszenie obowiązujących zasad prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku dwutorowym. Wprawdzie tym razem nie doszło jeszcze do wypadku, lecz powstało poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Można sądzić, że Jan G. uznał za zbędny wysiłek zejście z piętrowej nastawni w celu dokonania tych czynności po to, by po upływie kilku minut, po otrzymaniu potwierdzenia przybycia z Pomiechówka, zdjąć tarczę sygnału „D1” i spłonki.

Tymczasem po odjeździe ze stacji Nasielsk pociągu pospiesznego nr 5102 zapadła w dyspozyturze rejonowej decyzja, by następny pociąg, a był nim pociąg pospieszny nr 51102 „Warmia” relacji Olsztyn – Warszawa Zachodnia, z uwagi na mniejsze zapełnienie zatrzymywał się za wszystkich przystankach od Nasielska do Warszawy w celu obsłużenia ruchu podmiejskiego za „uwięziony” pociąg elektryczny podmiejski nr 646. Dyżurny blokowy posterunku Brody Warszawskie Jan G. otrzymał od dyspozytora odcinkowego polecenie spowodowania cofnięcia pociągu elektrycznego nr 646 do peronu przystanku osobowego Brody, dla umożliwienia pasażerom tego pociągu przejścia peronami do pociągu pospiesznego nr 51102. Wykonanie tego polecenia było dość skomplikowane, ponieważ koniec pociągu elektrycznego stał w odległości około 1770 m od przystanku osobowego

Brody Warszawskie, a radiotelefonu w tym pociągu nie było. Dyżurny blokowy Jan G. wydał polecenie maszyniście pociągu towarowego nr 5190 (stojącego jak pamiętamy na nieczynnym torze przed semaforem odstępowym posterunku Brody Warszawskie) cofnięcia czoła tego pociągu poza peron (w kierunku Nasielska) celem zrobienia miejsca przy peronie dla pociągu elektrycznego nr 646.

Dyżurny dysponujący stacją Nasielsk Hieronim W. w rozmowie telefonicznej z dyspozytorem odcinkowym Janem G. uzgodnił inne postępowanie: pociąg pospieszny nr 51102, poza postojem na wszystkich przystankach od Nasielska do Warszawy, zatrzyma się na wysokości „uwięzionego” podmiejskiego nr 646 celem zabrania z tego pociągu pasażerów. Była to decyzja bardzo ryzykowna, bowiem z uwagi na brak niskich stopni wysiadanie z elektrycznego zespołu trakcyjnego poza peronem mogło spowodować wypadki z pasażerami. Wprawdzie takie przesiadanie stosuje się, jednak tylko jako ostateczność.

W konsekwencji tej decyzji, drużyna pociągu pospiesznego nr 51102 na stacji Nasielsk otrzymała dodatkowo rozkaz szczególny o obowiązku zatrzymania się tego pociągu na wszystkich przystankach od Nasielska do Warszawy. Jednocześnie zwrotniczy tej stacji powiadomił drużynę pociągu, by na odstępie Brody Warszawskie – Pomiechówek zatrzymała pociąg na wysokości „uwięzionego” pociągu elektrycznego i zabrała z niego pasażerów.

O godzinie 21.14 pociąg pospieszny nr 51102 odjechał z Nasielska po torze niewłaściwym. O godzinie 21.33 po zatrzymaniu się minął posterunek odstępowy Brody Warszawskie i zatrzymał się ponownie na wysokości pociągu elektrycznego podmiejskiego nr 646, z tym jednak, że ostatni wagon pociągu pospiesznego stanął na wysokości przedostatniego wagonu pociągu elektrycznego podmiejskiego. Przy pomocy drużyn pociągów nr 646 i 51102 pasażerowie przesiadli się do pociągu pospiesznego.

Dyżurny blokowy posterunku odstępowego Brody Warszawskie Jan G., potwierdził telefonicznie do stacji Nasielsk przybycie pociągu pospiesznego nr 51102, ale podobnie jak poprzednio po jego odjeździe nie ustawił na czynnym torze tarczy sygnału D1 „Stój” oraz nie wyłożył na szynach toru splonek.

W odstępie za pociągiem pospiesznym nr 51102 o godzinie 21.34 odjechał z Nasielska po torze niewłaściwym pociąg osobowy nr 66518 relacji Elk – Olsztyn – Warszawa Zachodnia prowadzony lokomotywą spalinową SP45-020 przez maszynistę Kazimierza S. i jego pomocnika, młodszego maszynistę Kazimierza K. Zapadał już zmierzch, toteż maszynista pociągu osobowego jako doświadczony pracownik zachowywał w czasie jazdy dużą ostrożność. Zbliżając się do posterunku odstępowego Brody Warszawskie ograniczył stopniowo prędkość do około 18 km/h. Nie widział on nastawni posterunku,

którą zasłaniał częściowo stojący na torze nieczynnym pociąg towarowy nr 5190 oraz nie wiedział czy z posterunku Brody otrzyma sygnał ręczny „Do mnie” uprawniający go do dalszej jazdy. Gdy czoło pociągu osobowego znajdowało się już w odległości około 150-120 m od budynku posterunku, z jego okna światłem elektrycznym dyżurny blokowy Jan G. zaczął podawać sygnały ręczne „Do mnie”. Maszynista Kazimierz S. krótkim sygnałem gwizdawki lokomotywy potwierdził zrozumienie sygnału, jednocześnie razem z pomocnikiem głośno powtórzył słowo „wolna”, a następnie włączył nastawnik jazdy i prędkość pociągu osobowego nr 66518 zaczęła wzrastać. Około godziny 21.43 pociąg minął posterunek odstępowy Brody Warszawskie.

Maszynista i jego pomocnik nie wiedzieli, że sygnały „Do mnie” oznaczały dla nich wyprawienie na zajęty przez pociąg pospieszny nr 51102 odstęp od Pomiechówka. Właśnie w tym czasie, zaledwie w odległości około 1770 m od posterunku odstepowego Brody Warszawskie, ostatni pasażerowie z pociągu podmiejskiego przesiadali się do wagonów pociągu pospiesznego i już wkrótce pociąg ten miał odjechać w dalszą drogę do Warszawy.

Maszynista pociągu osobowego nr 66518 niczego nie przeczuwając kontynuował jazdę z prędkością około 63 km/h. Pociąg jechał przez gęsty las, bezpośrednio dolegający do toru, po łuku o promieniu 470 m i takiej długości, a więc widoczność była bardzo ograniczona. W odległości około 170 m od końca stojącego jeszcze pociągu pospiesznego nr 51102 Kazimierzowi S. i jego pomocnikowi Kazimierzowi K. przez moment wydawało się, że po prawej stronie pomiędzy drzewami lasu migotało czerwone światło. Kazimierz S. rozpoczął hamowanie pociągu osobowego. Po chwili maszynista i jego pomocnik mieli już pewność, że jest to sygnał końca pociągu osobowego na sąsiednim torze. Maszynista nie zaprzestał jednak hamowania pociągu. Efekty hamowania były jednak nieznaczne, bowiem pociąg jechał po dość znacznym spadku.

Przy wyjeździe z łuku o promieniu 470 m na prostą z odległości zaledwie około 90 m zobaczyli następnie dwa czerwone światła – tym razem na torze po którym jechali. Pozostało im 6-7 sekund, by podjąć jakąś decyzję.

Całkowicie odpadła możliwość zatrzymania pociągu osobowego, a jedyną słuszną ratowanie własnego życia, jaką mieli: maszynista Kazimierz S. i jego pomocnik Kazimierz K. było szybkie wydostanie się z kabiny maszynisty do przedziału maszynowego. Tak też zrobili. Około godziny 21.47 nastąpiło najechanie w km 51,420 pociągu osobowego nr 66518 jadącego z prędkością około 61 km/h na koniec pociągu pospiesznego nr 51102. Skutki okazały się tragiczne. Pięciu pasażerów poniosło śmierć, a szósty zmarł w szpitalu wskutek odniesionych ran. Dziewięćdziesiąt osiem osób doznało obrażeń

cielesnych. W pociągu pospiesznym nr 51102 jeden wagon osobowy drugiej klasy został rozbity, a w pociągu osobowym nr 66518 pięć wagonów osobowych drugiej i pierwszej klasy uległo poważnym uszkodzeniom. Uszkodzona została również lokomotywa SP45-070. Wstępni pięć wagonów przeznaczono do kasacji a jeden do naprawy głównej. W przeliczeniu na wartość materialną straty wyniosły około 8 000 000 zł.

Powróćmy raz jeszcze na posterunek odstępowy Brody Warszawskie. Po minięciu przez pociąg osobowy nr 66518 posterunku Brody dyżurny blokowy Jan G. przystąpił do swoich normalnych obowiązków. Chciał on właśnie wpisać do dziennika ruchu godzinę przyjazdu tego pociągu i dopiero wtedy zauważył, że nie miał wpisanej godziny przybycia do posterunku odstępowego Pomiechówek pociągu pospiesznego nr 51102. Jednocześnie uświadomił sobie, że takiego potwierdzenia z Pomiechówka nie otrzymał. Teraz też dopiero zrozumiał co nastąpiło. Wobec tego chcąc jeszcze zapobiec skutkom swego czynu sygnałami alarmowymi wywołał dyżurnego blokowego w Pomiechówku oraz dyżurnego ruchu w Modlinie i w Nasielsku, żądając od pierwszego potwierdzenia przybycia na pociąg nr 51102, a gdy otrzymał informację, że jeszcze pociąg ten nie przybył, powiedział, że z Brodów „uciekł” mu pociąg osobowy nr 94318 i zażądał zatrzymania go na przejeździe strzeżonym. Ale przejazd taki znajdował się w km 50,5, a więc pomiędzy stojącym na odstępie pociągiem pospiesznym nr 51102 a Pomiechówkiem. Nie było już praktycznie żadnych możliwości zatrzymania pociągu osobowego nr 94318 przed przeszkodą.

Dla słuchających nerwowych i rozpaczliwych usiłowań zatrzymania pociągu nr stało się jasne, że wypadek jest już przesadzony. Nie znano jeszcze tylko jego rozmiarów i skutków. Dyżurny ruchu stacji Modlin i Nasielsk powiadomili o powyższym swych przełożonych oraz dyspozytora odcinkowego.

Tymczasem dyżurny blokowy Jan G. zdając sobie sprawę ze skutków swego niedbalstwa i związanej z tym odpowiedzialności, intensywnie myślał, jak uniknąć względnie jak uchylić się od odpowiedzialności. Przeanalizował swe postępowanie przy wyprawianiu pociągu nr 66518 na zajęty odstęp i zrozumiał, że naruszył podstawowe zasady prowadzenia ruchu pociągów po torze niewłaściwym. Po przejeździe pociągu pospiesznego nr 51102 nie ustawił przy czynnym torze tarczy sygnału D1 „Stój” oraz nie wyłożył na szynach tego toru splonek, a także przed podaniem sygnału ręcznego „Do mnie” nie sprawdził w dzienniku ruchu czy pociąg pospieszny przybył do Pomiechówka.

Wyjście z sytuacji widział Jan G. w potwierdzeniu przez drużynę lokomotywy spalinowej pociągu towarowego nr 5190 stojącego na zamkniętym dla ruchu

torze przed semaforem odstępowym posterunku Brody, iż nadawał on ręczne sygnały „Stój” maszyniście pociągu osobowego nr . Pobiegnął więc do lokomotywy spalinowej pociągu towarowego nr 5190, stojącej około 80 m od nastawni posterunku Brody i przedstawił maszyniście Janowi P. i jego pomocnikowi, młodszemu maszyniście Józefowi G. sytuację. Wyraził jednocześnie przypuszczenie, że chyba już doszło do najechania pociągu osobowego nr na odstępie Brody – Pomiechówek na koniec pociągu pospiesznego nr 51102 z powodu niezatrzymania się pociągu nr na posterunku Brody, mimo podawanych przez niego sygnałów ręcznych „Stój”. Maszynista Jan P. i jego pomocnik Józef G. zaprzeczyli temu, mówiąc „panie dyżurny przecież podawał pan dla osobowego sygnał „Do mnie”. Jednak Jan G. nie stracił jeszcze nadziei, że ich pozyska dla swej sprawy. Widział, że maszynista i jego pomocnik wahali się czy pomóc mu, czy powiedzieć przed komisją dochodzeniową prawdę. Wtedy dyżurny blokowy Jan G. nie przestając ich prosić o pomoc, zaproponował wspólną wersję okoliczności minięcia przez pociąg osobowy nr posterunku Brody. Głosiła ona, że z okna nastawni posterunku dyżurny blokowy Jan G. podawał światłem dla drużyny pociągu towarowego nr 5190, sygnał „Ode mnie” w celu cofnięcia się tego pociągu w kierunku Nasielska, poza krawędź peronu przystanku osobowego Brody Warszawskie, by umożliwić cofającemu się z odstępu Brody – Pomiechówek pociągowi elektrycznemu podmiejskiemu dojechania do peronu. W czasie podawania sygnałów ręcznych „Ode mnie” Jan G. zauważył nadjeżdżający torem niewłaściwym pociąg i wobec tego zaczął podawać światłem tym razem sygnały ręczne „Stój”, ale drużyna trakcyjna nie reagowała na nie i minęła posterunek odstępowy Brody, kontynuując dalszą jazdę po zajętych przez pociąg pospieszny odstępie do Pomiechówka.

Maszynista pociągu towarowego nr 5190 Jan P. i jego pomocnik Józef G. ulegli w końcu prośbom dyżurnego blokowego Jana G. obiecując wyżej podaną wersję przyczyn powstania wypadku potwierdzić przed komisją dochodzeniową.

Jan G. powrócił na nastawnię posterunku odstępowego Brody i tę uzgodnioną wersję przekazał min. Dyspozytorowi odcinkowemu oraz zawiadowcy stacji Nasielsk i pełnił dalej swe obowiązki. Dla uprawdopodobnienia podanej wersji przyczyny powstania wypadku położył na tłuczniu obok toru czynnego tarczę zatrzymania D1 - „Stój”, by markowała najechanie na nią pociągu osobowego nr . Ponieważ nie znalazł sposobu na sfingowanie wyłożenia splonek na szynach postanowił przyznać się do niewykonania tej czynności i tłumaczyć to tym, że nie zdążył już tego uczynić. W obawie przed niedotrzymaniem „umowy” przez maszynistę i pomocnika pociągu towarowego nr 5190 Jan G. obmyślał także inne sposoby swej obrony. Przypominał sobie, że w 1976r. miał być skierowany na dodatkowe badania psychotechniczne, ale go nie skierowano. Nadto od czasu

do czasu miał bóle głowy i lekarz na te dolegliwości przepisywał mu lekarstwa, więc postanowił w razie potrzeby przedstawić siebie jako człowieka cierpiącego na zaniki pamięci i tym uzasadnić przyczynę wyprawienia pociągu osobowego nr na zajęty odstęp do Pomiechówka.

Po północy, tj. już 2 sierpnia 1976r. komisja dyrekcyjna ustalająca przyczyny wypadku przesłuchiwała m. in. dyżurnego blokowego posterunku Brody Warszawskie, który w swych wyjaśnieniach przedstawił uzgodnioną i przemyślaną uprzednio wersję okoliczności minięcia przez pociąg nr posterunku odstępowego Brody Warszawskie. Maszynista pociągu towarowego nr 5190 Jan P. dotrzymał słowa danego Janowi G. Przedstawił komisji uzgodnioną uprzednio fałszywą wersję przejazdu pociągu nr przez posterunek Brody. Również młodszy maszynista pociągu nr 5190 Józef G. dotrzymał słowa, ale - co należy podkreślić - poniosła go fantazja i szczegółowo podał do protokołu przesłuchania, jak Jan G. usiłował zatrzymać pociąg nr na posterunku Brody. Zeznał m.in. że gdy czoło tego pociągu znajdowało się w odległości około 150 m od nastawni posterunku, z jej okna były światłem podawane sygnały ręczne „Stój” oraz że widział w kabinie lokomotywy pociągu osobowego maszynistę i jego pomocnika nie reagującego na te sygnały.

Obaj, tj. maszynista Jan P. i jego pomocnik Józef G. składając do protokołu niezgodne z prawdą zeznania, musieli zdawać sobie sprawę, że wyrządzają wielką krzywdę niewinnym kolegom.

Maszynista pociągu osobowego nr Kazimierz S. i jego pomocnik Kazimierz K. przedstawili szczegółowo do protokołu wyżej opisany stan faktyczny, stwierdzając kategorycznie, że na pewno posterunek odstępowy Brody Warszawskie minęli na sygnały ręczne „Do mnie” podawane światłem z nastawni tego posterunku.

Komisja dochodzeniowa w pierwszej fazie dochodzenia miała do rozstrzygnięcia trudny problem. Dysponowała ona następującymi przesłankami:

- Drużyna trakcyjna pociągu osobowego nr przy zbliżaniu się do posterunku odstępowego Brody zachowała należyłą ostrożność ograniczając prędkość pociągu do 18 km/h, co niezbicie wykazywała taśma szybkościomierza rejestrującego, zeznania tej drużyny o podawanych z okna nastawni tego posterunku sygnałach „Do mnie” były przekonujące,
- Po przejechaniu po torze niewłaściwym pociągu pospiesznego nr 51102 przez posterunek odstępowy Brody, nie zostały wyłożone spłonki na szynach tego toru,



- Odnaleziona tarcza sygnału D1 „Stój” nie miała żadnych śladów najechania na nią przez pociąg i nie znaleziono miejsca, w które byłaby ona wbita w ziemię,
- Zeznania maszynisty pociągu 5190 Jana P. i jego pomocnika Józefa G. oraz dyżurnego blokowego posterunku Brody Jana G. jednoznacznie obciążały za powstanie wypadku drużynę trakcyjną pociągu osobowego nr , choć po głębszej analizie można było dopatrzeć się w nich zawahań i nieścisłości, szczególnie jeżeli chodzi o zeznania Jana G. i Jana P.
- Zebrane fakty budziły wątpliwości co do odpowiedzialności maszynisty pociągu osobowego nr za powstały wypadek, tak u prokuratora uczestniczącego przy wszystkich wstępnych czynnościach, jak i członków komisji dyscyplinarnej. Dlatego też do ostatecznego wyjaśnienia sprawy zostali zatrzymani dyżurny blokowy i maszynista tego pociągu.

Następnego dnia, tj. 3 sierpnia, po przesłuchaniu dyżurnych ruchu stacji Nasielsk i Modlin oraz dyżurnego blokowego z Pomiechówka sytuacja zaczęła się nieco wyjaśniać. Jednak dopiero 4 sierpnia przesłuchani przez prokuratora maszynista pociągu towarowego nr 5190 Jan P. i jego pomocnik Józef G. odwołali swoje poprzednie zeznania i przedstawili faktyczny przebieg zajścia.

Tego dnia również dyżurny blokowy Jan G. przyznał się przed prokuratorem, że po przejeździe pociągu pospiesznego nr 51102 nie wyłożył splonek na tokach szynowych czynnego toru oraz, że „(...) dla pociągu osobowego nr przez jakieś gapiostwo dałem zamiast sygnału „Stój”, sygnał „Do mnie” nakazujący mu dalszą jazdę w kierunku Pomiechówka (...)”.

Sprawa się więc wyjaśniła, maszynista pociągu osobowego nr Kazimierz S. był już tego dnia w domu, a dalsze przesłuchanie drużyny pociągu towarowego nr 5190 i dyżurnego blokowego całkowicie wyjaśniły okoliczności i przyczyny przedmiotowego wypadku. Dyżurny blokowy Jan G. wyjaśnił „(...) Ja nie mając potwierdzenia z Pomiechówka o przybyciu tam pociągu nr 51102, dałem pociągowi nr latarką sygnał zezwalający na dalszą jazdę, czyli wolną drogę (...). Nie potrafię wytłumaczyć, jak to się stało, że ja dałem sygnał na jazdę pociągu nr . Miewam nieraz zaniki pamięci”.

Badania psychologiczne na stanowisko dyżurnego blokowego Jan G. przeszedł 6 listopada 1974 roku i otrzymał wynik „zdatny na stanowisko dyżurnego blokowego” z zaleceniem, by po dwóch latach skierować go na badania kontrolne z uwagi na dostateczny wynik badania psychologicznego. Wprawdzie zalecenie to w świetle przepisów nie było obowiązujące z uwagi na dodatni wynik tego badania, niemniej nie było formalnych przeszkód, by w 1976r.

zawiadowca stacji skierował Jana G. na ponowne badanie psychologiczne.

Jeżeli chodzi o stan zdrowia Jana G., to w 1974r. i 1977r. przeszedł on badania okresowe i był każdorazowo uznawany za zdolnego do pracy na stanowisku dyżurnego blokowego. W tym czasie Jan G. kilkakrotnie korzystał z porad lekarskich uskarżając się na bóle i zawroty głowy i po każdym badaniu lekarz przepisywał mu odpowiednie lekarstwa, nie stwierdzając u niego odchyłań od normy. Tak już zwykle bywa, że niemal każdy wypadek ujawnia niedociągnięcia w pracy bezpośredniego zwierzchnika i aparatu kontrolersko-instruktorskiego. Tak też było i tym razem.

Podsumowania nie będzie. Ale wnioski z przyczyn i okoliczności powstania tego wypadku powinien wyciągnąć dla siebie każdy pracownik kolejowy, którego czynności związane są z ruchem pociągów.

*Inż. Władysław Ryński*