

P o s t a n o w i e n i e

o unorzeniu śledztwa

Dnia 2 października 1980 r.

Prokurator Jerkel wiceprokurator Prokuratury Wojewódzkiej w Toruniu
w sprawie katastrofy kolejowej zaistniałej w dniu 19 sierpnia
1980 r. w pobliżu stacji Brzoza Toruńska - na zesadzie art. 11 pkt 5,
200 § 1. 201 kpk

p o s t a n o w i ł

- 1/ utworzyć śledztwo w sprawie katastrofy kolejowej zaistniałej
w dniu 19 sierpnia 1980 r. na szlaku Toruń - Aleksandrów Kujaw-
ski, w pobliżu stacji Brzoza Toruńska - art. 136 § 1 pkt 1 kk -
wobec śmierci sprawcy czynu;
- 2/ dowody rzeczowe w postaci:
 - a/ trzech szybkościomierzy marki "Hoeler-Bern" nr 37219, 33020
typu RT 9 i nr A 03376 typu A 16,
 - b/ wygiętego suwaka i pękniętego pręta ryglowego rozjazdu,
 - c/ dwóch "książek wejścia i wyjścia pojazdów trakcyjnych" Loko-
zotywowni Toruń za miesiąc sierpień 1980 r.,
 - d/ dziennika rejestracji przejeżdżania parowozów na punkcie kontroli
Toruń Główny za okres od 29 lipca 1980 r. do 27 sierpnia
1980 r.,
 - e/ książki kontroli urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów na-
stawni wykonawczej OC-1 stacji Otłoczyn, rozpoczętej dnia
1 marca 1980 r.,
 - f/ dziennika analiz pociągów dla stacji pośrednich stacji Otło-
czyn, rozpoczętego dnia 23 maja 1980 r.,
 - g/ dziennika oględzin rozjazdów w okręgu nastawni OC 1 stacji
Otłoczyn, rozpoczętego dnia 7 czerwca 1980 r.,

- h/ książki przebiegów stacji Otłoczyn nastawni OC 1, rozpoczętej dnia 7 listopada 1979 r.,
- l/ dziennika ruchu posterunku zapowiadawczego nastawni OC 1 stacji Otłoczyn, rozpoczętego dnia 15 sierpnia 1980 r.,
- j/ trzech bloczków rozkazów szczególnych "S" nr 16/80, "N" nr 12/80 i "Nrob" nr 2/80 stacji Otłoczyn,
- k/ wykresu pracy stacji Toruń Główny za dzień 19 sierpnia 1980 r.
 - wydać, po uprawomocnieniu postanowienia, Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowej w Toruniu,
- l/ dwóch toczek akt osobowych Mieczysława Roscheka i Andrzeja Bogusza,
- z/ pliku wykazów pracy pojazdów i drużyn pociągowych za okres od 1 stycznia 1980 r. do 17 sierpnia 1980 r., dotyczących Mieczysława Roscheka, Andrzeja Bogusza i Benedykta Jalińskiego,
 - wydać lokomotywowni PKP w Chojnicach,
- w/ 20 dzienników ruchu posterunku zapowiadawczego stacji Otłoczyn i 9 bloczków rozkazów szczególnych tej stacji za 1980 r.,
 - wydać zawiadowcy stacji Aleksandrów Kujawski.

U z a s o d n i e n i e

W dniu 19 sierpnia 1980r. około godz. 4⁴⁵ organa Milicji Obywatelskiej w Toruniu powiadomione zostały o zaistniałej w pobliżu stacji Brzoza Toruńska katastrofie kolejowej.

Po przybyciu na miejsce zdarzenia ekip dochodzeniowo-śledczych stwierdzono, iż na torze nr 2 szlaku kolejowego Toruń- Aleksandrów Kujawski, w kilometrze 99,312 nastąpiło czołowe zderzenie pociągu osobowego relacji Toruń Główny - Łódź Kaliska, składającego się z siedmiu wagonów osobowych, prowadzonych przez lokomotywę spaliniową SP-45-160 z Lokomotywowni Toruń, ze zdążającym w kierunku przeciwnym po tym samym torze pociągiem towarowym, składającym się z 16 niezaregulowanych wagonów - węglarek, prowadzonych przez lokomotywę spalinową ST-44-607 z Lokomotywowni Chojnice. W wyniku zderzenia zniszczeniu uległy obie lokomotywy, trzy wagony pociągu osobowego oraz trzy wagony-węglarki z pociągu towarowego. Z rozbitych wagonów osobowych i lokomotyw wydobyto zwłoki 65 osób oraz 64 osoby

ranno, spośród których 44 po udzieleniu lekarskiej pomocy ambulatoryjnej zwolnione do domu, zaś 20 poddano hospitalizacji w szpitalach Torunia, Aleksandrowa Kujawskiego i Ołkocławka.

Imienne wykazy osób rannych i zabitych zawarto są w załącznikach stanowiących integralną część niniejszego postanowienia.

Przeprowadzone w niniejszej sprawie śledztwo wykazało, iż bezpośrednią przyczyną katastrofy była jazda pociągu towarowego, prowadzonego przez lokomotywę spalinową ST-44-607 po torze niewłaściwym, przy czym wyjazd tego pociągu ze stacji Ołkoczin nastąpił bez podania przez obsługę tej stacji sygnału "wolna droga" na semaforze i przy nieobłożonej dla wyjazdu tego pociągu drodze przebiegu.

Stwierdzenia powyższe oparto na następujących ustaleniach faktycznych, poczynionych w drodze wielokierunkowych badań i czynności śledczych.

Zastosowano w systemie urządzeń technicznych zabezpieczenia ruchu na stacji Ołkoczin i sterowanych z nastawni wykonawczej OC 1 współzależności, mające na celu zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa ruchu pociągów, wykluczając możliwość podania sygnałów "wolna droga" na semaforze wyjazdowym F 2, spod którego około godz. 4²⁰ ruszył pociąg towarowy, bez jednoczesnego prawidłowego ułożenia drogi przebiegu z toru głównego dodatkowego nr 4 na tor główny szlakowy nr 1, prowadzący w kierunku Torunia. System owych zależności wyklucza w szczególności możliwość ponownego podania sygnału "wolna droga" tak na semaforze F 2, jak i na semaforze wyjazdowym G, usytuowanym przy torze głównym szlakowym nr 1, do czasu przejazdu ostatniej osi pojazdu wyprowadzonego ze stacji Ołkoczin po tak ułożonej drodze, przez wmontowane w izolowany odcinek tego toru, w pobliżu posterunku odstępowego Brzoza Toruńska, elektromagnetycznie urządzenie tzw. blokady liniowej, a następnie "oddanie bloku" przez obsługę tego posterunku.

W toku oględzin stanu urządzeń sterujących w nastawni wykonawczej OC 1 stacji Ołkoczin, przeprowadzonych w dniu 19 sierpnia 1980 r. po zaistniałym wypadku tak przez władze śledcze, jak i kolejowo, nie stwierdzono naruszenia plomb zabezpieczających owe urządzenia, które mogłoby wskazywać na próbę operowania urządzeniami technicznymi z pominięciem omówionych wyżej zależności w ich

układzie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu pociągów.

Uytuowany w przebiegu toru szlakowego nr 2 rozjazd nr 11 pozostawał w ułożeniu "plusowym", pozwalającym na jazdę owym torom na wprost, natomiast iglica i wskaźnik poprzedzającego ten rozjazd /poprzez ostrony stacji Otłoczyn w kierunku miejsca katastrofy/, uytuowanego w tym samym torze rozjazdu nr 10, pozwalającego na skierowanie pociągu z toru nr 2 na toły nr 4 i 6, były w położeniu pośrednim, jego suwak i łowy, długi łącznik ryglowy wygięte, zaś prawy, krótki łącznik ryglowy pęknięty i rozdzielony. Badanie mechanicznie omawianych części urządzenia ryglującego rozjazd nr 10 wykazały, iż ich odkształcenie nastąpiło w wyniku działania sił ciężkości, co pozwala jednoznacznie stwierdzić, iż przed uszkodzeniem ryglowały one iglice rozjazdu w jego położeniu "plusowym", a więc umożliwiającym - podobnie jak rozjazd nr 11 - jazdę torom nr 2 na wprost.

W około 30 minut po zaistnieniu będącej przedmiotem śledztwa katastrofy ze stacji Aleksandrów Kujowski do miejsca zdarzenia, parowozem Ty 2-1060, obsługiwanym przez drużynę w składzie: maszynista Jerzy Rutkowski i pomocnik maszynisty Edward Drożyński, udał się zawiadowca stacji Aleksandrów Kujowski - Stanisław Olszewski. Przejazd parowozu przez stację Otłoczyn nastąpił torom nr 1 przy sygnale "wolna droga" na semaforze wyjazdowym G. Fakt podania sygnału "wolna droga" jednoznacznie wskazuje, iż urządzenia blokady liniowej pomiędzy stacją Otłoczyn a posterunkiem odstępowym Brzoza Toruńska były w tym czasie zwolnione.

Pociąg towarowy oznaczony nr 11599, składający się z 16 piętanych wagonów - węglarek, który przybył na stację Otłoczyn dnia 10 sierpnia 1980 r. o godz. 23⁴⁰ i po wprowadzeniu go na tor główny dodatkowy nr 4 rozwiązany, nie był pociągiem kursującym w/g stałego rozkładu jazdy pociągów towarowych. Możliwość odprawienia tego pociągu do stacji przez znaczenie Wrocław, uzależniona była od sytuacji ruchowej w obrębie stacji Toruń Główny, a w szczególności zwolnienie torów nr 25-29 tej stacji, warunkujących wprowadzenie składu w jej obręb 1 - ze względu na konieczność zmiany kierunku jazdy pociągu - jego przeformowanie poprzez przostawienie lokomotywy w przeciwny koniec składu wagonów. Z analizy wykresu pracy

stacji Toruń Główny w dniu 19 sierpnia 1980 r. od godz. 0⁰¹ do 6⁰⁰ wynika, że w tym czasie tory nr 25, 27, 29 zajęte były przez pociągi nr 5962, 395 i 30293, natomiast na tory nr 26 i 28 były przyjmowane i kolejno odprowadzane pociągi nr 15471, 30794, 30780, 18596, 99090 i 1780. Fakty te korespondują z treścią zeznań dyżurnego ruchu dysponującego stacją Toruń Główny Jana Mazurowskiego i potwierdzają w sposób bezsporny, iż do godz. 4³⁰ brak było obiektywnych przesłanek, dla przekazania przez niego dyżurnemu stacji Otłoczyn dyspozycji w przedmiocie wyprowadzenia pociągu towarowego nr 11599 z tej stacji w kierunku Torunia.

Przytoczone wyżej obiektywnie dające się stwierdzić i ustalić fakty, w pełni korespondują z treścią zeznań Jana Woźniaka - dyżurnego ruchu, pełniącego w krytycznym czasie służbę w nastawni dysponującej stacją Otłoczyn oraz nastawniczej nastawni wykonawczej tej stacji - Zofii Wróblewskiej, zgodnie utrzymujących, iż od przybycia na stację lokomotywy ST - 44-607 zadysonowanej dla dalszego prowadzenia pociągu towarowego nr 11599 i skierowania tej lokomotywy na tor nr 4, gdzie oczekiwał skład wagonów stanowiących ten pociąg, co miało miejsce o godz. 2¹⁰ dnia 19 sierpnia 1980 r. - do czasu samowolnego wyjazdu pociągu spod zamkniętego semafora F 2, nie otrzymali dyspozycji odprowadzenia tego pociągu ze stacji, w związku z czym nie układano drogi przebiegu z toru nr 4 na tor szlakowy nr 1 i nie podawano sygnału "wolno droga" na tymże semaforze. Dopiero "rozprucie" przez wyjeżdżający ze stacji pociąg rozjazdu nr 10, efektem czego było "wykleśczenie" dźwigni służących do jego przestawiania i ryglowania, umieszczonych w nastawni wykonawczej 00 1, zoolarmowało nastawniczą Zofię Wróblewską, która starając się ustalić przyczynę tego zaskakującego dla niej zjawiska, zauważyła przejeżdżający obok nastawni po torze niewłaściwym pociąg. O swoich spostrzeżeniach powiadomiła telefonicznie Jana Woźniaka, który zdając sobie sprawę z zaistniałej sytuacji, wywołał niezwłocznie posterunek odstępowy w Brzezio Toruńskiej. Działania te okazały się jednak spóźnione w czasie, bowiem zdążający torom nr 2 w kierunku Otłoczyna pociąg osobowy minął już wskazując sygnały "wolno droga" tarczę ostrzegawczą i semafor, sterowane z tego posterunku, a w momencie podnieszenia przez dyżurującą

posterunku Wreżulę Tulińską słuchowki telefonicznej - mijał
budynek posterunku odstępowego.]

Szczegółowo analiza zapisów poczynionych przez aparaturę samo-
rejestrującą na taśmach szybkościomierzy, w jaką wyposażone były
lokomotywy obu pociągów, o które to taśmy zabezpieczono na miejscu
katastrofy pozwoliła ustalić, iż w momencie najechania przez loko-
motywę ST-44-607, prowadzącą pociąg towarowy nr 11599, na rozjazd
nr 10 w obrębie stacji Otłoczyn, co spowodowało jego "rozprucie"
i "wykleśczenie" dźwigni sterujących to urządzenie, zainstalowa-
nych w nastawni OC 1, pociąg osobowy prowadzony przez lokomotywę
SP-45-160 znajdował się w odległości około 3500 m przed posterun-
kiem odstępowym Brzoza Toruńska. Przy utrzymywanej na tym odcinku
prędkości jazdy w granicach 85 km/godz. pociąg ten przebył tę od-
ległość w czasie około 2 minut i 30 sekund. Przeprowadzony w dniu
23 sierpnia 1980 r. eksperyment óledeczy, wykazał, iż opisane przez
Zofię Wróblowską i Jana Woźniaka czynności, podjęte w celu zatrzy-
mania wyjeżdżającego z obrębu stacji Otłoczyn pociągu towarowego,
o następnie ostrzeżenia o powstałej, niebezpiecznej sytuacji ruch-
owej, posterunku odstępowego Brzoza Toruńska, w całości wyczerpały
tak wyliczony limit czasu.

W toku szczegółowych oględzin stanu pędni semafora F 2 i torczy
manewrowej Tm 4 na całej trasie ich przebiegu, zabezpieczenia
przegubów tego semafora oraz stanu konstrukcji jego masztu, nie
ujawniono żadnych śladów mogących świadczyć o próbie uruchomienia
omawianych urządzeń, w celu podania na nich sygnałów "wolna droga"
przez osoby trzecie, z pominięciem wykorzystania w tym celu dźwigni
zainstalowanych w pomieszczeniach nastawni wykonawczej OC 1 i bez
wiedzy pełniącej służbę nastawniczej.

Wyniki odpowiedniej ekspertyzy błękitno-fioletowego szkła
z sygnału świetlnego tarczy manewrowej Tm 4 oraz poczynione pod-
czas eksperymentów przeprowadzonych w porze nocnej w dniach 23 sier-
pnia 1980 r. i 9 września 1980 r. obserwacje sygnałów świetlnych
owej tarczy i semafora F 2 usytuowanego przy torze nr 4 stacji
Otłoczyn wykluczają występowanie jakiegokolwiek "przekłamań" owych
sygnałów, spowodowanych ewentualnymi usterkami technicznymi
w sposobie zamontowania przysłon latarniowych i lamp oświetlenio-
wych.

Sakała wydobytą z pulpitu sterowniczego kabiny maszynisty lokomotywy ST-44-607 zwłok Mieczysława Roschoka, poza obrażeniami odniesionymi w następstwie zderzenia się prowadzonego przez niego pociągu towarowego ze zdążającym po tym samym torze ze strony przeciwną pociągiem osobowym i spowodowanego tym zgniecenia kabiny lokomotywy, nie ujawniły na jego ciele innych obrażeń, mogących wskazywać na działanie osób trzecich, a przeprowadzone w Instytucie Ekspertyz Sądowych w Krakowie badania chemiczne i toksykologiczne pobranych w czasie sakała narządów, dały wynik negatywny, świadczący o tym, iż Mieczysław Roschok w chwili śmierci nie pozostał pod działaniem alkoholu lub innego podobnie działającego środka odurzającego albo trującego. Podobnie badanie krwi pobranej od odnalezionego w przejściu pomiędzy kabiną maszynisty a przedziałem maszynowym rozbitej lokomotywy ST-44-607 ciężko rannego pomocnika maszynisty - Andrzeja Bogusza wykazało, iż w momencie zderzenia nie pozostał on pod działaniem alkoholu. Także rodzaj obrażeń stwierdzonych na jego ciele przy przyjęciu do szpitala, a opisanych w karcie historii choroby, wskazuje jednoznacznie, iż pozostały one w bezpośrednim związku z katastrofą, a nie zostały spowodowane wcześniej w wyniku działania osób trzecich.

Tak więc w świetle zebranych w sprawie, o wyżej omówionych dowodów brak jest jakichkolwiek przesłanek pozwalających przyjąć, iż impulsem dla wyjazdu pociągu towarowego nr 11599 po torze niewłaściwym ze stacji Otłoczyn, był sygnał odjazdu podany na urządzeniach sygnalizacyjnych stacji colowo bądź omyłkowo przez obsługę stacji lub osoby trzecie, przy czym obsługa stacji nie miała także w powołanej sytuacji obiektywnych możliwości skutecznego zapobieżenia zaistnieniu katastrofy.

Jak stwierdzono Mieczysław Roschok - maszynista pociągu towarowego nr 11599 - w dniu 18 sierpnia 1980 r., po 55 godzinach wolnych od służby, zgłosił się w macierzystej lokomotywowni Chojnice do pracy o godz. 4⁰⁰, gdzie otrzymał polecenie objęcia lokomotywy spalinywej ST-44-436. Dyspozycja ta następnie - wobec trudności z uruchomieniem silnika pojazdu, spowodowanych wyczerpaniem akumulatorów - została przez dyspozytora zmieniona i w efekcie Mieczysław Roschok wraz z pomocnikiem Benedyktem Jelińskim o godz. 5⁰⁰ rano

wyjechali z Chojnic lokomotywę ST-44-607 do stacji Racławki, skąd po podjęciu oczekującego składu pociągu towarowego przeprowadzili go z powrotem do Chojnic, a następnie na trasie Chojnice-Lipka Krajeńska-Piła, do której to miejscowości przybyli o godz. 12⁰⁵.

W Pile Mieczysław Roschek, mimo otrzymania skierowania do noclegowni, nie skorzystał z przysługującego mu prawa wypoczynku udając się do miasta, skąd powrócił około godz. 16⁵⁰.

O godz. 17⁰⁵ Mieczysław Roschek i Benedykt Jeliński obsługiwane przez siebie lokomotywę ST-44-607 wyjechali z Piły prowadząc pociąg do Bydgoszczy, a następnie do Torunia, dokąd przybyli o godz. 23⁵⁵.

Zgłaszając się w punkcie kontrolnym Toruń Główny, a następnie u dyspozytora Lokomotywowni w Toruniu, Mieczysław Roschek oświadczył, iż pracę rozpoczął w tym dniu o godz. 20³⁰ i lokomotywę przejął w Bydgoszczy, natomiast w Toruniu nastąpić ma jedynie zmiana pomocnika. Jednocześnie dyspozytorowi Lokomotywowni w Toruniu przedstawił poświadczony przez stację Bydgoszcz-Główna i punkt kontrolny stacji Toruń Główny "wykaz pracy pojazdów i drużyn pociągowych", potwierdzający przedstawiono przez niego fakty.

Okazało się, iż Mieczysław Roschek posłużył się w tym celu posiadanym formularzem "wykazu" wydanego mu w Lokomotywowni Chojnice równocześnie z poleceniem objęcia służby na lokomotywie ST-44-436 do czego faktycznie nie doszło z przyczyn wyżej wskazanych, o który to wykaz zaczął prowadzić od Bydgoszczy równoległe z właściwym wykazem pracy rzeczywiście obsługiwanego przez niego i Jelińskiego w dniu 18 sierpnia 1980 r. pojazdu ST-44 o numerze 607.

W tej sytuacji pełniący obowiązki dyspozytora Lokomotywowni w Toruniu Maksymilian Świtajski, utwierdzony nadto o wiarygodności oświadczenia Mieczysława Roscheka faktem zgłoszenia się Andrzeja Bogusza dla wyminięcia Benedykta Jelińskiego jako pomocnika maszynisty uznał, iż drużyna obsługująca lokomotywę nie wyczerpała limitu dopuszczalnego ciągłego czasu pracy, wynoszącego 12 godzin i w porozumieniu z dyspozytorem trakcji Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych w Toruniu, zadysonował obsługiwany przez Mieczysława Roscheka pojazd dla przeprowadzenia pociągu nr 11599 ze stacji Otłoczyn do stacji Wrocław, która to dyspozycja nie spotkała się ze sprzeciwem ze strony maszynisty.

Przytoczone wyżej okoliczności wynikają w sposób jednoznaczny z analizy treści zapisów dotyczących pracy pojazdu, widniejących w odnalezionych na miejscu katastrofy, w zniszczonej kabynie lokomotywy ST-44-607, "wykazach pracy pojazdów i drużyn pociągowych", które to zapisy - jak to wykazała ekspertyza porównawcza piśmi - sporządzone zostały przez Mieczysława Roscheka, oględzin zapisów w dokumentacji dotyczącej ruchu pojazdów trakcyjnych, prowadzonej w Lokomotywowni w Toruniu i punkcie kontrolnym stacji Toruń Główny oraz treści zeznań: Benedykta Jelińskiego, Ryszarda Kamińskiego, Mariana Grochalskiego, Mieczysława Wielewskiego, Romana Sroki, Czesławy Mechnikowskiej, Mirosławy Kozickiej, Maksymiliana Switajskiego i Zdzisława Wieczorka. Poczynione w ten sposób ustalenia pozwalają stwierdzić, iż w momencie wyjazdu pociągu nr 11599 ze stacji Orlęczyń, co nastąpiło w dniu 19 sierpnia 1980 r. około godz. 4²⁰, Mieczysław Roschek rozpoczął 25 godz. nieprzerwanej pracy w charakterze maszynisty prowadzącej ów pociąg lokomotywy ST-44-607. Był więc niewątpliwie zmęczony, a jego sprawność psychofizyczna obniżona. Stan ten został spowodowany jego własnym, świadomym działaniem, które w tej sytuacji należało uznać za pozostające w bezpośrednim związku przyczynowym z zaistniałą tragiczną katastrofą.

Wśród dokumentów znalezionych w rozbitej kabynie lokomotywy ST-44-607 zabezpieczono także raport z jazdy pociągu nr 11599, w którym to dokumencie w rubryce dotyczącej czasu odjazdu pociągu ze stacji Orlęczyń wpisano godzinę 4 minut 20. Zapis ten - ze względu na znikomą ilość znaków pisarskich, składających się na jego treść oraz ilość środka kryjącego użytego do jego nakreślenia - nie nadaje się do badań porównawczych. Można jednak stwierdzić, iż odpowiada on odczytowi wskaźnika zegara wbudowanego w szybkościomierz lokomotywy ST-44-607, dokonанemu przez jego obsługę w momencie rozpoczęcia jazdy, bowiem pokrywa się z zapisem na taśmie aparatury samorejestrującej owego szybkościomierza czasem ruszenia prowadzonego przez tę lokomotywę pociągu ze stacji Orlęczyń.

[Fakt odnotowania godziny odjazdu w dokumentach pociągu przemawia z kolei za przyjęciem, że uruchamiając pociąg prowadzący lokomotywę maszynista był subiektywnie przeświadczony, iż otrzymał sygnał zezwalający na jazdę.]

Sięć Mieczysława Roscheka spowodowana rozległymi obrażeniami ciała w momencie zderzenia pociągów i zgon Andrzeja Bogusza w wyniku odniesionego w tym zdarzeniu uszkodzenia mózgu, nie pozwalają na określenie rodzaju zjawiska, które błędnie wywołało u Mieczysława Roscheka tego rodzaju przeświadczenie, jednak w świetle uprzednio wskazanych ustaleń śledztwa, dotyczących stanu urządzeń sygnalizacyjnych w obrębie stacji Otłoczyn, w szczególności działania semafora F 2 i poprzedzającej go tarczy manewrowej Tm 4, usytuowanych przy torze nr 4, tego rodzaju zachowanie doświadczonego maszynisty kolejowych pojazdów trakcyjnych może znaleźć logiczne wytłumaczenie tylko w formie znacznego obniżenia u Mieczysława Roscheka jego sprawności psychofizycznej, wywołanej zmęčeniami w następstwie kilkunastogodzinnej, nieprzerwanej pracy.

O ile sam fakt ruszenia pociągiem spod zamkniętego - wskazującego sygnał "stój" semafora - można wiązać z tego rodzaju stanem psychofizycznym prowadzącego lokomotywę maszynisty, to trudno odnieść ten stan do postępowania Mieczysława Roscheka w czasie od wyjazdu pociągu z toru nr 4 stacji Otłoczyn na niewłaściwy tor szlakowy nr 2 i dalszej jazdy tym torem.

Zapisy na taśmie aparatury samorejestrującej lokomotywy ST-44-607 wykazują, iż od momentu ruszenia pociągu jego szybkość na odcinku około 1800 m stopniowo wzrastała od 0 do 42 km/godz., a następnie na odcinku około 900 m utrzymywała się w granicach 40 km/godz. oby na około 150 m przed miejscem zderzenia opadła do 33 km/godz. Taki sposób prowadzenia pociągu wymagał celowego oporowania nastawnikiem jazdy, zmierzającego między innymi do uzyskania odpowiedniego zmniejszenia siły pociągowej lokomotywy, co w sposób oczywisty potwierdzono zostało w drodze przeprowadzenia stosownej analizy teoretyczno-matematycznej, jak i jazdy eksperymentalnej, wykonanej na dowodowym odcinku drogi takim samym składem pociągu podczas eksperymentu śledczego w dniu 23 sierpnia 1980 r. Nadto o wykonywaniu przez maszynistę lokomotywy odpowiednich czynności związanych z prowadzeniem pociągu w sposób świadomy, świadczy zarejestrowano na omawianej taśmie sześciokrotnie kasowo-nie tzw. "czuwaka", tj. urządzenia mającego utrzymywać maszynistę

w stanie stałej gotowości psychicznej do prawidłowego wykonywania czynności zapewniających bezpieczny sposób prowadzenia pociągu. W opisany sposób przyrządami rozmieszczonymi w różnych miejscach w obrębie stanowiska pracy maszynisty lokomotywy spalinowej typu ST-44, mógł operować jedynie człowiek w pełni zorientowany w czasie i przestrzeni, a więc nie ulegający już złudzeniom, czy halucynacjom wzrokowo-słuchowym w następstwie przemęczenia.

Zaobserwowanie ze stanowiska maszynisty lokomotywy spalinowej omawianego typu faktu jazdy po lewym - a więc na linii dwutorowej niewłaściwym - torze, przy włączonych wszystkich trzech światłach czołowych tego pojazdu, nie mogło stanowić dla Mieczysława Roacheke żadnych trudności. O tym, że prowadził lokomotywę z włączonymi światłami czołowymi, świadczą w sposób nie budzący wątpliwości zeznania świadków: Franciszka Margalekiego, Edwarda Brygalskiego i Henryka Łojka - maszynistów obsługujących lokomotywy pociągów przejeżdżających przez stację Otłoczyn z kierunku Torunia w kierunku Aleksandrowo-Kujawskiego pomiędzy godz. 2⁰⁰ a 4³⁰ dnia 19 sierpnia 1980 r., stwierdzających zgodnie, iż widzieli światła trzech reflektorów lokomotywy pociągu zwróconego w kierunku Torunia, stojącego na stacji Otłoczyn na torze sąsiednim, położonym po ^{prawym} stronie toru, po którym przejeżdżali przez tę stację oraz zeznanie świadka Gerarda Przyjemskiego - maszynisty uczestniczącego w katastrofie pociągu osobowego, który widział światła pociągu nadjeżdżającego ze strony przeciwnej, przy czym właśnie ich widok pozwolił mu na zorientowanie się bezpośrednio przed zderzeniem, iż pociąg ten nadjeżdża po tym samym torze. Odmiennie w tej kwestii twierdzenie, zawarte w zeznaniach Zofii Wróblewskiej utrzymującej, że lokomotywa pociągu wyjeżdżającego obok nastawni OC 1 po torze niewłaściwym, nie była oświetlona, należy w tej sytuacji ocenić jako obiektywnie nieprawdziwe. Okoliczność ta w żadnym razie nie może prowadzić do dyskredytowania wartości dowodowej zeznań tego świadka w całości, zwłaszcza w tych częściach, w których treść ich pokrywa się z treścią innych dowodów osobowych i rzeczowych, zaś omawianą wyżej różnicę między obiektywną rzeczywistością a relacją Zofii Wróblewskiej co do stanu oświetlenia lokomotywy przypisać trzeba znanym

naucze kryminalistyki znacznie zróżnicowanym, subiektywnym zdolnościom postrzegania i zapamiętywania obserwowanych zjawisk przez poszczególne osoby.

Wrazicie na poczynienie przez Mieczysława Roscheka przewidzianych obserwacji w tym względzie i świadomość, iż prowadzi on pociąg po torze niewłaściwym, wskazuje zarejestrowanie na taśmie operatory samorejestrującej obciążonej przez niego lokomotywy, nagłego spadku szybkości na krótkim, wynoszącym około 150 m odcinku drogi, poprzedzającym bezpośrednio moment zderzenia, będącego następstwem rozpoczęcia nagłego hamowania pociągu. Uwzględniając bowiem różnicę prędkości rozwiniętych przed dojściem do katastrofy przez pociąg towarowy i osobowy, kształtującą się jak 1:2, dłuższy, spowodowany różnicą cech konstrukcyjnych lokomotyw typu ST-44 i SP-45 czas niezbędny do zadziałania hamulcy i czas reakcji maszynisty konieczny dla podjęcia i urzeczywistnienia przez niego decyzji o uruchomieniu urządzeń hamujących pociąg, można z całą niemal pewnością przyjąć, iż Mieczysław Roschek uruchomił hamulce pociągu już w momencie spostrzeżenia światła jadącego z przeciwnej strony pociągu, a więc wówczas kiedy jeszcze brak było innych - poza świadomością jazdy po torze niewłaściwym - obiektywnych przesłanek do podjęcia tego rodzaju decyzji. Możliwość lokalizacji przez maszynistów obydwu pociągów ich położenia na jednym torze występowało bowiem - jak to wykazał eksperyment przeprowadzony w dniu 9 września 1980 r. oraz korespondująco z jego wynikami zapisy na taśmie operatory samorejestrującej, zabezpieczonej w lokomotywie pociągu osobowego i zeznania maszynisty tej lokomotywy Gerarda Przyjemskiego - przy zbliżeniu się obu lokomotyw do siebie na odległość około 150 m. Na pokonanie tej odległości każdy ze zbliżających się do siebie pociągów zużył około 4 sekundy, a więc odcinek czasu, w którym tak wyraźnie, jak na taśmie szybkościomierza lokomotywy ST-44-807 zarejestrowanie rozpoczętego nagłego hamowania pociągu nie mogło nastąpić.

Uwzględniając przytoczone fakty i okoliczności ujawnione w toku śledztwa i wypływające z nich wnioski, należy stwierdzić, iż kontynuowanie przez Mieczysława Roscheka jazdy prowadzonym przez obciążoną przez siebie lokomotywę pociągiem po torze

niewłaściwym, po minięciu nastawni OC 1 stacji Otłoczyn i sygnałów kontrolnych usytuowanego po lewej stronie toru nr 2 semafora wyjazdowego stacji Otłoczyn z kierunku Torunia i poprzedzającej ten semafor tarczy ostrzegawczej, pozostawało w rażącej sprzeczności z podstawowymi, obowiązującymi zasadami ruchu pociągów na liniach dwutorowych Polskich Kolei Państwowych stanowiącymi, że jazda torom niewłaściwym /lowym dla danego kierunku/ jest dopuszczalna tylko na podstawie szczególnego, pisemnego rozkazu doręczonego maszyniście za pokwitowaniem, wydanie którego w dniu 19 sierpnia 1980 r. w odniesieniu do pociągu nr 11599 nie nastąpiło.

Dlatego też opisane działanie Mieczysława Roscheka ocenić należy jako co najmniej lekkomyślne, a ponieważ pozostawało ono w bezpośrednim związku przyczynowym z zaistniałą w dniu 19 sierpnia 1980 r. w kilometrze 99,312 szlaku Toruń - Aleksandrów Kujawski katastrofą kolejową, w konsekwencji uznać go sprawcą tej katastrofy.

Sledztwo nie dostarczyło dostatecznych podstaw do obarczenia współodpowiedzialnością za wyjazd pociągu towarowego nr 11599 spod zamkniętego semafora wyjazdowego stacji Otłoczyn i kontynuowanie jazdy po torze niewłaściwym nieżyjącego pomocnika maszynisty lokomotywy ST-44-607 - Andrzej Bogusza.

Ciężko ranny Andrzej Bogusza wydobyty został z rozbitego pojazdu w początkowej fazie akcji ratunkowej, prowadzonej na miejscu katastrofy. Miejsce, w którym został on odnaleziony przez uczestniczących w tej akcji żołnierzy LWP - Mariana Piernika i Zbigniewa Krausa, znajdowało się poza obrębem całkowicie zniszczonej siłą zderzenia kabiny "B" lokomotywy. Fakt ten wskazuje, iż w momencie katastrofy Andrzej Bogusza pozostawał poza tym pomieszczeniem. Ułożenie jego ciała w miejscu, z którego został on wyniesiony przez ratowników, nie pozwala na ustalenie, czy w krytycznym czasie opuścił on stanowisko pomocnika w kabine maszynisty, powodowany naturalnym odruchem obronnym, czy też zmierzał w kierunku tej kabiny z przedziału maszynowego, w którym mógł przebywać w momencie ruszenia pociągu ze stacji. Jakkolwiek bowiem przepisy instrukcji dla pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych przewidują w czasie wyjazdu pociągu ze stacji lub wjeżdżania

w obręb stacji. obowiązek jego przebywania w kabinie lokomotywy i obserwowania równoległo z maszynistą wskazów sygnałów i wskazowników rozmieszczonych wzdłuż drogi przebiegu pociągu, w konkretnie badanej sytuacji nie można wykluczyć, iż nie został on o rozpoczęciu jazdy przez maszynistę Mieczysława Roscheka uprzedzony i wzwany w porę do zajęcia miejsca w kabinie maszynisty i zdążyć właśnie do niej powodowany jazdą pociągu.

Nie ujawniono także w toku przeprowadzonych czynności śledczych żadnych uchybień w sposobie odprawienia ze stacji Toruń Główny pociągu osobowego nr 5130 relacji Toruń Główny - Łódź Kaliska i jego prowadzenia od tej stacji do miejsca katastrofy przez drużynę lokomotywy spalinowej SP-45-160.

W tym stanie rzeczy należało postanowić jak w sentencji niniejszego postanowienia.

Wiceprokurator
Prokuratury Wojewódzkiej

/ W. Merkel /

Podjezranemu i pokrzywdzonemu przysługuje prawo przejrzenia akt i zażalenie na powyższe postanowienie do prokuratora nadrzędnego /art. 200 § 3 kpk/. Na rozstrzygnięcie co do dowodów rzeczowych zażalenie przysługuje również osobie od której odebrano przedmioty lub która zgłosiła do nich roszczenie /art. 281 § 2 kpk/. Zażalenie wnosi się za pośrednictwem prokuratora, który wydał postanowienie.

Termin do wniesienia zażalenia wynosi 7 dni od daty otrzymania odpisu postanowienia i jest zawity.

Imienny wykaz osób, które zginęły w katastrofie
kolejowej, zaistniałej w dniu 19 sierpnia 1980 r.

1. Bekier Alicja zam. Łódź, ul. Kołowa 25
2. Chożkowska Cecylia, zam. Toruń, ul. Mickiewicza 56 m 2
3. Bętkowska Lucyna zam. Ustronie Morskie, ul. Kolejowa 55
4. Biłas Anno, zam. Sobota, ul. Szkolna 9, woj. skierniewickie
5. Biłas Marek, zam. jak wyżej
6. Duryś Ryszard Marek, zam. Międzyborze, gm. Połczyn Zdrój, woj. koszalińskie,
7. Fręckiowicz Marek, zam. Włocławek, ul. Brzozowa 5 m 8
8. Gasiś Agnieszka, zam. Włocławek, ul. Hutnicze 3 m 13,
9. Gasiś Barbara, zam. jak wyżej
10. Gałterek Adam zam. Biekupiec Pomorski, ul. Kościelna 6
11. Golie Marzenna zam. Antoniów, gm. Bedlno, woj. płockie.
12. Gluba Anna zam. Łódź, ul. Władzy Bytomskiej 10 m 17
13. Gluba Tomasz zam. jak wyżej
14. Gluba Irena zam. jak wyżej
15. Głowska Marianna, zam. Szczocinek, ul. Plac Wolności 15 B m 10-
16. Głowiński Józef, zam. Toruń, ul. Rakowicza 7 m 27
17. Grad Barbara, zam. Jędrzejów, ul. Dygasińskiego 108,
18. Grochocka Danuta, zam. Wałcz ul. Kościuszki 13 m 63
19. Hajdukiowicz Wiesław, zam. Jędrzejewo 55, gm. Czarnków, woj. polekie
20. Janiak Ludmiła, zam. Kępice, ul. Mariana Buczka 3 m 17, woj. Słupskie,
21. Kłisiewicz Andrzej, zam. Chrostowa 24 gm. Łapanów, woj. X tarnowskie
22. Kociak Tadeusz, zam. Aleksandrów Łódzki, ul. Kopnickiej 6 m 2
23. Kowalska Jadwiga, zam. Grobie, gm. Aleksandrów Kujowski, woj. włocławskie,

24. Kowalska Anastazja, zam. Sitno 40 m 5, gm. Szczecinek, woj. koszalińskie
25. Kula Wojciech, zam. Piła, ul. Matwiejewa 11 C m 7
26. Maciejewski Czesław, zam. Bełchatów, ul. Wojaka Polskiego 78,
27. Mańkowska Iwona, zam. Łódź, ul. Turoszowska 18 m 35
28. Matusiak Barbara, zam. Topólka, woj. wrocławskie,
29. Matuszowska Jadwiga, zam. Łódź, ul. Turoszowska 18 m 35
30. Matusiak Józef, zam. Topólka, woj. wrocławskie,
31. Markiel Janina, zam. Włocławek, ul. Ostrowska 24 m 33
32. Markiel Marian, zam. jak wyżej
33. Murawka Wanda, zam. Toruń, ul. Chrobrego 25 m 8
34. Myśliwska Sławomira zam. Rakowo-Lobez, gm. Sielsko 15/4
35. Niemińska Bożena, zam. Rzczyca, ul. Szkolna 19 gm. Tuczno, woj. pleskie
36. Postek Elżbieta, zam. Wrocław, ul. Przeszek 4 m 8
37. Pisalski Henryk, zam. Łódź Polecie, ul. Ogrodowa 26 m 46
38. Pułko Powoź, zam. Łódź, ul. Aleja Mickiewicza 19 m 240
39. Przybylak Anna, zam. Częstochowa, ul. Sobieskiego 11 B m 7,
40. Raniszewska Elżbieta, zam. Grabo, gm. Aleksandrów Kujawski woj. I wrocławskie
41. Reszko Halina, zam. Łódź, ul. Franciszka Prózka 18
42. Roschek Mieczysław, zam. Chojnice ul. m Staszica 5
43. Różański Henryk, zam. Sierpc, ul. Miejska I 1,
44. Różniatowska Jadwiga, zam. Zachełmże 11, gm. Łobez, woj. szczecińskie,
45. Sikorska Bogumiła zam. Toruń, ul. Łyskowskiego 13 D m 144,
46. Sikorski Ireneusz, zam. jak wyżej
47. Sikorski Jerzy, zam. jak wyżej
48. Sikorski Leszek, zam. jak wyżej
49. Starościak Janusz, zam. Wałcz, ul. Zymierskiego 24 m 7
50. Stola Stanisława, zam. Łódź-Widzów, ul. Promińskiego 7 m 20,
51. Święciak Wacław, zam. Bełchatów, ul. Osiedle Swierczewskiego 10 m 61
52. Święciak Danuta, zam. jak wyżej
53. Świętlicka Violetta, zam. Włocławek, ul. Aleja Chopina 19A m 22
54. Świętlicki Wiesław, zam. Czarnoweszy, gm. Biażogard woj. koszalińskie

56. Tyburo Maria, zam. Rzeszyce, ul. Mickiewicza 3. gm. Tuczno,
woj. pilaskio,
57. Wagner Janusz, zam. Bydgoszcz, al. Modrzewiowa 12 m 4,
58. Woźniak Marianna, zam. Karlino, ul. Okrzei 5 m 3,
59. Worach Janina, zam. Łódź, ul. W. Jodwabniczo 7 m 1,
60. Worach Bogdan, zam. jak wyżej
61. Worach Józef, zam. jak wyżej
62. Eadrogo Czesław, zam. Wykrot 47 gm. Myszyniec, woj. ostrołęcc-
kie,
63. Zieliński Grzegorz, zam. Bydgoszcz, ul. Bukowa 2 m 17,
64. Zioliński Józef, zam. Łódź, ul. Tuwima 20 m 6.
65. Zbikowski Ryszard Wiesław, zam. Osiek. gm. Osiek, woj. toruń-
skie.