

KURJER POZNAŃSKI

wychodzi dwa razy dziennie

Odpowiedzialni kierownicy działów: kultury i sztuki Witold Noskowski, gospodarczego i giełdowego dr. Marjan Chełmicki, za wszelkie inne działy odpowiada Edmund Rakowski, wszyscy w Poznaniu.

Dyrektor wydawnictwa: Roman Leitgeber

Wydawnictwo Sp. Akc. Drukarnia Polska
w Poznaniu, św. Marcin 70

Redaktor: Bohdan Jarochowski

Nr. 594

Poznań, czwartek dnia 28 grudnia 1933

Rok XXVIII

Na miejscu strasznej katastrofy kolejowej pod Paryżem

Uroczysty pogrzeb 200 osób, zabitych i zmarłych wskutek odniesionych ran

Paryż. (PAT.) Wczoraj rano odbyła się uroczysta ceremonia wyprowadzenia zwłok ofiar katastrofy kolejowej z sali dworca wschodniego. W ceremonii wzięli m. in. udział: prez. Republiki Lebrun, premier Chautemps, członkowie rządu, posłowie i senatorowie, przedstawiciele organizacji społecznych, syndykatów i organizacji kolejarzy. Przed wyprowadzeniem zwłok wygłosił przemówienie p. Renaudin, prezes Rady Admin. Tow. Kolejowego oraz min. robót publ. Paganon. Minister przypomniał zebrany okoliczności tragicznej katastrofy, oddając imieniem rządu i narodu hołd pamięci zmarłych. Minister oświadczył dalej, że rząd przeprowadzi najdokładniejsze dochodzenia celem ustalenia przyczyn jak i zapobieżenia podobnym katastrofom. Wobec tej wielkiej tragedii naród francuski żąda, aby cała wiedza i technika francuska została oddana dla zapewnienia bezpieczeństwa życia ludzkiego. Sygnalizacja, materiały techniczne kolei i tory muszą zostać ulepszone.

JAK DOSZŁO DO KATASTROFY

Paryż. (Tel. wł.) Ruch kolejowy w okolicach Paryża był w sobotę bardzo wielki i personel kolejowy nie mógł mu podać. Kilka pociągów musiano dublować. Gęsta mgła utrudniała komunikację.

Tragiczny pociąg Paryż — Nancy wypuszczony został z paryskiego dworca wschodniego z opóźnieniem przeszło półtoragodzinnym. Opóźnienie to spowodowane było manipulacjami przy zestawieniu pociągu. Pociąg, który miał opuścić dworzec paryski o godz. 17,49, wyszedł dopiero około godziny 19,30. Kwadrans później wypuszczono ekspres Paryż — Strasburg, który winien był wyjść o godzinie 18,16. Pierwszy pociąg zatrzymany został przed stacją Lagny, gdyż tor był zajęty przez pociąg podmiejski, zdążający do Meaux. Kierownik

ekspresu Paryż — Strasburg, mając tak znaczne opóźnienie, zwiększył tempo jazdy na przeszło sto kilometrów na godzinę a, wyjechawszy za ledwie kwadrans za pociągiem Paryż — Nancy, dopędził go w chwili, gdy pociąg ten ruszał. Z powodu sil-

AKCJA RATOWNICZA

Regularna akcja ratownicza została wszczęta dopiero po kilku godzinach. Pierwszą pomoc zorganizowała ludność okolicznych miejscowości, która zjawiała się na miejscu katastrofy w liczbie kilkuset mężczyzn. Stosy



Wydobywanie zabitych i rannych z pod szczątków rozbitych wagonów.

nej mgły maszynista sygnału wstrzymującego nie zauważył a gdy ujrzał przed sobą czerwone lampy pociągu, na znaczniejsze zmniejszenie tempa jazdy nie było już czasu. Lokomotywa, pędząca z szybkością przeszło stu kilometrów, oraz ciężkie wagony metalowe wpadły jak huragan na słabe wagony, budowane z drzewa, i rozbiły je w drzazgi. W chwili katastrofy panowały nieprzeniknione ciemności, termometr wskazywał pięć stopni poniżej zera a od Marny dął silny wiatr, który nie zdołał jednak rozpuścić gęstej mgły, zalegającej okolicy.

drzewa, zapalone przez okoliczną ludność, przedstawiły katastrofę w całej jej grozie i pozwoliły przystąpić do akcji ratowniczej.

Minister robót publicznych Paganon otrzymał wiadomość o katastrofie w parlamencie i natychmiast udał się na miejsce wypadku z podsekretarzem Quai d'Orsay p. de Tessier, który jest posłem departamentu Meaux, na którego terenie wydarzyła się katastrofa.

Około godz. 3 nad ranem pierwsze krany, obsługa z tlenowcami oraz z oświetleniem. We wczesnym popołudniu przybył pociąg, aby pobłogosławić zmarłych i zabrać rannych.

Strasznie zmarłych ułożono w przestrzeni 1500 metrów, niej przewieziono do szpitali i do prywatnych domów.

Tragedia wydała się święta rano. Prawie każdy z bagażu też miał zabawkę żywnościową dz

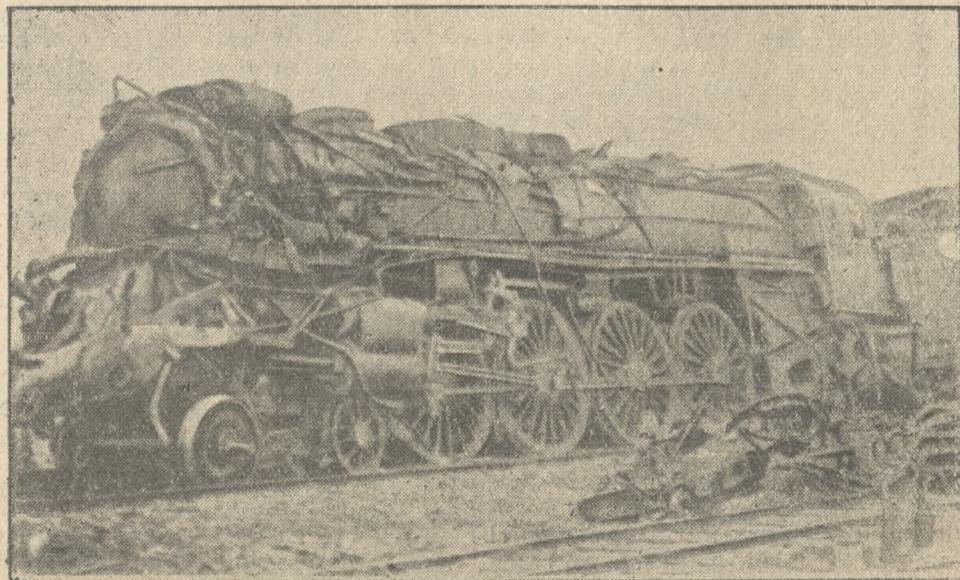
UNIKNIĘCIE DALSZEGO ZDERZENIA POCIĄGÓW

W prawdziwie cudowny sposób uniknięto dalszej katastrofy. Mianowicie ekspres, idący z Chalons, o mało nie wpadł na rumowisko i ekspres strasburski. Kierownik tego pociągu zauważył z powodu panującej mgły sygnały wstrzymujące bardzo późno i z największym wysiłkiem zatrzymał ekspres na 150 metr. przed miejscem katastrofy. Wprowadził on hamulce w ruch z taką siłą, że w pociągu powylatywały szyby a podróżni pospadali z siedzeń.

Katastrofa niewątpliwie pociągnie za sobą konsekwencje w polityce wewnętrznej. Posłowie dr. Rast z Meaux i Rollin, były minister handlu w gabinecie Tardieu, wnieśli już odpowiednie interpelacje.

NIESŁYCHANE NIEDBALSTWO ZARZĄDU KOLEJOWEGO

Winę za spowodowanie katastrofy przypisuje się w pierwszym rzędzie kierownictwu Tow. Francuskich Kolei Wschodnich. Trudno bowiem znaleźć wytłumaczenie, jak można było puścić dwa ekspresy na tym samym torze w odstępie kwadransa przy silnej mgle, jaka w ów wieczór zalegała. Niczem też nie może być niewiedliwione użycie starych drewnianych. Aresztowanie i nie wypuszczenie na wolność nie mogą ponosić winy. Służy bez zarzutu 22 lata, 9 lat pracuje w kole. katastrofa wydarzyła się za ledwie około pierwszego pociągu na miejsce w nocy, a na straży pożarnej nie przez paryski pałacu



Lokomotywa expressu, która zmiążdżyła ostatnie wagony pociągu osobowego, idącego z Paryża do Nancy.

