

Veszélyes üzem

Loki-téka

Horváth Ferenc:

*Hazai és külföldi vasúti balesetek
(1846–1975)*

Vasúthistória Könyvek. Sorozatszerkesztő:
Mezei István. KÖZDOK Rt., Bp., 1995. 480 o.

A vasút veszélyes üzem. Ezzel az örök érvényű figyelmeztetéssel lépten-nyomon találkozhatunk, és érvényességét, még napjainkban is, minden egyes vasúti baleset után el kell ismernünk. Ugyanakkor a bekövetkezett vasúti baleset – a személyi sérülések, a nagy anyagi kár vagy a szigorú vagy enyhe felelősségre vonás folytán – szinte minden esetben felkelti a közvélemény figyelmét. Egy-egy vasúti tragédia olyan, mint a nemzeti válogatott szereplése: egy csapásra szakértővé válik az egész ország. (Az ismertett könyvnek és kritikánknak szomorú aktualitást nyújt a közelmúltban [1996. február 26., Kutas, 13 halott] történt szörnyű Somogy megyei szerencsétlenség...)

Horváth Ferenc elsődleges feladatnak a fogalom tisztázását tekinti, illetve a vasúti balesetek csoportosítását. („*A vasúti fogalomhasználat szerint baleset a vasút üzemével összefüggő minden olyan rendkívüli esemény, mely személyek halálát vagy sérülését, egészség károsodását, járművek kisiklását, áru, pályaépítmények, berendezések, vasúti anyagok, rongálódását vagy megsemmisülését okozta, illetve a vasútüzem lebonyolítását akadályozta.*”) Összefoglalja a baleseti veszélyforrásokat, első helyen említve a személyi mulasztást (egyebek: műszaki hiba, szándékos cselekmény [*merénylet*], külső, előre nem látható esemény), amely a leggyakoribb és legelsőszomorítóbb veszélyforrás. A baleseteket **ütközés**, **kisiklás**, és **egyéb** kategóriákba sorolhatjuk. Utóbbiba tartoznak – többek között – az *útátjáróban történt balesetek*, a *járművek horzsolódása*, megfutamodása, *vágányzáró baknak* vagy épületnek *ütközése*, a *hidakon* vagy *alagútban*

történt baleset, a *kazánrobbanások*, *elemi események okozta balesetek* illetve a *személy- és állatgázolások*. Egyes balesetek több kategóriába is besorolhatók. A hazai és külföldi baleseteket ezen felosztás szerint, időrendi sorrendben tárgyalja a szerző.

Hogy mitől és mennyire tekinthető súlyosnak egy baleset – már eleve rendkívül összetett kérdés. A kötet elsősorban a közfelfűnést keltő baleseteket emeli ki, és sajnálatos, hogy a szerző nem is foglal állást ebben a témában. Természetesen mai felfogásunk szerint az emberélet a legdrágább; és egy baleset súlyosságát hajlamosak vagyunk aszerint meghatározni, hogy hányan haltak meg és szenvedtek maradandó sérüléseket. Ám a múlt század vasútvilága még igen kevésre becsülte a vasutas, különösen a kocsifékezők életét –, a korszerűbb fűkendszerek bevezetéséig több tízezer fékezőt ért halálos sérülés a világ vasútjain. A baleset súlyosságát, a személyi sérülésen túl, a járművek és a vasúti pálya rongálódása is meghatározza, a sérülések és a javítás anyagi kára, a forgalom szünetelésének bevételkiesése. Nem szabad megfeledkeznünk arról sem, hogy különleges körülmények között a vasúti balesetek *sem* keltenek feltűnést. Így volt ez például a két világháború idején. A közfelfűnést azért sem tarthatjuk pontos jelzőnek, mert az elmúlt antidemokratikus rendszerek propagandája egyes baleseteket akár elhallgathatott (a hazai és megszálló hadseregekkel történt közlekedési balesetek), akár túlértékelhett.

* * *

Tekintettel arra, hogy kedves olvasóink többsége számára valószínűleg nem túl ismertek a magyar vasút legsúlyosabb balesetei, ezeket itt és most – eredeti feladatunkat, a kötet ismerte-

tését némileg megszakítva – szükségesnek tartjuk röviden összefoglalni.

1. 1. A magyar vasút legsúlyosabb katasztrófája is vonatok összeütközése miatt következett be. *1916. december 1-jén* 0 óra 24 perkor a Bécsből érkező 3-as számú gyorsvonat Herceghalom állomáson, hibás váltóállítás következtében, összeütközött az 1308 sz. Grázba tartó személyvonattal. 72 személy meghalt, 180 volt a sebesültek száma. Az előző napon I. Ferenc József temetése miatt a hegyeshalmi vonalon lényegesen nagyobb forgalmat kellett lebonyolítani. A különvonatok közlekedtetése miatt felborult a menetrend, a katasztrófa mindkét vonata tetemes késéssel haladt. A grázi személyvonatot nem a bal oldali fővágányra fogadták Herceghalom állomáson, hanem a jobb oldalra, az állomás második vágányára. (Valószínűleg azért, mert a Győr felől áthaladó különvonat veszélyeztette a személyvonat le- és felszálló utasait a vágányok közötti mozgásban.) A kijáró személyvonat terheltsége folytán lassan gyorsított, és még nem jutott túl a kitérőn, amikor a különvonatot blokk távolságra követő gyorsvonat 76 kilométeres sebességgel oda érkezett. A gyorsvonat 301 sorozatú mozdonya rípiyára törte a személyvonat két – a kitérőn haladó – favázás kocsiját, de az azok mögé besorozott kocsikat sem kímélte. Szinte minden áldozat, többségük szabadságot katoná, ennek a két kocsinak az utasa volt. Az ütközés következtében a 301-es szerkocsijának csapódott a gyorsvonat első kocsija, Thallóczy Lajos, Szerbia polgári kormányzójának, szalonkocsija. A kormányzóra álmában a fűtőkészülék zuhant, és a neves történész iszonyú sérülésekkel távozott az árnyékvilágból. A 72. áldozat, egy katonanövendék, a szalonkocsit követő I-II. osztályú kocsinak lelte halálát.

A baleset felelősségének szörnyű terhét a szolgálattevő és a gyorsvonat mozdonyvezetője viselte. A forgalmista megfélemedezett a keresztmenetről, a mozdonyvezető pedig nem vette észre a tilos jelzőt. Amikor viszont a veszélyt

észlelte és fékezett, a légfék nem működött. Az állomási előjelző lámpáját pedig eloltotta a szél...

Az egész országot megdöbbenetette az iszonyú tragédia. Az áldozatokat – rangjuknak megfelelően – ünnepélyes keretek között kísérték utolsó útjukra. Az állomás fölötti domboldalon minden halott emlékére egy-egy gesztenyefát ültettek, ezek még ma is láthatók.

1. 2. A legsúlyosabb balesetek szomorú dobogóján szintén – néhány évtizeddel később történt – összeütközéses katasztrófák állnak. Mindkettő az 1960-as években történt, amikor a magyar vasút hihetetlen mértékű elavultságát és a személyzet figyelmének lanygulását számos kisebb-nagyobb baleset igazolta. Személyi mulasztások egész sorozata előzte meg a két katasztrófát. Az összeütközések típusain belül az első az utoléréses balesetre, a második a nyílt vonalon szembeesztett vonatok ütközésére klasszikus példa. Az időben korábbi követelt több halálos áldozatot, az utóbbi több személyi sérülést.

1963. december 24-én délelőtt a Cegléd–Szolnok vonalszakaszon, Paládicspusztánál, nem sokkal azután, hogy az újszászi deltavágány elágazik, –19 fokban, nyolcvancentis hóban, a sűrű köd miatt egyébként is csak lépésben ballagó 698 sz. tehervonat megállt, mert gőzösének elfogyott a vízkészlete. A mozdonyvezető viszszaeszközött az elágazás őrhelyére, és onnan telefonált Szolnokra segítségért. Már ez a „vezér” is hibát követett el, hiszen a legutolsó vízvételző állomáson pótolnia kellett volna a készletet. A jelzők annak rendje-módja szerint tilosra váltottak, így az elakadt tehervonat mögött hamarosan felsorakozott a következő, 2762/d számú tehervonat. Isten malmait lassan őröltek, a pálya csak nem szabadult fel, és 9 óra előtt pár perccel az Abony felől érkező, a sárga és piros jelzésekre fittyet hányó személyvonat (7712/b) belerohant a második tehervonatba. A zárfékhez hallotta az érkező vonatot, elérte, fűtyült neki, de az csak rohant a halálba.

A Budapest–Szentés viszonylatú személyvonat reggel 6.25-kor indult a Nyugatiból. Mivel a törzsszerelvény késés miatt nem ért be a pesti főpályaudvarra, egy másik vonat kocsijából kellett összeállítani a szerelvényt. A muzeális értékű, de korszerű közlekedésre már kevésbé alkalmas, még az első világháború előtt épült fávázás kocsikba közel hétszáz, a karácsonyra készülődő utas zsúfolódott. A Nyugati kocsirendezője, hogy a vonat menetrend szerint elindulhasson, megsértette azt a szabályt, miszerint vegyes típusú kocsikból összeállított vonat esetén az első és utolsó kocsiknak vasvázasnak kell lenniük. Az alkalmi szerelvény első kocsija vasvázas volt ugyan, de a fűtése nem működött, így inkább kisorozták a vonatból. Végül a szentesi személy úgy indult el a „Nyugiból”, hogy hét kocsijából csak az utolsó volt vasvázas. *Gyerekkocsinak az első személykocsit jelölték ki.*

Ahogy az lenni szokott, a vonat Ceglédig már összeszedett némi késést. Itt a 328-as gőzösen személyzetváltás történt. Az új vezér arról volt ismert, hogy a lehetőségeken belül mindig mindent megtett a pontos közlekedésért. Erre most, induláskor a ceglédi szolgálattevő is felkérte. Így történhetett meg az a képtelenség, hogy a zord időjárási viszonyok ellenére 2,5 km-t tettek meg 54 kilométeres sebességgel a jelzések figyelembevétel nélkül, ami az irtózatot tragédiát eredményezte.

Az összecsapódáskor a személyvonat gőzöse kisiklott, a harmadik és negyedik kocsija szinte miszlikre szakította az első kettőt. 45-en haltak meg, közöttük 17 gyermek; 29-en súlyosan, 5-en könnyebben sérültek meg. Sajnos, nem csak az az ismert szabály igazolódott be, hogy a fávázás kocsik baleset esetén kártyavárként omlanak össze, hanem az is, hogy a MÁV ekkor nem rendelkezett megfelelő baleseti baleseti segélyszereléssel. Nem volt jármű, amellyel a hatalmas hóban a színhelyet a mentőalakulatok megközelíthették volna. A daruk bedöglöttek, a honvédségnek kellett tankokkal

besegíteni. Nem szabad soha elfelejtenünk, hogy számos áldozat halálát nem a baleseti sérülés, hanem megfagyás okozta. Szemtanúk szerint még napokkal, hetekkel később is háborzongatóan vöröslött a pálya környékén a hó.

A személyvonat mozdonyvezetőjét 11 évre, figyelő fűtőjét 3 évre, a forgalmi kocsimestert 10 havi szabadságvesztésre ítélték.

1. 3. 1968. december 22-én délután 5 órakor a Budapest–Újszász–Szolnok vasútvonalon, Mende és Sülysáp állomások között, Pusztaszentistván megállóhelynél a Budapestről jövő békéscsabai távolsági személyvonat tehervonattal ütközött össze. 43-an meghaltak, 66-an megsebesültek.

Röviddel korábban Nagykáta állomáson kedélyes, kis ünnepség keretében adták át a korszerűsített vasúti fővonal kiépített második vágányát. A vasútvonal mindkét vágánya elkészült még az első háború előtt, de a második világháború pusztításai után az újbóli kétvágányú forgalom felvételére csak a felújítás után kerülhetett sor. A baleset szempontjából döntő jelentőségű volt az a tény, hogy bár a kétvágányú forgalomra az átállítás megtörtént, erről éppen az üzemeltető vasutasok feledkeztek meg.

Mende állomásra háromnegyed öt után egy helyi személyvonat érkezett, ami a 4. (jobb átmenő) vágányt lefoglalta. A vonat mögött – természetesen késve – érkezett Pest felől a távolsági személy, és a forgalmista arra gondolt, hogy a magasabb rangú vonat késése ne növekedjék, ezen az állomáson a lassabb elé engedti. Erre kért és kapott is engedélyt a menetirányítótól. Az áthaladó vonat (amelynek 424-es gőzöseivel egyébként is bajok voltak, meg kellett volna állni kijavítani...) a 3. (bal átmenő) vágányon előzte a helyi személyt, ám – ez az automatizmus átka! – az állomás kijáratánál nem tért vissza a jobb vágányra. A forgalmista az egyvágányú forgalom „hagyománya” szerint állította be a vágányutatót, a vonat elment a bal vágányon.

...És ment még vagy 3 km-t a szem-

bevágányon, anélkül hogy ez a vonatszemélyzetnek feltűnt volna! (A figyelő fűtő nem rendelkezett vonalismerettel, a mozdonyvezető a változtatásról szóló rendelkezést el sem olvasta. Őt is vitte a megszokás, a jobb oldali vágány eddig is ott volt...) Ezután következett be az iszonyú csattanás...

A gőzmozdony szerkocsija a becsapódó tömegtől a levegőbe emelkedett, majd ráborult az első Bah személykocsira. Ebben és a másodikként besorozott személykocsiban volt a legnagyobb a pusztulás. A tehervonat M 62 sorozatú mozdonyára, mint az anyacsimpánz hátára kicsinyei, másztak fel a fávázás teherkocsik. A tüzelő fűtő és a vonatvezető meghalt, a két vonat többi vasutasa különböző mértékben megsérült. Az első személykocsi maradványaiiban egész és fél családokra borult szemfedőként a szén- és tüvegtenger... A tragédiát megörökítő mozgó- és állóképek olyanok, mint a legádázabb horrorfilm, megtekintésükhöz kötélt idegzetek szükségesek.

1. 4. A legsúlyosabbakon túl még számos tragikus kimenetelű baleset következett be összeütközés következtében. Az első súlyosabb baleset is ebből adódott a frissiben átadott Sopron-Németújhely ([Wiener] Neustadt) vasútvonalon 1848. október 28-án. A két legnagyobb magyar magánvasutak sem úszták meg összeütközéses balesetek nélkül. A Déli Vasút legsúlyosabb katasztrófája a Monarchia összeomlásának napjaiban történt. 1918. november 2-án Zalaszentjakabon gyorsvonat ütközött össze egy vegyesvonattal: hatan haltak meg, harmincötven megsérültek. A Kassa-Oderbergi Vasúton egy szép nyári délutánon, 1911. augusztus 23-án utoléréses ütközés történt Poprád-Felka állomás előtt. A gyönyörű, vadonutáj Ip osztályú gőzmozdony vontatta gyorsvonat egy óvatosan vándoroló személyvonatot ért utol és roncsolta szét annak utolsó, négytengelyű, fávázás személykocsiját. Hatan hunytak el, sokan megsérültek. Mindkét szerelvény fékhibája okozta a balesetet...

Téves váltóállítás okozta a magyar főváros – következményeiben is – legsúlyosabb közlekedési balesetét. 1952. december 26-án reggel Buda-Császárfürdőn (a mai Komjádi uszoda előtt), a MÁV szükségállomásán, téves váltóállítás következtében, a Szentendréről érkező HÉV az esztergomi személyvonat 324-es mozdonyának szerkocsijába ütközött. A HÉV fávázás kocsijaiban 26-an hunytak el és 57-en sebesültek meg. A vonatról még az Árpád hídnál leszállt, és munkahelyére igyekvő utast a balesetről már értesült kollégái „csodás túlélőként” üdvözölték. A baleset ügyét az ÁVH vette a kezébe, és statáriális kirakatpert kreálva, a szerencsétlen váltókezelőt még másnap halálra ítélték és kivégezték. (Az esetről *Dr. Károly Imre* vasúttörténész kimerítően tájékoztat az 1992. évi Vasúthistória Évkönyvben.)

2. 1. Kisiklásos balesetek a régebbi időkben a pályák nem megfelelő állapota vagy a járművek hibája miatt ugyanolyan gyakran előfordultak, mint az összeütközéses balesetek.

A magyar vasút addigi legsúlyosabb tragédiája 1873. május 6-án délelőtt 11.25-kor Budapesten az Osztrák Államvasút-társaság vasútvonalán következett be. Ezen a délelőttön a pályafenntartási főnök – felettese tudta nélkül – vágányfelújítási munkálatot rendelt el a pesti indóházból Szeged-Temesvár felé futó, Ceglédig kétvágányú vonal jobb vágányán, az Állatkert mögötti ívben. A kőbányai szolgálattevő erről megfélekedett, és a Ceglédről érkező 136 sz. vegyesvonatot nem irányította a bal vágányra, hanem elengedte azon, amelyet négy kilométerrel odébb felszedtek. A munkások a zuglói egyenesben meglátták a vesztébe rohanó vonatot, eléje futottak, de a mozdonysemélyzet nem hallotta meg kiáltásukat. A „vezér” már későn vette észre a felbontást, a vonatot nem tudta megállítani, végül kiugrott a mozdonyból.

A – gondatlan módon – elsőként besorozott személykocsikban közel 150 boldog „krajnai” (szlovén) vasúti munkás dolgozott, akik Szatmár megyei vasútépítkezésen dolgoz-

tak. Túléltek a nehéz telet és a dühöngő kolera-járványt, most pedig kis fizetésükkel a zsebükben, hazafelé tartottak családjukhoz...

27-en már nem értek haza... A kisiklott és földbe fűrődött mozdonyba ütköző kocsikban a vegyesvonat emberi és állati utasai egyaránt „*péppé zúzódtak*”. Azonnal meghalt a mozdonyon maradt két fűtő és húsz szlovén, odébb a teherkocsikban vagy kilencven juh... 7 személy a kórházban hunyt el, további 6-an életveszélyesen, valamint 10-en súlyosan sérültek meg.

A pesti törvényszék összesen 13 vasutast vádolt azzal, hogy szabályellenes cselekedetükkel előidézték a balesetet. Elsőrendű vádlott a kőbányai szolgálattevő, de az ügyészség a pályafőnökre is nagyon pipa volt, ám őt a Kir. Tábla végül felmentette. XX. századi szemmel nézve viszonylag enyhe (félétől két évig terjedő) büntetéseket kaptak a ténylegesen elítéltek. A magyar sajtó viszont hónapokig rágcsálta az esetet, hiszen a nagy „vasút-magyarosító” harc kellős közepén az addigi legsúlyosabb baleset minden vádlottja idegen származású volt...

2. 2. Két nevezetes baleset történt a századforduló idején a Cegléd–Szeged vasútvonalon, Kiskundorozsma környékén. Mindkettő arról híresedett el, hogy alig-alig sikerült a balesetek okát meggyőzően bizonyítani. Nem sokkal az államosítás után, 1893. február 25-én a Pestről jövő személyvonat első és harmadik személykocsija Szatymaz és Dorozsma között a nyílt vonalon siklott ki. Sokkal súlyosabb következményekkel járt 14 évvel később az Orsova–Szeged felől érkező gyorsvonat kisiklása. Dorozsma állomáson áthaladásakor az egyik kocsia a bejáratú váltón (aláváltás következtében) kisiklott, és magával rántotta a mögötte futó kocsikat. Négyen hunytak el és harmincan megsérültek. A balesetet a nagy rejtélyek közé sorolták, nem is sikerült a kiváltó okra megnyugtató magyarázatot adni. Állítólag a hálókocsi aljáról lelógó lánc akadt a váltó rúdjaiba és rántotta odébb azt...

2. 3. Bár, amint említettük, súlyos kisiklások az „antik” időkben és a gyászos '50-es–'60-as–'70-es években is előfordultak, a *legsúlyosabb* következményekkel járó *kisiklás* mégis a közelmúltban történt. 1994. december 2-án 16 óra 48 perckor a 613 sz. Nyíregyháza/Mátészalka–Budapest viszonylatú gyorsvonat második kocsija Szajol állomás nem biztosított bejáratú váltóján kisiklott, és az állomás szolgálati és felvételi épületébe csapódott. Ez a másodosztályú kocsia iszonyúan összetört, míg a mögéje besorolt másodosztályú kocsira az elgázolt felsővezeték-tartó oszlop és a nagyfeszültségű felsővezeték borult, amitől kigyulladt, míg az amögötti elsőosztályú kocsia forgóváza leszakadt, és elgázolta az épület előtt várakozó személyeket. 29-en haltak meg a helyszínen, ketten később a kórházban. 21 utas nagyon súlyosan, további 30 ember könnyebben sérült. A mozdony és az első kocsia sértetlen maradt, a nyíregyházi rész mögé besorolt mátészalkai kocsik kisiklottak ugyan, de itt nem volt komolyabb sérülés. A szemtanúk vallomása szerint az első kocsiból visszaroohanó vonatkísérő személyzet rendkívül felelősségteljesen viselkedett: felszólították a kocsikban rekedteket, hogy ne próbáljanak az állomás áramtalanítása előtt kikászálódni, illetve gondoskodtak arról, hogy a feszültség kikapcsolása mielőbb megtörténjen, utána pedig szervezni kezdték a mentést. Sajnos, így is volt olyan utas, akinek szörnyű halálát az okozta, hogy miközben próbált kimászni az ablakon, éppen a felsővezetékbe kapott bele...

Az ország közvéleménye feszülten figyelte a balesetről, majd a felelősségre vonásról szóló beszámolókat. A vizsgálat a gyorsvonat áthaladása előtt szabálytalan időben és módon tolatást végzett vasutasokat tette felelőssé. Pedig örök érvényű szabálynak tűnik, hogy egy vasúti baleset – szinte – *sohasem egyetlen ember egyetlen vétkéből származik*. Úgy tűnik, ezúttal is kényelmesebb volt keresni néhány bűnbakot: a tapasztalatlan váltókezelőn és a fégyelmezetlen tolatási személyzeten elvenni a port, mint jobban

megvizsgálni az illető állomás „viselt dolgait”, aminek révén esetleg szabálytalanságok egész sorozatára derült volna fény...

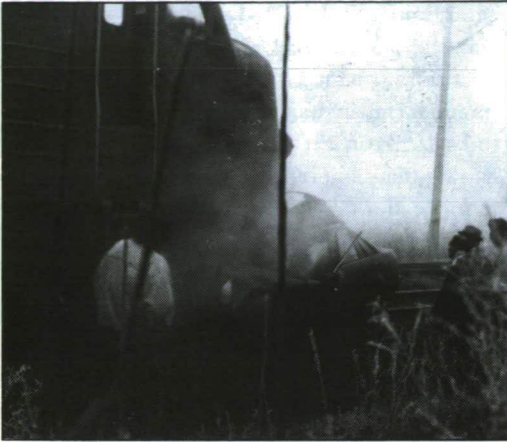
3. Az „*egyéb*” kategóriákba sorolhatunk minden más vasúti balesetet. A magyar vasút is szolgáltatott ezen belül mindegyik típusra néhány jellegzetes balesetet, ezek közül – hely hiányában – csak az útátjárókban történt balesetekkel foglalkozunk részletesebben.

(Vágányzáró bakra ütközésből mindkét pesti főpályaudvaron adódott baleset, nem is egyszer. A legsúlyosabb azonban a csepeli HÉV-vel történt 1978. április 13-án, amikor emlékezetes módon letarolta a Boráros téri végállomást, az ott várakozókkal egyetemben. 18-an haltak meg, 13-an súlyosan sérültek. A legsúlyosabb vasúti hídon történt baleset 1882. szeptember 23-án az észéki Dráva-hídon történt: a silány faszervezetű hídról a folyóba zuhant egy személyvonat: 26 utazó katona és 2 hídon dolgozó munkás vált a habok martalékává. Néha szélvihar, árvíz, földcsuszamlás vagy más elemi esemény okozott vasúti balesetet. Matuska Szilveszter nevezetes biatorbágyi merénylete volt a legsúlyosabb vasút elleni merénylet hazánkban, erre nézve ld. többek között ugyanebből a tollból a Belvedere '94. 3-4. számát. Végül a kazánrobbanásokkal kapcsolatban meg kell jegyeznünk, hogy ilyen esetekben a gőzmozdony személyzete – az állókazán kirobbanása, a légnyomás és a kicsapó tűz és gőz miatt szinte reménytelen helyzetbe kerül. A viszonylag kevés kazánrobbanás így majdnem mindig tragikus kimenetelű. Ezek közül talán az utolsó, az 1970. február 21-én Fonyódon 520 sor. háborús gőzössel [„*Hruscov-dízel*”] megesett robbanás a legismertebb. A kazán és a mozdonyvezető egyaránt 70 méterre repült. A fűtő nagyon súlyosan sérült, de túlélte.)

3. 1. Sajnos, az útátjárókban történt baleseteket tipikusan magyar szerencsétlenségnek tekinthetjük. Régen is történtek balesetek az útátjárókban, de egy lovas kocsi, vagy egy

egy gyalogos elgázolása (utóbbi öngyilkolási szándékkal is a kerek alá kerülhetett, nem csak véletlenül...) nem keltett közfelfűnést. A kommunista érában meghonosodott és azóta is a tudatalattikban ott gyökerező megdöbbenően hanyag, fegyelmezetlen munkastílus sorozatban termelte ki a tragikusabbnál tragikusabb csattanásokat. A motorizáció „fejlődésével” ma már egy személygépkocsi gázolása – profán mód kijelenthetjük – mindennapos esemény, olyan, ami csak akkor kerül be az esti híradóba, ha a stáb épp arra járt. A mozdony és személyzete számára igazából a magas, súlyos járművek veszélyesek, mint a kamionok, amelyek felső része könnyen szétzúzhatja a vezérállást. (A '80-as években Füzesabony előtt a 3-as úton volt rá halálos példa.) Az igazi katasztrófát mégis az autóbusz–vonat találkozás eredményezi. A busz általában zsúfolt, de legalábbis utaznak rajta szép számban, és a szerencsétlen utasok számára a túlélési esély igen szerény. Egy időben a leg-groteszkebb kabarétréfának számított a „sorompó” végállomásig közlekedő autóbusz. A balesetek *túlnyomó többsége* a közúti jármű vezetőjének hibájából adódott, *de jó néhány esetben* a sorompóór (vagy még többen a vasutas személyzetből) követett el mulasztást. Néha arra is volt példa, hogy „mindkét fél” figyelmetlensége hozzájárult a végeredményhez. Az útátjáróban történt balesetek elkerülésére csak két biztos megoldás képzelhető el: a szintbeli keresztezés elkerülése több százmillióba kerülő alul- vagy felüljárókkal; ill. jobb közlekedési morál kialakulása. Mindkettőtől nagyon messzire vagyunk. Helvéciától (1973), Hajdúsámsonon ('75), Siófokon ('80), Hort-Csányon ('92) és Pörbölyön ('93) át Kutasig ('96) nyomasztóan hosszú a sor, és hiú ábránd lenne, ha a jelen szabta határt véglegesnek tekintenénk.

* * *



„Ha azt mondom, ugorj a kútba, te megteszed...” – mondást igazolta az 1993. február 13-án Dinnyésnél történt autógázolás. Négy délszláv utazott két autóval. Az első kocsit áthajtott a piroson, és a második –, hogy ne maradjon le – meggondolatlanul követte.

A mozdonyral való találkozást csak akkor lehet túlélni, ha az illető nincs bekötve, és az ütközés ereje kirepíti az ablakon; vagy ha a mozdony a kocsit elejét, végét kapja el, s félrelöki. Egyébként a járművet több száz méteren maga előtt tolja, és a felismerhetetlenségig szétzúzza. Az „élményt” a legharcedzettebb mozdonyvezető sem tudja megszokni.

A hosszú pályakotróval bíró dízelmozdonyok (képünkön az M61, 014) begyűrők, szinte lenyelik áldozatukat. A villanymooszonnyok tömör, kiemelkedő főkeretén apró darabokra szakad a személygépkocsi. Az azonnal szörnyethalt utas szerencsésebb esetben az utastérben reked, és így csak a tűzoltóknak okoz nehéz feladatot. Ha a mozdony alá kerül, a kerekek széttrancsírozzák. Ilyen esetben több vasutas hosszú, gyomrot próbáló munkája a gép alkatrészeit megtisztogatni.

Soha, semmilyen körülmények között se hajtsunk a tilosba!!!

(MATHÉ ZOLTÁN felvétele)

A rövidke összefoglalóban a legsúlyosabb kimenetelű magyarországi vasúti baleseteket igyekeztünk bemutatni. Írásunk talán jól példázza, hogy milyen hatalmas feladat egy kötetben összefoglalni százharminc év jelentősebb vasúti baleseteit. Mindenekelőtt ezért érdemel

elismerést szerzőnk. Másrészt azért, mert hiánypótló alaplívet alkotott: Magyarországon soha senki sem tett még kísérletet arra, hogy akárcsak egy baleseti típus jellegzetes eseteit bemutassa.

A kötetben más dicsérnivalót aligha találunk. Már a bemutatott témával és a korszakolással is problémáink vannak. Az igényesség úgy kívánta volna, hogy a külföldi és a hazai baleseteket külön-külön munkákban tárgyalja a szerző. (Terjedelem, forrásbeli, szakirodalmi különbségek, a téma „kutathatósága”). Egymástól teljesen idegen részt alkotnak a magyar és a külföldi események, és nem is indokolja semmi, hogy akár a szerző, akár az olvasó kapcsolatot, párhuzamokat keresgéljen. Az 1975-ös zárás pedig annyira a közeli múlthoz tartozik, hogy nehezen érthető, miért nem lehetett – legalább a magyar részben – tovább, a szerzés-szerkesztés időpontjáiig haladni.

A szerző szakértelmét nem lehet kétségbe vonni. Ennek ellenére az az érzésünk, hogy a „klasszikus” belföldi balesetek anyaggyűjtésénél Horváth közel sem merítette ki a szükséges mértékben a rendelkezésre álló levéltári, bírósági forrásokat. Az esetek többségében úgy tűnik, megelégedett a közlekedési közlöny és néhány más szaklap, illetve (és ez a nagyobb baj!) a napilapok tájékoztatásával. Éppen egy-egy napjainkban történő eseményt (nem is kell annak feltétlenül vasúti balesetnek lennie) jobban megvizsgálva, mérhetjük le, hogy mennyire hitelesek a napilapok szenzációhajhász beszámolóit. A szerző jót, rosszat idéz *kritika nélkül* a korabeli lapokból, néhol, egy-egy balesetnél (Dorozsma, 1907 – 193.) nincs is semmi más adat, csak az akkori kommentár. Másutt egy-egy fennmaradt fotó végett került a baleset a kötetbe, és nem tudunk meg róla semmi egyebet, még az időpontot sem...

A baleseti helyszín leírása (különösen a pálya és az események leírása!) általában pontos. Sokkal nagyobb a baj az egyéb adatokkal. Elmarad a sérültek száma, és a baleset utáni vizsgálat eredménye illetve a felelősségre vonás.

A szerző különösen következetlenül jár el a balesetes járművek közlésében. Viszonylag kisebb balesetnél közöl mozdony és kocsis pályaszámot, máskor viszont (és ez sokkal gyakoribb!) nincs semmi járműre vonatkozó adat, vagy ha van, az pontatlan. Legalább a nagy balesetknél illett volna közölni a mozdonyszámot. Szintén a korabeli szóhasználatra utal a „vonat szenes- és poggyászkocsija” és a többi efféle pontatlanság.

Nem lehetünk elégedettek a szelekcióval sem. Egy-egy kisebb malőr *tanulságos volta* miatt több oldalt is kiérdemelt a szerzőtől, néhány súlyosabb balesetet viszont igen szűkszavúan tárgyal. Meg sem említi viszont (csak néhány példát mondanánk „fejből”, ahol nagy volt az anyagi kár és történt személyi sérülés): egy tehervonat ütközését hajtánnyal a Kőtegyán–Sarkad vonalon 1940. november 22-én 324-es gőzmozdonyal; a Szombathely–Nagykanizsa vonal Újudvar olajrakodó állomásán tehervonat kiskiklását 1957. október 17-én; vagy a szombathelyi személyvonat kiskiklását Herceghalom állomáson V 55 sor. mozdonnyal 1964. december 3-án.

Sajnos, a leírásokban rengeteg az önismétlés, tévedés, pontatlan fogalmazás. A tartalmi és szedési-formai hibákat együtt kell említenünk. Egész egyszerűen az olvasónak az a sejtése támadhat, mintha a szerző kézírata mindenféle lektori, szerkesztési munka nélkül került volna a nyomdába. Rengeteg a stílári és a mondatszerkesztési hiba. Az alkalmazott helyesírás néhol durva hibáktól hemzseg: *vasutakat*, *ária* hosszú *í*-vel írni szerző, szerkesztő, korrektor és lektor részéről egyaránt nagyfokú figyelmetlenség. Szerzőnk nagykötőjelet (és gondolatjelet) csak elvéve és hibásan használ. (A település és a hozzátartozó állomásnév kapcsolatát [*Budapest-Keleti pályaudvar*] kiskötőjellel kell írni, akkor is, ha ez város és városrész viszonyán [*Szeged-Rókus*] alapszik. Ugyanígy kell eljárni abban az esetben, ha a vasúti állomás két település határá-

ban fekszik, és ezt a név is kifejezi [*Olaszliszka-Tolcsva*]. A valahonnan valameddig tartó, földrajzi viszonyt kifejező vasútvonalat viszont nagykötőjellel [*Buda-Nagykanizsa*] illik leírni. Az ilyen alakulat, ha *-i* képzőt kap, mindkét helységnév kisbetűvel írandó [*buda-nagykanizsai*].) A többszintű fejeztagolás miatt célszerű lett volna azok címét (akár rövidítéssel) a fejlécezen követni. Ám a könyv nem látott semmiféle tipográfiát, még az első sorok behúzása is hiányzik a bekezdésekben. Sajnos, számtalan esetben hibás a településnév (Oderburg *Oderberg* helyett [99.], Szepesszombati *Szepe.szombat* helyett [98.], Észak *Esék* helyett [364.] stb.); és teljes a következetlenség a korabeli és mai helynévalakok (ugyanazon az oldalon [182.] szerepel Tétény – ma *Nagytétény* – és *Szabadbattyán* – akkor Szabad-Batthyán) használatában.

Dicsérni talán a gazdag képanyagot lehet. Némelyik fotó kifejezetten jó minőségű, nagy kár, hogy nem egységes a színvonal. Szerencsés megoldás, hogy a rengeteg baleset ismertetése ellenére az utolsó fejezetben Horváth statisztikai adatokkal bizonyítja, hogy még így is *a vasút a legbiztonságosabb közlekedési eszköz*. Ezek a statisztikák és az egyes típusokat bemutató, a tapasztalatokat rögzítő részek képezik a könyv legértékesebb részét. Csak a hivatkozást hiányoljuk, de azt mindenhol!

Szerzőnk óriási fába vágta a fejszéjét. A vasúti és saját vasúttörténeti munkájának „balesetén” eltűnődve, egész biztos, hogy számos pozitív változtatást tesz ennek a könyvnek majdani újabb kiadásakor, esetleg egy másik mű megírása idején – addig pedig valószínűleg velünk egyetemben vallja: nem csak a vasút, hanem annak története is *veszélyes üzem*.

Nagy Tamás