

kiego rodzaju znakami ostrzegawczymi, sygnałami dźwiękowymi i świetlnymi, pewną falistością dróg itd.

Zanim jednak sprawa ta zostanie definitywnie rozstrzygnięta, władze kolejowe powinny również i z innej strony podejść do tego zagadnienia i wszelkimi możliwymi sposobami zapobiec możliwościom katastrof, a więc ustawiając np. **nocą lampki na szlabanach**, których niejednokrotnie nie można zauważyć, **malując je na odpowiedni kolor**, aby były zdala widoczne, **ustawiając znaki ostrzegawcze** przed przejazdami i t. d. Z czasem zaś, kiedy Ministerstwo będzie miało możność bardziej grun-

townego rozstrzygnięcia tej sprawy, można będzie środki tymczasowe zastąpić innymi, lepszymi.

Na marginesie tej sprawy zauważyć jeszcze należy, że prasa brukowa i tym razem zdała egzamin z „przychylności” dla szoferów, umieszczając w soczystym opisie katastrofy — tłustym drukiem wiadomość, że szofer „zasnął przy kierownicy”, a nie pisząc, że jechał czwartą noc z rzędu. Kłamiwie również podana została wiadomość, że katastrofę spowodował „pomocnik” szofera, który, jak wyżej wskazaliśmy, nie był żadnym „pomocnikiem”, a jedynie właściciel narzucił go szoferowi.

Znak katafotowy na „zakręcie śmierci” pod Wilanowem

Wstrząsające wrażenie w całym kraju wywarła również straszna **katastrofa pod Wilanowem**, która zdarzyła się w połowie ubiegłego miesiąca.

O ile pierwsza opisana katastrofa — wymownie wskazuje w jak trudnych warunkach znajdują się szoferzy, jeśli chodzi o stosunki ze swymi pracodawcami, o tyle katastrofa pod Wilanowem rzuca jaskrawe światło na kwestię rozpaczliwego stanu naszych dróg i szos podmiejskich w b. Kongresówce.

Bo cóż tu mówić o innych drogach, jeżeli szosa — śmiało można powiedzieć — reprezentacyjna, bo prowadząca ze stolicy do jednej z najbardziej historycznych, pamiątkowych miejscowości, oddalonej od Warszawy zaledwie o kilkanaście kilometrów — jest w tak strasznym stanie!

A przecież wszyscy wybitni cudzoziemcy, bawiący w Warszawie, wszyscy dostojni goście — są wożeni do Wilanowa, dawnej siedziby Sobieskiego, do której droga nosi nawet nazwę — **szosy królewskiej**.

Przed dwoma laty tytułem próby wyasfaltowano drogę królewską, aż do miejsca, w którym skręca na lewo w aleję lipową, wiodącą do Wilanowa. Cieszyli się automobiliści, mówiąc: „Krótka, ale dobra droga!”

Lecz krótka była radość. Wnet szereg nieszczęśliwych wypadków przekonał o ujemnych stronach tej reprezentacyjnej arterji. Asfalt na szosie, ciągnąc się prawie przez pięć kilometrów, nagle **urywa się na ostrym zakręcie przed Wilanowem, ustępując kocim łbom**, którym brukowana jest owa historyczna aleja, dla urozmaicenia usiana olbrzymiami, sięgającymi czasem pół metra, wyrwami.auta, jadąc z dużą szybkością, na co pozwala mały ruch i równa powierzchnia szosy, a nie spotykając na swej drodze żadnych znaków ostrzegawczych, wjeżdżają na ostry zakręt z całym impetem.

W takich wypadkach nawet najprzymyślniejszy i najzręczniejszy kierowca nie jest w stanie zahamować wozu i na dobitkę, wpadłszy na kocie łby z ich dołami w alei lipowej, traci panowanie nad kierownicą. Katastrofa gotowa: rozpędzone auto, nagle hamowane, skacząc po wybojach, zawadza wreszcie o jedno z przydrożnych drzew i rozbija się.

Na omawianym zakręcie wypadki takie nie są rzadkością i wszystkie są do siebie podobne.

Ofiarą takiego wypadku padli właśnie w owej głośniejszej katastrofie — konsul meksykański Raul Rodriguez Duarte i zatrudniony u niego szofer kol. Ułas.

A dodać jeszcze należy, że wspomniana aleja lipowa jest bardzo wąska i wypukła, co rzecz prosta, sprzyja możliwościom nieszczęśliwego wypadku.

Przez pewien czas po katastrofie wilanowskiej odbywała się w prasie i w zainteresowanych urzędach —

ożywiona polemika na temat uporządkowania owej nieszczęsnej szosy.

Projektowano przedewszystkiem ustawienie na fatalnym zakręcie pudła starego, zniszczonego samochodu na palach z napisem ostrzegawczym: **Uważaj, bo czeka cię śmierć!** Sygnały takie stosowane są podobno z powodzeniem zagranicą.

Ostatecznie jednak projekt ten został zarzucony, prawdopodobnie przedewszystkiem dlatego, że właściciel zniszczonego pojazdu, do którego zwrócili się inicjatorzy — odmówił ofiarowania szczątków swego auta. Narazie zatem gmina wilanowska na samym zakręcie zbudowała barjerę i ustawiła czerwone światło ostrzegawcze, co, naturalnie, nie wystarcza, gdyż ostrzegające światło czerwone oprócz samego punktu zakrętu winno również znajdować się na szosie przynajmniej o sto metrów bliżej.

Następnie była mowa o **poszerzeniu niebezpiecznego zakrętu**, przez co niebezpieczeństwo byłoby znacznie zmniejszone. Zwrócono jednak uwagę na to, że dwa rzędy lip, którym jest obsadzony wjazd do Wilanowa są to bardzo stare, „zabytkowe” już drzewa, których usunąć nie można, a przez to nie można rozszerzyć szosy.

Ministerstwo robót publicznych poddało myśl, aby zbudować obok tej historycznej szosy dwie nowe trasy, po obu jej bokach poza lipami. Stworzonoby w ten sposób b. piękny wjazd do Wilanowa. Regulacja ruchu odbywałaby się tam w ten sposób, że jedną z nowych tras dojeżdżałyby samochody do Wilanowa, drugą zaś wracały. Droga pomiędzy lipami byłaby zarezerwowana wyłącznie dla ruchu konnego i pieszego.

Projekt piękny, tylko kto go ma wykonać?

Zwrócono się do magistratu m. Warszawy, aby wziął na siebie połowę kosztów budowania tych dwu nowych odcinków szosy. Połowa ta wyniesie 90.000 zł.

Suma to niewielka, zwłaszcza, jeśli wyasygnowanie jej pozwoli na uratowanie co rok kilkunastu istnień ludzkich, ale magistrat się nie spieszy... Podobno jeszcze się namyśla...

Jednem słowem „było muzykantów wielu”, ale gdy przeminęła groza ostatniego wypadku — nikomu się nie „pali”. Sprawa będzie się wałkować w urzędach, dopóki znów jej jaki tragiczny wypadek nie wyrwie z uśpienia.

Narazie rozestana została do prasy wiadomość, że na mocy zarządzenia min. robót publicznych na „drodze śmierci”, wiodącej do Wilanowa, ustawiony będzie specjalny **znak ostrzegawczy**, t. zw. katafotowy z odpowiednim napisem.

Będzie to przepisowa tablica trójkątna, na ciemnoniebieskim tle, na której wykonany będzie z katafotu znak