

OPOWIEŚCI BROKOWSKIE

TRAGEDIA NA MOŚCIE – SIERPIEŃ 1934

Tadeusz Kołodziejczyk, Władysław Kołodziński i Stanisław Marszewski to młodzi warszawiacy, którzy upalny sierpień 1934 r. spędzali na wywczasach w Sadownem, a na środę 8 sierpnia zaplanowali wycieczkę rowerową do Broku. Te dwie miejscowości łączy droga, która powstała w ostatnim dziesięcioleciu XIX wieku, a z racji powtarzających się, nierzadko apokaliptycznych rozmiarów wylewów Buga, drogę poprowadzono na wysokim nasypie. Umieszczone pod nasypem, monstrualnych rozmiarów, betonowe przepusty miały umożliwić swobodny przepływ licznym strumieniom, kanałom i masom wód powodziowych. Niestety, konstrukcje te zawiodły. Już podczas pierwszej powodzi, która nastąpiła wnet po uroczystym oddaniu drogi do użytku, wezbrane wody wał przerwały, tworząc wielkie wyrwy i do dzisiaj istniejące stawy, nad którymi przerzucono drewniane mosty.

Krótko po godzinie dziewiątej, trójka cyklistów wyjechała z Sadownego i właśnie zbliżali się do pierwszego mostka za tą osadą, gdy zauważyli nadjeżdżający od strony Broku duży, zielony autobus. Rowerzyści już mieli wjeżdżać na mostek, lecz w tym samym momencie na przeprawę wjechał także wspomniany pojazd, przy czym jechał wprost na nich, lewą stroną drogi. Odruchowo zjechali na pobocze, po czym usłyszeli huk, ujrzeli przed sobą kłęb kurzu, a później rozległ się przejmujący zgrzyt metalu, trzask łamanego drewna i brzęk tłuczonego szkła. Nagle pojazd przechylił się gwałtownie na lewo i runął do wody z takim impetem, że stojących kilkadziesiąt metrów dalej młodzieńców oblała woda.

Rzucili na bok rowery, a dwójka z nich zrzuciła i spodnie. Prawie równocześnie, dwaj w spodenkach kąpielowych i trzeci wciąż w portkach, skoczyli z mostka do wody. Nie zastanawiali się ani chwili, bo pływali doskonale i nieraz już ratowali tonących. O dalszym przebiegu tej operacji ratunkowej, opowie nam jeden z tych chwatów:

– Jeszcze jak wskoczyliśmy, to czułem ten wir wodny, co się zrobił po upadku autobusu. Otworzyłem oczy, ale i tak nic nie widziałem, tylko nagle coś się o mnie otarło. Ucapilem się za to „coś” ręką, no i pod górę, z trudem, bo okazuje się, że ciągnąłem za ramię wielkiego mężczyzny, który szarpał się gwałtownie. Potem trochę przycichł. To był Brun, współwłaściciel autobusu. Trzymał w ręku garść dętek i te go tak ciągnęły na powierzchnię. Prawie równocześnie kolega wyciągnął szofera Chylińskiego, który miał mocno rozwaloną i krwawiącą dłoń. Kiedyśmy go położyli na trawie, patrzył na nas błędnym wzrokiem, a potem zerwał się i zaczął tłuc głową o drzewo. Najpóźniej został wydobyty Josek Szklaniewicz. Był już siny i nie dawał śladów życia. Raz-dwa zabraliśmy się do sztucznego oddychania. Wyleliśmy z niego pewno półtora kubła wody. Pomagali nam miejscowi ludzie, co już się zbiegli. Szklaniewicz zaczął dyszeć ciężko, urywanie, więc zaraz go położyliśmy na furmankę i do szpitala, do Ostrowi¹.

Kierowcę Czesława Chylińskiego i siedzącego również na przedzie pojazdu Joska Szklaniewicza z Kolna, siła bezwładności wyrzuciła z autobusu poprzez rozbitą przednią szybę. Moszek Brun jechał natomiast z tyłu pojazdu, tuż przy drzwiach. W chwili upadku pojazdu do wody drzwi się uchyliły, a Brun szybko zorientował się w sytuacji. Z wielkim wysiłkiem otworzył drzwi szerzej i chwycił leżące z tyłu autobusu dętki. Nikt przecież nadejścia polis assistance jeszcze nie przeczuwał, więc każdy wyruszający w dalszą drogę pojazd, był niczym mały warsztat samochodowy. Te dętki uratowały Moszkowi życie, bo nigdy wcześniej nie zanurzył się w czymś głębszym od wanny.

Odważni ratownicy ponownie skoczyli do wody, lecz nic już nie wskórali. Staw był wprawdzie niewielki, ale jego głębokość dochodziła do 12 metrów, a woda była nieprzejrzysta. W międzyczasie nadbiegli kolejni pracujący na pobliskich polach rolnicy, lecz nie pozostało im nic innego poza bezradnym wpatrywaniem się w czarną toń stawu. Po kilku chwilach jeden z rolników otrząsnął się z odrętwienia i pospieszył furmanką na posterunek policji w Sadownem.

Pełniący służbę policjant, postępując zgodnie z regulaminem, połączył się natychmiast ze wszystkimi instytucjami, których numery telefonów widniały na rozpisce, przygotowanej na wypadek zajścia podobnych tragicznych wydarzeń. Z powiatu zatelefonowano bez zwłoki do władz wojewódzkich w Lublinie, a stamtąd do Warszawy. Na mostku stawili się błyskawicznie strażacy ochotnicy z Sadownego i Broku, a wkrótce przybyli także ich koledzy z Fabryki Odlewów Metalowych w Ostrówku. Przed południem przybyło jeszcze trzydziestu żołnierzy z garnizonu w Komorowie oraz policjanci z Komendy Powiatowej w Węgrowie i kilkunastu innych stróżów porządku pobieranych naprędce z pomniejszych posterunków. Akcją ratowniczą kierował przybyły na miejsce katastrofy wicestarosta węgrowski.

Szybko ustalono, że ten feralny, odbywający kurs z Łomży do Warszawy autobus nosił numer boczny 77077, więc składający się prawie wyłącznie z cyfr uznawanych powszechnie za szczęśliwe. Pojazd był wspólną własnością: Jadwigi Piechowicz z Ostrowi Mazowieckiej oraz trzech mieszkańców Łomży: wspomnianego wcześniej Moszka Bruna, Józefa Kruszewskiego i Moryca Garbusa.

¹ „5^{ta} Rano. Codzienne Pismo Ilustrowane”, nr 226 z 11 sierpnia 1934 r.



Ilustracja 1. Kierujący akcją ratowniczą po katastrofie autobusu².

Strażacy z Ostrówka nie zapomnieli zabrać ze sobą długiej liny stalowej. Po dłuższych wysiłkach udało się linę zaczepić o autobus, który spoczywał na głębokości 10 metrów. Dzięki wysiłkowi wszystkich osób biorących udział w akcji ratunkowej zdołano pojazd ruszyć z miejsca. Przesunięto go w płytsze miejsce i teraz znajdował się na głębokości 8 metrów. Niestety, lina nie wytrzymała naprężenia i pękła.

Akcję obserwował zrozpaczony Brun. Cały roztrzęsiony wciąż powtarzał:

– Ja wszystko straciłem, wszystko straciłem...

Okazało się, że ponieważ jechał tylko do Łochowa, to swemu dobremu znajomemu i współtowarzyszowi podróży Izraelowi Lewińskiemu przekazał 12 tys. złotych, które ten miał oddać oczekującym w Warszawie kontrahentom Bruna. Zarówno Lewiński, jak i pieniądze leżały teraz na dnie stawu.

Minęły już ponad cztery godziny od momentu tragedii, więc szans na uratowanie kogokolwiek z pasażerów nie było. Wicestarosta uznał, że dalsze próby wyciągnięcia pojazdu z pomocą posiadanego sprzętu skazane są na niepowodzenie i zadzwonił do Warszawy z prośbą o przybycie nurków. Okazało się, że w nurków stolicy aktualnie brakowało, więc wykonano telefon do dowództwa marynarki wojennej w Gdyni. Prawie natychmiast zespół siedmiu marynarzy pod komendą por. Lipkowskiego wyruszył nad Bug. W międzyczasie żołnierze z Komorowa, strażacy oraz przybyli z pomocą majstrzy z fabryki w Ostrówku, montują kołowrót, który ma pomóc w wyciągnięciu autobusu.

² *Katastrofa autobusu komunikacji międzymiastowej na linii Warszawa-Łomża*, zesp. Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny - Archiwum ilustracji, sygn. 1-G-3957-10, Narodowe Archiwum Cyfrowe.

W tym samym czasie, wieści o katastrofie rozlały się szeroko po kraju. Poranne wydania czwartkowych gazet pełne były informacji o nieszczęściu. Nie bardzo jednak wiedziano, o jakie mosty chodzi, a z powszechnie dostępnych map wynikało, że najbliższy most znajduje się w Broku i jest przerzucony nad Bugiem. Wszystkie więc gazety donosiły, że autobus spadł właśnie z tego mostu. W Broku przebywały wówczas setki wczasowiczów, zatem miejscowi pocztowcy mieli pełne ręce roboty z dostarczaniem i wysyłaniem telegramów, a brokowska centralka telefoniczna nie wytrzymała obciążenia i odmówiła pracy.

Nadchodzące informacje telefoniczne są wielce nieprecyzyjne, więc redakcje, co większych i zasobniejszych gazet wysyłają swych dziennikarzy do Broku. Tak się składa, że wszystkie drogi wiodące ze stolicy do miasteczka są w kiepskim stanie, ale bywali w terenie szoferacy zgodnie twierdzą, że najmniej zniszczona jest droga okrężna prowadząca poprzez Mińsk Mazowiecki i Łochów. Od Łochowa, jako że okolica to letniskowa, pobocza dróg pełne są wczasowiczów spieszących, aby zobaczyć miejsce dramatu.



Ilustracja 2. Delegacja urzędników z Ministerstwa Komunikacji.
Widoczny m.in. wiceminister komunikacji Julian Piasecki (w berecie)³.

W czwartek rano, poza uczestnikami akcji ratunkowej oraz krewnymi ofiar, na miejscu tragedii znalazło się jeszcze przynajmniej tysiąc gapiów oczekujących w napięciu na rozwój wypadków. Tłum ten nie tylko nie pomagał, ale w znacznej mierze utrudniał pracę ratownikom. Zbiegło się także mnóstwo sprzedawców słodczy, napojów i lodów, którzy z obu stron mostu pozakładali kramy. Tak głośno zachwalali swe towary, iż postronny obserwator mógłby pomyśleć, że znalazł się na odpuszcie albo w wesołym miasteczku. Doszło nawet do tego, że wielu z gapiów przysiadło na trumnach przygotowanych do transportu zwłok nieszczęśliwych ofiar. Wokół panował niesamowity harmider, bo w oczekiwaniu na przybycie nurków z Gdyni zabawiano się rozmowami.

³ *Katastrofa autobusu komunikacji...*, sygn. 1-G-3957-11, NAC.

Ponieważ wiedza o zatopionych pieniądzech stała się już powszechna, to najpopularniejszym tematem pogawędek był cel, na jaki taką kwotę można przeznaczyć. Zajęci pracami polowymi mieszkańcy okolicy uznali, że czas mogą spędzić pożyteczniej niż na przesiadywaniu na trumnach i gryzieniu pestek słoneczników, więc pośród zebranej publiki było ich jak na lekarstwo. Zrozumiało zatem, że tematy dyskusji były warszawskie.

Zgodnie ustalono, że na kupno sporego i wygodnego domu w Warszawie była to kwota zbyt mała. Ci, ze zmysłem do interesów optowali za przeznaczeniem tej sumy na kupno jakiegoś dużego domu w podwarszawskim Piastowie lub Radości – koniecznie z własnym handlem, czyli sklepem. Inni uważali, że lepiej kupić dom mniejszy, a pozostałe 2,5-3,5 tys. złotych, przeznaczyć na kupno fiata lub citroena w bardzo dobrym stanie i postawić auto na taksówkę. Młodzi miłośnicy motoryzacji i utracjusze zarazem, szybko przeliczali, że za takie pieniądze staną się posiadaczami luksusowej amerykańskiej limuzyny lub najnowszego auta sportowego, a pozostałe po tej transakcji fundusze starczą mało, że na benzynę, to jeszcze na zakup najnowszego odbiornika radiowego marki Philips za 350 złotych i wycieczkę z ORBIS-em do Egiptu za złotych 500.

Wkrótce tłum zelektryzowała inna związana z katastrofą historia i dała asumpt do kolejnych dyskusji. Okazało się, że pośród ofiar są najprawdopodobniej Sara Ruchla Szajnkopf oraz Izrael Lewiński. Sara miała narzeczonego Dawida Katza. Rodzice obu zakochanych stron uzgodnili już treść przedślubnego kontraktu, gdy narzeczone – jak na syjonistkę przystało – oświadczyła, że po ślubie pragnie wyjechać do Palestyny. Dawid miał całkowicie inne plany. Zanosilo się na zerwanie umowy przedślubnej. Aby uniknąć skandalu, Katz udał się wraz z ojcem narzeczonej do szanowanego rozjemcy, podrabina Wachmana, zamieszkałego w Warszawie przy ul. Kupieckiej 18. Koniec końców Dawid zgodził się podążyć ze swą narzeczoną do Palestyny, więc spór uznano za zażegnany. Narzeczoną powiadomiono telefonicznie, aby natychmiast przyjechała do Warszawy. Sara wyjechała z Łomży wraz ze swym szwagrem Lewińskim, a finał tej podróży już niestety znamy.

Czas mijał zatem na ciekawych dyskusjach i byłoby całkiem miło, gdyby nie Żydzi z sadoweńskiego i brokowskiego towarzystwa modlitewnego oraz zrozpaczeni krewni ofiar. Ci pierwsi już od wieczora dnia poprzedniego stali nad brzegiem stawu, bezustannie odmawiając modlitwy i śpiewając psalmy za zmarłych. Od strony zaś drugiej grupy raz po raz dochodziły krzyki i spazmatyczny płacz zrozpaczonych rodzin. Inni boleli w ciszy. Stary, zapatrzony w czarną toń Żyd, siedział na skraju mostu. Po zrytej zmarszczkami brunatnej twarzy sączyły się łzy. W autobusie jechał jego syn.

W czwartek, około południa nadjeżdża nad staw kolumna wojskowych samochodów ze stolicy. Na miejsce katastrofy przybyli saperzy z Warszawy pod dowództwem kpt. Zathej oraz marynarze z Gdyni. Prawie natychmiast przystąpili do pracy. O godzinie 14 pod wodę zszedł pierwszy nurek, starszy marynarz Zawada. Stwierdził, że autobus znajduje się na głębokości ośmiu metrów i ugrzązł w błocie po osie. Niestety, z powodu nieprzejrzystości wody, nie udało się Zawadzie przyczepić łańcucha do autobusu. Około godziny 16 do pracy przystąpił drugi nurek, starszy marynarz Magierski. Orientując się po omacku, stwierdził, że pojazd stoi na kołach, skierowany przodem do brzegu. Zszedł jeszcze raz pod powierzchnię stawu i tym razem

przywiązał gruby, żelazny łańcuch do przedniej osi ważącego 11 ton pojazdu. Nie obyło się bez dramatycznych momentów. W trakcie zakładania łańcucha Magierski natknął się na zwłoki jednej z ofiar leżące pod podwoziem. Nie próbował otwierać drzwiczek autobusu, ponieważ szyby okienne były stłuczone i szkło mogło przeciąć jego skafander. W pewnym momencie noga nurka utkwiała w plandecce pojazdu, ale z pomocą noża zdołał ją po dłuższym czasie uwolnić.



Ilustracja 3. Nurek schodzący pod wodę podczas akcji poszukiwania ofiar katastrofy autobusu⁴.

Natychmiast po wypłynięciu z dna stawu i wyjściu na brzeg, nurek zameldował wiceministrowi komunikacji Julianowi Piaseckiemu oraz wojewodzie lubelskiemu Józefowi Roźnieckiemu, że łańcuch jest założony. Podczas próby wyciągnięcia tkwiącego w mule pojazdu, łańcuch pękł i wpadł do wody. Po trwających godzinę poszukiwaniach łańcucha marynarzom udało się z pomocą bosaka odnaleźć zgubę i aby uniknąć kolejnych kłopotów, założono na końcu łańcucha specjalny pływak. Połączoną z łańcuchem linę ponownie poczęto nawijać na wał kołowrotu. Tym razem udało się przeciągnąć pojazd bliżej brzegu. Prawdopodobnie skutkiem wywołanych przesuwaniem autobusu wstrząsów, na powierzchnię wody wypłynęły zwłoki kolejnej ofiary. Okazało się, że był nią Motel Hust z Ostrowi Mazowieckiej. Następnego dnia odnalezione zostaną zwłoki jego dwunastoletniej córki Gołdy.

Pracę próbowano kontynuować przy świetle reflektorów samochodowych i pochodni. Takie oświetlenie okazało się niewystarczające, więc działania przerwano. Zapadła noc, a niesamowite wrażenie robiły ustawione przy obu wjazdach na most pochodnie. Rozpalono też ogniska, przy których odpoczywali policjanci i żołnierze.

⁴ *Katastrofa autobusu komunikacji...*, sygn. 1-G-3957-9, NAC.

Prace wznowiono w piątek bladym świtem. Dwaj nurkowie opuścili się na dno stawu. Kilkutysięczny tłum, który zebrał się tutaj mimo wczesnej pory, przyglądał się w napięciu akcji ratowniczej. Tym razem, nurkowie przymocowali do zatopionego autobusu dwa łańcuchy. Około godziny 8 wznowiono wyciąganie pojazdu. Tłum gapiów pragnął wszystko zobaczyć z bliska, więc napierał na kordon policjantów i przeszkadzał w pracy.

Autobus powoli się podnosi, a oczy wszystkich utkwione są wodzie, po której powierzchni rozchodzą się coraz szersze kręgi. O godzinie 9 pęka jeden z łańcuchów. Na szczęście uszkodzenie nastąpiło nad powierzchnią wody. Kierujący akcją kpt. Zatheya wydaje odpowiednie polecenia i akcja wkrótce zostaje wznowiona, a odległość dzieląca autobus od brzegu zmniejsza się z każdą minutą. W pewnym momencie powietrze przeszywa straszliwy okrzyk. To ten starzec, który siedział dotychczas spokojnie na brzegu i opłakiwał w ciszy śmierć syna, skoczył z krzykiem do stawu. Natychmiast został wyłowiony z wody.



Ilustracja 4. Wydobywanie wraku zatopionego autobusu ze stawu. Widoczni uczestnicy akcji oraz gapie⁵.

Dopiero około południa wychyliła się znad wody krawędź bagażnika dachowego. Okrzyki tłumu mieszają się ze szlochem krewnych ofiar. Policja z karabinami z trudem opanowuje sytuację i zaprowadza porządek, gdyż tłum napiera na wybrzeże, a w szczególności na kołowrót, który ciągnie stalowe liny. Taka naprężona lina potrafi po przerwaniu przeciąć człowieka na pół. Policjanci pilnie obserwują krewnych ofiar, bo w każdej chwili może dojść do kolejnej próby samobójczej. Wtem rozlega się okrzyk:

– Już widać zwłoki!

Prawie w tym samym momencie rozbrzmiewa wołanie dziecka:

– Gdzie mój ojciec! Tatusiu...

⁵ *Katastrofa autobusu komunikacji...*, sygn. 1-G-3957-3, NAC.

Jakaś młoda kobieta dostaje spazmów i krzyczy co chwila:

– Gdzie moja matka! Co ja zrobię. Co ja zrobię...

Wtórują im głosy kobiet, mężczyzn, dzieci i starców. Wszyscy wzywają mężów, ojców, braci, córki. Straszne to wołanie rozdziera serca nawet tych zgromadzonych, których dotychczas interesowały tylko lody i ceny zdatnych do postawienia na taksówkę samochodów.

Nagle, jakaś starsza kobieta, Żydówka, która straciła męża, wspina się na barierkę mostu. Policjanci powstrzymują ją od samobójczego skoku, a wtedy z pianą na ustach, z twarzą wykrzywną grymasem rzuca się nieszczęsna na deski mostu, drapie je zakrwawionymi palcami i zapamiętale tłucze o nie głową.

Wrak powoli wynurza się z wody. Cały jest zamulony, a szyby są powybijane. Wydobywane zwłoki są opuchłe od przebywania w ciepłej wodzie. Widok jest wstrząsający. Wiele osób mdleje. Niezwłocznie po wydostaniu ciał ze stawu, w obecności sędziego śledczego Grabowskiego i lekarza przystąpiono do określenia tożsamości ofiar. Czynność to tak okropna, że mdleje jeden z młodszych policjantów, którzy szczelnie okalają kordonem miejsce tych zabiegów. Przybyli na miejsca zdarzenia kontrahenci Bruna siłą przerywają kordon, z nadzieją, iż w ubraniu Lewińskiego odnajdą swoje pieniądze. Policjanci ostro reagują, gdyż zgodnie z przepisami odnalezione przy ofiarach pieniądze i kosztowności muszą trafić do depozytu sądowego. Po określeniu tożsamości i przejrzeniu zawartości ubrań zmarłych, ciała składano do szczelnych, białych trumien. Trumny ładowano na samochody wojskowe i wieziono do jednostki wojskowej w Komorowie. Rodzinom zmarłych pozwolono towarzyszyć swym najbliższym w tej drodze. Nad stawem pozostały trzy trumny. Wciąż nie odnaleziono zwłok właśnie trzech ofiar. Pozostały zagrzebane w mule zalegającym dno stawu. Wydobyte zostaną po wielu godzinach przeczesywania dna z pomocą sieci rybackich.

Na mocy specjalnej decyzji ministra spraw wewnętrznych zrezygnowano z sekcji zwłok. Z Komorowa, w trumnach dotychczasowych lub po przeniesieniu ciał do trumien sprowadzonych przez krewnych, rodziny mogły natychmiast zabrać ciała swych najbliższych na miejsce pogrzebu. Ze zrozumiałych względów trumny były zaplombowane, aby uniemożliwić ponowne ich otwieranie.

Według pierwszych doniesień prasowych śmierć w katastrofie poniosły następujące osoby: Izaak Ratowicz z Łomży, lat 45; Jankiel Chil Aporowicz z Ostrowi, lat 38; konduktor fatalnego autobusu Jusek Lipszyc z Ostrowi, lat 40; Aron Apelberg z Wąsewa, lat 36; Ewa Badaszówna, lat 25, zam. w Warszawie przy ul. Nowolipki 53; Lejzor Łojka, lat 11, zam. na warszawskiej Pradze przy ul. Targowej 48; Józef Borowy z Ostrowi, lat 29; Motel Hust z Ostrowi; córka powyższego Motela, Gołda Hust, lat 12; kupiec z Łomży Izrael Lewiński, lat 40; szwagierka Lewińskiego, Sara Ruchla Scheinkopf z Łomży, lat 24; żona współwłaściciela autobusu Stefania Kruszewska, lat 45; córka tejże Stefanii, Halina Kruszewska, lat 14; Chana Fredsztern z Łomży, lat 23; Abram Wilden z Ostrowi, lat 40; Jozje Rotszyld z Łomży, lat 52; Jakób Abkiewicz z Łomży; Bronisław Łuba z Łomży, lat 47.



Ilustracja 5. Wydobyty wraku autobusu. Widoczni uczestnicy akcji⁶.

8 sierpnia, doszło nad Bugiem do jeszcze jednej tragedii. Jak donosiły gazety: „Przebywający na letnisku we wsi Głina, mieszkaniec Warszawy Ryszard Wesoły, postrzelił się przez nieostrożność z floweru⁷. Kula przebiła lewy oczodół i zatrzymała się pod czaszką, powodując natychmiastową śmierć”⁸.

Nie był to jednak koniec serii nieszczęść. Rankiem 11 sierpnia wydarzyła się pod Sadownem druga katastrofa samochodowa. Wskutek pęknięcia opony, stoczyła się z wysokiego nasypu szosy, ciężarówka wioząca transport piwa z Warszawy do Białegostoku. Kierowca i jego pomocnik zostali ciężko ranni⁹.

Także 11 sierpnia odbył się w Łomży pogrzeb ofiar katastrofy. Bez względu na wyznanie właściciela w mieście pozamykano wszystkie warsztaty i sklepy. Zmarłych odprowadzało na cmentarz ok. 10 tys. osób, zarówno Żydów, jak i chrześcijan. Biskup łomżyński Stanisław Łukomski oddelegował specjalnego przedstawiciela kurii dla złożenia wyrazów współczucia gminie żydowskiej. Również w Ostrowi Mazowieckiej tłumy towarzyszyły tragicznie zmarłym w ich ostatniej drodze. W obu miastach szczególnie na nekropoliach żydowskich dochodziło do wstrząsających scen¹⁰.

⁶ *Katastrofa autobusu komunikacji...*, sygn. 1-G-3957-7, NAC.

⁷ Rodzaj małokalibrowego karabinka sportowego, używanego niekiedy w polowaniach na drobne ptactwo [przyp. aut. artykułu].

⁸ „Kurier Warszawski”, nr 217 z 9 sierpnia 1934 r.

⁹ „Ilustrowany Kurier Codzienny”, nr 223 z 13 sierpnia 1934 r.

¹⁰ Tamże.

FINAL SĄDOWY

Szofer Czesław Chyliński był doświadczonym kierowcą z 18-letnim stażem. W roku 1920 pracował jako kierowca w Ministerstwie Robót Publicznych. Na linii z Łomży do Warszawy prowadził autobus dopiero po raz czwarty. Przesłuchujący Chylińskiego już na miejscu katastrofy, a później na posterunku policji w Sadowym sędzia śledczy Grabowski, nie dawał zeznaniom kierowcy wiary. Być może pod wpływem szoku Chyliński zmieniał je bowiem wielokrotnie. Grabowski wydał więc obecnemu przy przesłuchaniach komendantowi policji powiatowej Tumiłowiczowi nakaz aresztowania szofera.

Do rozprawy doszło przed Sądem Okręgowym w Siedlcach w dniu 29 września 1934 r. Na ławie oskarżonych zasiadł jedynie kierowca feralnego autobusu, któremu akt oskarżenia zarzucał jazdę z nadmierną szybkością i wbrew przepisom ruchu drogowego. Stwierdzono, że pojazd prowadzony był lewą stroną szosy, a na most wjechał z niedozwoloną prędkością 40 km/h. Ocaleli z katastrofy świadkowie, wiele do sprawy nie wnieśli, gdyż oświadczyli, że tuż przed tragedią drzemali sobie spokojnie. Sąd musiał się więc oprzeć na opinii biegłych sądowych. Stronę oskarżającą w osobie wiceprokuratora Karpińskiego reprezentowali biegli inż. Jankowski i inż. Trojanowski. obrońcy, mecenas Grauman oraz aplikant adwokacki Felc powołali na biegłego inż. Rychtera.

Wszyscy trzej zgodnie orzekli, że opony i dętki kół autobusu były nadmiernie zużyte, a ich stosowanie niosło ze sobą poważne ryzyko. Podkreślano też zły stan postawionego w 1919 r. mostu. Nawierzchnia pełna była dziur i nierówności, a spróchniała barierka opierała się na kompletnie zbutwiałym podkładzie. Inż. Jankowski zwrócił uwagę, że nie było krawężnika oddzielającego część mostu przeznaczoną dla pieszych od części dla ruchu pojazdów. Zdaniem tego biegłego, gdyby krawężnik istniał, to do katastrofy by nie doszło.

Biegli oskarżenia wyrazili opinię, że Chyliński był wprawdzie trzeźwy, ale nie jest wykluczone, że zdrzemnął się za kierownicą i dlatego jechał lewą stroną szosy. W momencie, gdy szofer zauważył swój błąd, począł gwałtownie hamować, co przy znacznej szybkości i zużyciu opon doprowadziło do pęknięcia dętki. Wskutek pęknięcia nastąpił gwałtowny skręt pojazdu i doszło do katastrofy. Inż. Rychter uważał, że drzemce kierowcy przeczą długie, bo liczące 10 metrów ślady hamowania, a główną przyczyną pęknięcia dętki było wjechanie kołem w jedną z licznych dziur w nawierzchni.

Ktoś musiał być wskazany jako winny katastrofy. Dociekanie winy osób odpowiedzialnych za utrzymanie mostu oraz współwłaścicieli autobusu odpowiadających za zły stan opon pojazdu byłoby rzeczą skomplikowaną i przedłużyłoby niepotrzebnie proces. Sąd orzekł więc jedynie o winie Chylińskiego, skazując go na karę dwóch i pół roku więzienia. Oskarżony przyjął wyrok szlachem.

Skazany nie pogodził się jednak z rolą kozła ofiarnego, a jego obrońcy wnieśli apelację. Sąd apelacyjny uwolnił kierowcę od odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, a za jego główną przyczynę uznał wady konstrukcyjne mostu oraz zaniedbania w jego utrzymaniu. Wyrok wywołał lawinę pozwów odszkodowawczych wytaczanych Zarządowi Dróg przez rodziny ofiar.

Najciekawsza wydaje się jednak sprawa o wypłatę premii ubezpieczeniowej. Na wstępie wypada wyjaśnić, iż okazało się, że wymieniona pośród ofiar katastrofy Sara Ruchla Scheinkopf – po pierwsze nie była szwagierką, ale żoną Izraela Lewińskiego, po drugie zaś miała na imię, nie jak to podano w gazetach Sara Ruchla, lecz Estera. Jej były narzeczony Dawid Katz nie miał najmniejszego zamiaru wyjeżdżać do Palestyny, a od kontraktu ślubnego odstąpił, skuszony gratyfikacją o nieustalonej wysokości. W sierpniu nadszedł czas uregulowania należności i to m.in. w tym celu Lewińscy jechali do Warszawy.

W czerwcu 1934 r. świeżo poślubiona para wystąpiła z wnioskiem o ubezpieczenie na życie i dożycie na sumę 4 tys. złotych do Pocztovej Kasy Oszczędności. W razie śmierci jednego z małżonków beneficjentem polisy był ten pozostały przy życiu. Przewidziano także możliwość jednoczesnej śmierci obojga, a wtedy upoważnionym do odbioru sumy ubezpieczenia był ojciec Estery. Polisę wysłano do małżonków tuż przed 8 sierpnia, a list polecony doszedł do ich miejsca zamieszkania, gdy już nie żyli. Scheinkopf wystąpił do Pocztovej Kasy Oszczędności z żądaniem wypłaty 4 tys. zł, ale firma odmówiła, stojąc na stanowisko, iż w myśl nowych przepisów warunkiem ważności umowy, jest wyrażenie zgody na ostateczne warunki ubezpieczenia przez obie jej strony, a ze zrozumiałych względów Lewińscy zgody takiej wyrazić nie mogli.

Sprawa trafiła do sądu. Scheinkopf uzasadniał swoje roszczenie faktem, że w chwili wysłania polisy małżonkowie wciąż żyli, a nadto list został wysłany jeszcze przed wejściem w życie nowych regulacji. Sąd uznał stanowisko powoda za słuszne i nakazał wypłatę odszkodowania¹¹.

WYKORZYSTANE MATERIAŁY PRASOWE

„5^{ta} Rano. Codzienne Pismo Ilustrowane”, nr: 225 z 10 sierpnia 1934; 226 z 11 sierpnia 1934 r.

„Dzień Dobry”, nr 219 z 9 sierpnia 1934.

„Express Mazowiecki”, nr 9 z 9 stycznia 1935 r.

„Głos Lubelski”, nr 216 z 10 sierpnia 1934 r.

„Ilustrowany Kurier Codzienny”, nr: 220 z 10 sierpnia 1934; 221 z 11 sierpnia 1934; 222 z 12 sierpnia 1934.

„Kurier Warszawski”, nr: 217 z 9 sierpnia 1934; 218 z 10 sierpnia 1934; 219 z 11 sierpnia 1934 r.

„Życie Podlasia”, nr 23 z 7 października 1934 r.

¹¹ „Express Mazowiecki”, nr 9 z 9 stycznia 1935 r.

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Katastrofa autobusu komunikacji międzymiastowej na linii Warszawa-Łomża w miejscowości Sadowne, zesp. Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny - Archiwum ilustracji, sygn. 1-G-3957-1 do 1-G-3957-11, Narodowe Archiwum Cyfrowe.

ILUSTRACJA WYRÓŻNIAJĄCA ARTYKUŁ

Miejsce zatopienia pojazdu¹².

¹² *Katastrofa autobusu komunikacji...*, sygn. 1-G-3957-1, NAC.