



ELŐHEGYI ISTVÁN

okl. közlekedésmérnök
ny. mérnök főtanácsos
GYSEV Zrt.

A közlekedés emlékezetes balesetei, katasztrófái

4. rész Figyelmetlen pillanatok

Errare humanum est. – „Tévedni emberi dolog” mondja a latin. Egyszerűnek hangzik, de a következmények már messzebb állnak az emberi kíváncsagságtól. Így történt ez 1988. január 19-én a Jüterbog melletti Zinna erdőszéligben (ma: Naturschutzgebiet Forst Zinna-Jüterbog-Keilberg). A Berlin-Lichtenbergen át Lipcse-Stralsund között közlekedő D716 számú gyorsvonat miután 17:42-kor Jüterbog állomást elhagyta, 7 kilométer távolságra „Forst Zinna” állomáson 17:50-kor mintegy 120 km/h sebességgel belerohant egy orosz T72 harckocsiba, amelyet az ütközés után mintegy 130 m-el tolt maga előtt. A vonaton utazó kereken 400 utas közül négyen vesztették életüket, 33-at pedig súlyos sérülésekkel szállítottak kórházba. A első halálos áldozatok között volt az utasokon kívül a mozdonyvezető *Wolfgang Seil* is életét vesztette. Mellette a másik mozdonyvezető egy Jüterbogban vonalismereti útra rendelt mozdonyvezető volt, aki szintén az áldozatok között volt. A Br. 211.006 pályaszámú villamosmozdony, hat személykocsi és egy étkezőkocsi olyan súlyos károkat szenvedett, hogy a helyszínen kellett azokat szétbontani. Ahhoz képest, hogy teljes vonatszerelvény kisiklott az áldozatok száma azért volt viszonylag alacsony, mert a legjobban érintett első kocsikban csak kevesen tartózkodtak. A vonatban és a pályában esett kár olyan mértékű volt, hogy a részleges helyreállítási munkák után a vonatforgalom csak 1988. január 22-re állt helyre. A baleset helyszíne, illetve a Zinnai erdőszélig

volt az akkori NDK-ban állomásozó szovjet haderő páncélos egységeinek, a 32. páncélos hadosztály egy légiszállítású egységének (LSTR-32) és egy harckocsizó kiképző ezred elhelyezési körlete és gyakorlóhelye (rövid: TrÜbPl Jüterbog (TruppenÜbungPlatz)) volt. Itt a kiképzések a Nyizsnyij Tagilban, az Uralvagonzavod üzemben *Leonyid Karcev* vezetésével tervezett és 1973-ban Ural néven rendszeresített T72 típusú harckocsival (lásd 1. ábra) folytak, amely már kb. 45 tonna tömegénél fogva is komoly ellenfele lett a rárohanó személyvonatnak.

A kérdéses napon az esti órákban kezdődő gyakorlaton ezt a legmodernebb harckocsit egy 19 éves kiképzés alatt álló katona vezette, akinek oktatója maga is egy 20 éves fiatal sorkatona volt. Hogy a gya-

korlat a kezdő vezető számára miért éppen a sötétedéskor kezdődött, arra nem derült fény, de a kérdés nem is kérdés, hiszen a katonai kiképzések történetében ez sehol sem vetődik fel kérdésként. Tapasztalatból ismerve az ilyen helyzeteket, nem lehet teljes biztonsággal állítani, ha a gyakorlat éppen világos nappal történik, akkor az eseményeknek biztosan más kimenetele lett volna.

A folyó gyakorlat egy mozzanataként az erdei csapáson haladva végezték a menetet. Majd egy megállás után – feltehetőleg a terepviszonyok miatt – a parancsnok utasította a katonát, hogy kapcsoljon az első sebességfokozatba és induljon el. A katona a személy- vagy tehergépkocsi vezetésével még csak össze sem hasonlítható módon kezelhető harckocsi első fokozata helyet a má-



1. ábra T72 típusú harckocsi

Bild 1. Panzer T72 der Roten Armee



2. ábra Forst-Zinna, a sérült mozdony a baleset után

Bild 2. Forst-Zinna, die beschädigte Lokomotive nach dem Unfall



3. ábra Forst-Zinna, szovjet T72 páncélos

Bild 3. Forst-Zinna, der beschädigte Panzer der Roten Armee

sodikat kapcsolta, majd lendületes indulással haladt a gyakorlótér vége, a vasúti vágányok felé. A harcokcsi parancsnoka felfogta a kritikussá vált helyzetet és ordítva közölte „kanyarodj jobbra”, el a sínektől. Ezt azonban a vezető valamilyen belső kommunikációs zavar, a fedélzeti rádió hibája miatt már nem hallotta. A parancsnok látva a helyzet komolyságát vészleállítást kezdeményezett és a hatalmas monstrum a motor leállítása után megállt, épp a Lipcse–Berlin vágány közepén. A toronyban, nyitott fedél mellett, a parancsnok egy vonat zaját hallotta, mire azt ordította: „kifelé innen” amire mindketten kiugrottak és pár másodperc elteltével már jött is a vonat.



4. ábra Forst-Zinna, a sérült kocsi

Bild 4. Einer der beschädigten Reisezugwagen

A balesetet követően a közeli kb. 50 m távolságra lévő laktanyába visszatért katonákat az NDK állambiztonsági szervei (STASI), a Kriminapolizei (KriPo) és a Deutsche Reichsbahn (DR) és a szovjet hadsereg (GSSD, Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland, a szovjet haderők németországi csoportja) képviselői hallgatták ki és vizsgálták meg a baleset körülményeit és adtak ki közös véleményt. Ennek okát a bizottság az előzőekben állapította meg és hozták nyilvánosságra. A balesetről mások is, többen és többféle véleményt alkottak, főképpen utólag. A DR egyik balesetvizsgálója mostanság leírja, hogy az oroszok „Russen” végzetesen felelőtlenül jártak el. A „végzetes” igaz, a „felelőtlenség” azonban úgy hangzik mintha a világon ilyesmit csak ők követhettek volna el.

Ha nem volnánk tisztában azzal, hogy hasonló esetek, gondolva arra hány személygépkocsi baleset történik a jól kiépített vasúti átjárókban is mindenhol a világon, akkor ezt kriminalizáló megközelítést, hogy „Russen” talán el is fogadhatnánk. Sajnos meg kell állapítani, hogy az eset nem egyedüli, esetleg a véletlenhez kapcsolódó következményeiben súlyosabb.

A balesethez kapcsolódik egy személyes emlék. Éppen ekkor töltöttünk a családdal együtt egy igen kellemes hetet Brandenburg/Kirchmöserben (Fachwerkstätte für Gleisbaumechanik der DR) és éppen a balesetet követő napon Berlin-Schönefelden a még meglévő közlekedési kaosz és vonatkésések közepette tudtuk meg az állomás szolgálattevőjétől mi is történt. Amit megtudtunk az jellemző a hírek tovaterjedésére. Több száz halott és sebesült, de hol, merre, mi történt azt nem tudjuk, hangzott az információ.

Ugyancsak az élmények közé tartozik hasonló, de szerencsés kimenetelű eset a korábbi orosházi műszaki kiképző zászlóaljnál töltött katonaidőből. LUG (láncaltapas úszó

gépkocsi) vezetési gyakorlat volt a laktanyakerítés mellett lévő tanpályán. Éppen nem vezetők lévén a kerítésen a földön fekvő ütöttük agyon a múlt időt, amikor hatalmas csörgés csattogás közepette a kerítésen áttörve közeledett felénk a LUG. Kiderült, hogy egyik katonatársunk nem tudta eldönteni melyik lábával nyomja gázpedált, melyikkel a kuplungot, mire örvezetők az éppen kezében lévő tárggyal (villáskulcs) próbálta a lábát ütögetve elmagyarázni. A nagy igyekezetben közeledett a laktanyakerítés, de elmaradt a kanyarvétel és a LUG könnyedén szedte szét a kőművesek nehéz munkával felépített gyenge téglakerítést. Minket csak egy (a földön végrehajtott) gyors félregurulás mentett meg a bajtól.

A figyelmetlenség vagy a „végzetes felelőtlenség”, hogy ezt a szót használjuk úgy tűnik máshol sem ismeretlen fogalom.

„2007. május 18-án 10:41-kor Tarvisio-Boscoverde állomás V. sz. vágányáról a 1116 062-9 pályaszámú mozdony (GYSEV bérelt) személyzet nélkül a nyílt vonal 2. számú vágánya, Ausztria irányába meggurult. Az ellenirányban közlekedő Z EC31 számú vonatot Neuhaus a/d Gail megállóhelyen feltartóztatták. Miután a meggurult mozdonyt Bf Villach Süd Gvbf (Güterverschiebebahnhof, rendezőpályaudvar) bejáratú vágánycsoport irányába terelték, amikor 19,2 km út megtétele után 138 km/h sebesség mellett kisiklott, átgurva a pályatestet az erdőben landolt.”, ezekkel a lakonikus szavakkal kezdődik az ÖBB balesetvizsgálati jelentése, ami a „felelőtlenséget” tekintve a sokszínű balesetek történetében is ritka esemény. A szóhasználat „felelőtlen” bizony találóbb, mert semmiféle zavaró körülmény közepette történt meg az esemény.

A mozdony Z44261 számú vonatot továbbító 1216 002-6 pályaszámú mozdony előfogataként érkezett meg Tarvisio-Boscoverde állomás VI. számú vágányára. A mozdonyforduló



5. ábra GYSEV ÖBB bérelt Taurus balesete, Tarvisio, 2008

Bild 5. Unfall eines von ÖBB gemieteten GYSEV-Taurus, Ansicht von Tarvisio und Umgebung, Fotomontage

szerint innen gépmenetként kellett volna Villach állomásra visszatérnie, míg a vonatgépnak továbbra is vonaton kellett volna maradnia, mert a vonatot olasz mozdonyvezetővel Cervignano felé kellett volna továbbítani.

Az állomáson az FS 3 kV= és az ÖBB 15 kV áramrendszere együtt él és az egyáramnemű mozdonyokat (GYSEV bérelt) az állomási technológia szerint egyszerűen az FS tartalék „átlöki” a megfelelő 15 kV-os vágányra, természetesen a mozdonyvezető jelenlétében.

Az előzőek ellenére a mozdony személyzet mindkét gépet az „átlökésre” előkészítette, de a mozdonyokat még nem akasztották le. Ezután az olasz tolatószemélyzet anélkül, hogy a vonatgép (1216 002-6) mozdony vezetőjét értesítette volna a GYSEV bérelt gépet leakasztotta és átlökésre elvontatta. Ekkor a mozdony „slave” üzemmódba volt kapcsolva, úgy a SIFA, mint a PZB kiiktatva.

Az 1216-sorozatú mozdony vezetője, aki közben az UIC kábelek „rendezgetésével” foglalkozott az

eseményt késve ugyan, de észlelte és az ebből keletkező veszélyhelyzetet is felismerte, rádión felhívta az ÖBB szolgálatot teljesítő összekötőjét és közölte vele, hogy a mozdonyon nem tartózkodik senki, így a mozdonyt nem lehet „átlökní”. Az ÖBB összekötő ugyan azonnal értesítette az FS szolgálattevőt, aki erre azt válaszolta „gut, wir warten” (rendben, még várunk), de ennek ellenére megtörtént a mozdony „átlökése” az osztrák feszültséggel rendelkező V. vágányra.

Mindenki tette a „dolgát”, de egymással nem beszéltek. Az olasz tolatásvezetőnek szóban értesítenie kellett volna a tervezett mozgásról az osztrák mozdonyvezetőt, az „átlöken-dő” mozdony vezetőjét az ide előírt „Lancio” (lökés) szóval. Főképpen pedig meggyőződnie arról, hogy van-e valaki egyáltalán a mozdonyon, de egyiket sem tette.

A balszerencsés körülményeket az is fokozta, hogy a célvágány üres volt, így a meglökött mozdony továbbmozgását semmi sem gátolta, különösen nem a rugóerőtárolás fék, amelyet a mozdony vezetője nem ho-

zott befékezett helyzetbe. Ha pedig a mozdonyvezető elhagyta ezt, akkor úgy kellett volna aktív helyzetbe kapcsolni, hogy az külsőleg nem, csak belülről legyen oldható. Persze egymással kapcsolt állapotban a rugóerőtárolás fék a vezérlő mozdonyról is működtethető.

Mindenesetre a figyelmetlenségek sora oda vezetett, hogy az ÖBB 1116 062-9 pályaszámú mozdony egyedül folytatta útját és a nyílt pálya körülményeit tekintve, az egyes helyeken 21 ezrelékes lejtőben felgyorsulva 158 km/h sebességet ért el, majd 19,2 km út megtétele után 135 km/h sebesség mellett kisiklott. Ez után jött az a véletlen, amely az esemény szerencsésnek mondható kimeneteléhez vezetett. A mozdony hegyi pályaszakaszon az ábrán (5. ábra) láthatóan elhagyva a vasúti pályát átugrotta a pályával párhuzamosan futó közutat, megállt a szakadékban (lásd 6-9. ábrák).

A szerencsés körülmények közé tartozik, hogy az állomás szolgálattevője a biztosítóberendezésen látta, hogy a meggurult gép elhagyja az



6. ábra GYSEV ÖBB bérelt Taurus balesete, Tarvisio, 2008

Bild 6. Unfall des von ÖBB gemieteten GYSEV-Taurus 116 062-9, Tarvisio, 2008

állomást és értesítette Arnoldstein állomást, ahonnan megtették a szükséges intézkedéseket a szembejövő EC31 számú vonat megállítására és a meggurult gép elterelésére. Más hasonló balesetek tanulságaiból lehet elképzelésünk, ha ez nem sikerül, milyen következményekkel járhatott volna a találkozás az utasokkal zsúfolt EC vonattal.

Más körülmény is sorolható szerencsés véletlenek sorába. Szerencse, hogy a közúton éppen nem haladt jármű, itt is közrejátszott a szerencse. A közúton éppen nem közlekedett busz vagy más jármű, így emberéletben nem esett kár, s ez mindenképpen az előzővel együtt csak a szerencsének tudható be. Vélhetjük, hogy a baleset elegendő tanulságul



7. ábra GYSEV ÖBB bérelt Taurus balesete, Tarvisio, 2008

Bild 7. Unfall des von ÖBB gemieteten GYSEV-Taurus 116 062-9, Tarvisio, 2008

szolgálhat a mondás igazságához „Nolite iudicare, ut non iudicemini”, „Ne ítélj, hogy ne ítéltess! (Máté 7:1). Gondolhatunk itt a DR leki-csinyló kijelentésére „Russen”, ami a cselekedetet tekintve hasonló volt, sőt ki lehet mondani, hogy az olasz tolatószemélyzet gondatlanabban járt el, hiszen gyakorlottak voltak nem kezdők, a „Russen” pedig lényegében



9. ábra GYSEV ÖBB bérelt Taurus balesete, Tarvisio, 2008

Bild 9. Das von ÖBB gemietete GYSEV-Taurus - auf Räder gestellt



8. ábra GYSEV ÖBB bérelt Taurus balesete, Tarvisio, 2008

Bild 8. Ein Taurus im Schlucht

még gyerekek, csak az események utána következő láncolata adott más folytatást az eseményeknek.

A balesetet szenvedett mozdony a HW Linz-be (HW, Hauptwerkstätte, főműhely) került, ahol a még használható részeket kisserelték, majd ezeket a részeket egy tartalék mozdonyszekrénybe építették be és így 1116 062 pályaszámmal forgalomba állították. Helyette a GYSEV a 1116 060 pályaszámú mozdonyt kapta meg.