

Katastrofa kolejowa pod Novimarov w Kroacji: Widok wagonu, który najechał na lokomotywę.

Katastrofa kolejowa pod Novimarov w Kroacji.

Ulepszone środki komunikacji, jakimi się szczyci dzisiejszy wiek, przedstawiają jednak dla podróżnych niemałe niebezpieczeństwo. Nie mówiąc już o okrętach, które na bezbrzeżnej toni oceanu wydają się jak małe łupiny orzecha, zdane na wolę wichrów i fal, nawet i koleje żelazne na pozór bardziej bezpieczne, nie są jeszcze dzisiaj do tego stopnia udoskonalone, by uchylały wszelką możliwość niebezpieczeństwa, wystarczy bowiem drobność, aby spowodować katastrofę kolejową. Fałszywe nastawienie zwrotnicy, podmycie toru przez wezbrane wody podczas ulewy, podmycie mostów na torze, staje się bardzo często powodem nieszczęścia, w którym nie brak zazwyczaj i ofiar w ludziach.

Taka katastrofa kolejowa miała miejsce w ubiegłym tygodniu pod Novimarov, na linii Zagrzeb-Csaktornya w Kroacji. Wskutek długotrwałej ulewy, tor kolejowy rozmiękł tak dalece, że pociągi mogły po nim przechodzić jedynie bardzo powoli. Tak też szedł pociąg nr. 6042, który wyjechał ze stacji Czaktornya do Agram. Miał on dwie lokomotywy. Dojeżdżając do stacji Novimarov, na krzyżźnie obaj maszyniści przyspieszyli bieg pociągu, aby krzyżnię jak najprędzej przebyć, ale to właśnie stało się powodem katastrofy. Szyny bowiem

się rozluźniły, lokomotywy obydwie wyszły ze szyn i stanęły na poprzek toru. Pierwszy wagon za lokomotywami wykoleił się na prawo, drugi na lewo, trzeci zaś, wagon pocztowy, wpadł na drugą lokomotywę i zdruzgotał ją. Palacz i maszynista pierwszej lokomotywy wyskoczyli na czas i odnieśli tylko lżejsze obrażenia, tak samo, jak kilku pasażerów. Maszynista zaś drugiej lokomotywy, obawiając się eksplozji, chciał wypuścić parę i zatrzymał się. To było dlań nieszczęściem; maszyna bowiem została zdruzgotana, a on życie postradał. Rannych przewieziono do szpitala w Zagrzebiu.

Wskutek tego, że tor zawalony był wykolejonymi wagonami, musiano wstrzymać na całej tej linii ruch pociągów towarowych; pociągi osobowe kursowały dalej, gdyż władze zarządziły przesiedanie na miejscu katastrofy.

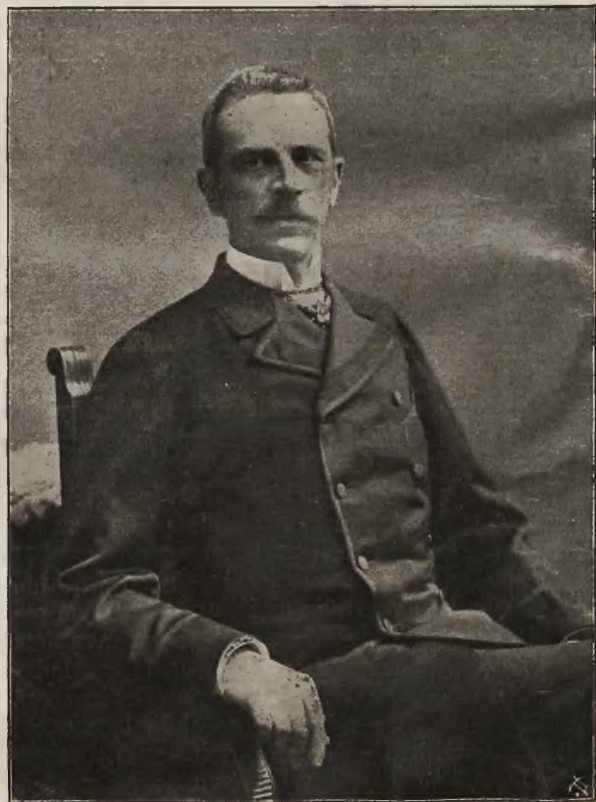
W uzupełnieniu artykułu zamieszczamy obok dwa zdjęcia, przedstawiające katastrofę.

Przesilenie węgierskie.

Od roku już przeszło trwające przesilenie węgierskie, weszło w ostatnich czasach w nową fazę. Cesarz powołał do siebie przywódców stronnictw opozycyjnych, ale nie w celu naradzenia się z nimi nad sposobem zażegnania przesilenia, lecz *od audiendum verbum*. Cesarz bowiem oświadczył im

stanowczo, że nie odstąpi ani na krok ze swego stanowiska. Historyczna ta, pięciominutowa konferencja przywódców opozycji z monarchą, wywarła wszędzie olbrzymie wrażenie. Opozycja zrozumiała, że cesarz nie zaniechał ostatecznie projektu reformy wyborczej na Węgrzech, czego ona sobie zupełnie nie życzy. Cesarz wyznaczył więc na pośrednika do rokowań z koalicją hr. Cziráky'ego.

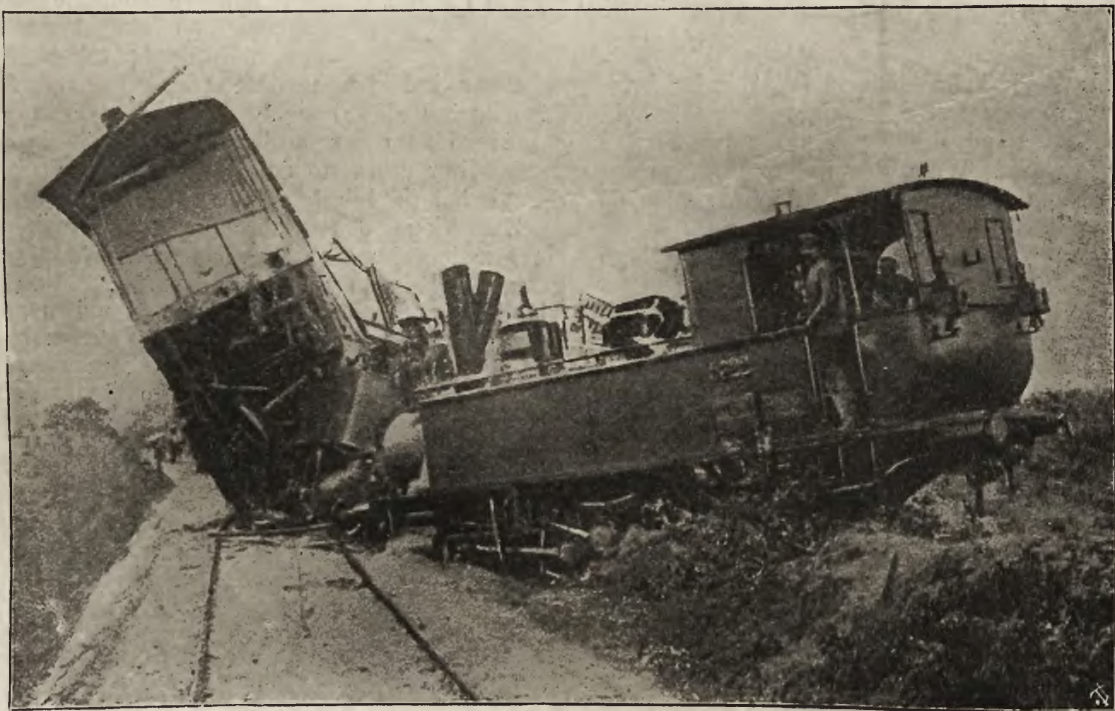
Hr. Cziráky, obecnie marszałek dworu, urodził się w roku 1852. Jest on potomkiem jednej z najstarszych rodzin węgierskich i kawalerem złotego runa. Klerykał z przekonania, jest jednak zwolennikiem hr. Tiszy i już z tej przyczyny nie



Przesilenie węgierskie: Hr. Albin Csaky, prezydent węgierskiej Izby magnatów, były minister rolnictwa.



Przesilenie węgierskie: Marszałek dworu hr. Csiraky.



Katastrofa kolejowa pod Novimarov w Kroacji: Ogólny widok pociągu po katastrofie.

jest przez koalicję mile widziany. Rokowania jego z koalicją nie przyniosły rezultatu i spełzły na niczem. Przywódcy opozycji odrzucili stanowczo warunki cesarza.

Monarcha postanowił tedy zaakceptować program Fejervary'ego, dotyczący zmiany ordynacji wyborczej na Węgrzech, wiedząc o tem, że prawo powszechnego głosowania rozbije opozycję, która z powszechnych wyborów z pewnością wyjdzie w mniejszości. Powołał więc do siebie bar. Fejervary'ego, który prawdopodobnie otrzyma napowrót prezydenturę gabinetu i na pierwszym posiedzeniu sejmu