

Krwawy posiew katastrof

Przedsiębiorca zmusza szofera do jazdy czwartą noc z rzędu

Katastrofy są nieodłącznym zjawiskiem rozwoju komunikacji, która szybko postępuje naprzód i skutkiem tego żywiołowego rozmachu — nie zawsze może się liczyć z istniejącymi warunkami. Katastrofy mają miejsce na kolei, w powietrzu, na wodzie, pod ziemią, wszędzie, gdzie ludzie i towary przenoszą się z miejsca na miejsce.

Ale czy to znaczy, że społeczeństwo ma zamknąć oczy na częste katastrofy automobilowe?

Przeciwnie! Każda katastrofa ma dwa oblicza! Jedno — siejące grozę i rozpacz, tchnące nieszczęściem, śmiercią i kalectwem. I drugie, które przemawiać do nas powinno głosem przestrogi i pouczenia na przyszłość, co należy czynić, aby **uniknąć następnej katastrofy**.

Doniosłą rolę mogłaby tu odegrać prasa codzienna, oświetlając właściwe podłoże katastrof i budząc sumienie opinii publicznej. Niestety, prasa, z małymi wyjątkami, zadawałnia się zwykle opisem połamanych rąk i nóg, akcji ratunkowej, potrącanego auta, kończąc najczęściej, że „sprawca katastrofy” — naturalnie zawsze szofer — jest aresztowany, ranny, zbiegł i t. d.

O właściwej zaś przyczynie katastrofy — wspomina się tylko ubocznie, albo nie wspomina się wcale!

Tak było, na przykład, gdy podawane były do publicznej wiadomości szczegóły **strasznej katastrofy**, która miała miejsce w początkach b. miesiąca **pod Płońskiem**.

Katastrofa ta miała przebieg następujący.

Szosa warszawską zdążył z Mławy do Warszawy autobus ciężarowy nr. WR. 64007, wiozący 12 osób, przeważnie drobnych kupców żydowskich, wiozących towary.

O godz. 2 m. 58 nad ranem, gdy autobus znajdował się na 3 klm. od stacji kolejowej Płońsk i usiłował przejechać przez tor kolejowy, od strony Płońska nadjeżdżał w tym czasie pociąg osobowy, idący z Warszawy do Sierpca.

Maszynista dawał sygnały ostrzegawcze, auto jednak nie zwalniało biegu, przeciwnie jeszcze szybciej zbliżało się do przejazdu.

Gdy pociąg znalazł się już na przejeździe, pędzący samochód uderzył w bok wagonu bagażowego z tak wielką siłą, że tenże wyskoczył z szyn i przechylił się na bok. Maszynista momentalnie zatrzymał pociąg.

Wśród zgrzytu hamulców, gwizdu parowozu, trzasku rozbitego auta dały się słyszeć jęki pasażerów samochodu, którzy jechali wśród skrzyń z towarem, pogrążeni we śnie. Zostali oni siłą zderzenia wyrzuceni z auta i przygniecieni rozbitym autem i skrzyniami.

Szofer kol. S. Z. również padł ofiarą, mając skutkiem katastrofy wybitych siedem zębów i nadto będąc rannym odłamkami szkła w głowę.

Przeprowadzone następnie śledztwo i szczegółowa analiza przyczyn katastrofy — przyniosły następujące, nadzwyczaj znamienne szczegóły, które we właściwym świetle dopiero stawiają całą sprawę.

Okazuje się, że szofer kol. Z. przed wyjazdem z Mławy skarżył się właścicielowi auta J. Zimmermanowi, że już trzy noce nie spał, gdyż stale jeździ i prosił o zastąpienie go kim innym. Właściciel jednak **poleciał mujechać, grożąc, że go zwolni z posady**, przyczem obiecał dać mu pomocnika.

Tuż przed momentem odjazdu do samochodu wsiedli wyżej wymienieni pasażerowie, których przyprowadził sam właściciel i ulokowali się między skrzyniami — zaś swemu synowi, niewykwalifikowanemu w obchodzeniu się z kierownicą, Zimmerman kazał **zająć miejsce obok szofera i pomagać mu**.

Tak zajechali do Płońska. Tu na rynku samochód zatrzymał się dłuższą chwilę dla nabrania benzyny i wody, poczem ruszył w dalszą drogę.

Kol. Z. zupełnie już opuściły siły, sen kleił powieki, dał więc Zimmermanowi kierownicę i nakazał mu, żeby jechał ostrożnie, a on tymczasem chwilę się prześpi.

Gdy zbliżali się do przejazdu, Zimmerman na widok zbliżającego się pociągu, zamiast samochód zahamować, dodał jeszcze więcej „gazu” i tem właśnie spowodował tak straszne w skutkach zderzenie się z pociągiem.

Wypadek ten przedewszystkiem wskazuje na jaki **wyzysk i egoizm właścicieli** narażeni są kierowcy i jak fatalne są wyniki tego, że nie zdołali się dotąd jeszcze na tyle zorganizować, aby wywalczyć sobie należyte warunki pracy, dzięki czemu zmuszani są do jazdy całymi dniami i nocami bez przerwy.

A jedynie przez silną organizację można wywalczyć sobie nietylko odpowiednie umowy pracy, ale sprawić i to, że szofer nie będzie się bał pogroźki niesłusznego zwolnienia go z pracy, gdyż zwarta organizacja nie pozwoli, aby miejsce jego zostało przez kogokolwiek zajęte.

Niema innego środka przeciwko zachłannym przedsiębiorcom, którzy gotowi są **narażać życie, zdrowie i całą przyszłość szofera** — byle „handel szedł”. A zaznaczyć jeszcze trzeba, że przepisy ruchu samochodowego pod karą sądową zabraniają przyjmować pasażerów na samochody ciężarowe, naładowane towarem.

A teraz dalej!

W miejscu przejazdu, gdzie nastąpiło zderzenie, **niema znaków ostrzegawczych, niema tak zwanego szlabanu i latarni oraz przejazdowego**. Nic dziwnego zatem, że w ciągu ostatniego roku jest to piąty wypadek zderzenia samochodu z pociągiem, których ofiarą padło kilku ludzi.

Jest to sprawa niezwykle paląca. Ministerstwo Komunikacji teoretycznie docenia ją, gdyż kwestja bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych była **przedmiotem specjalnego referatu** na ostatnim zjeździe dyrektorów wszystkich okręgowych dyrekcji. Dane, które tam przedstawiono wskazują, że sprawa ta jest aktualną nie tylko u nas, ale stanowi obecnie przedmiot szczegółowych badań na kolejach zachodniej Europy, a nawet Ameryki.

Na konferencji przeważała opinia, że kwestja obsługiwanego t. j. **zamykanych podczas przejścia pociągu, przejazdów — nie wyczerpuje dostatecznie sprawy**, gdyż niejednokrotnie zdarzały się wypadki wyłamania zamkniętej zapory przez jadące z nadmierną szybkością samochody. U nas wypadki takie notowane są przeważnie na Śląsku, Pomorzu i w Poznańskim, gdzie lepszy stan szos pozwala na rozwijanie większych szybkości. Wypadki te tak dalece nie są odosobnione, iż ustalił się pogląd, że zapory na przejazdach, zamykane podczas przejścia pociągów należy całkowicie skasować, zastępując je wszel-