



ELŐHEGYI ISTVÁN

okl. közlekedésmérnök
ny. mérnök főtanácsos
GYSEV Zrt.

A közlekedés emlékezetes balesetei, katasztrófái

8. rész Feledékenységi és következmények

A skóciai napfelkelte majd száz évvel ezelőtt 1915. május 22-én is gyönyörű volt, de a napot még felkelte előtt sötétítette a skót föld, de talán egész Anglia máig legnagyobb vonatbalesete a Dumfriesshire megyében lévő Quintinshillben, amikor egymás utáni két ütközés során három vonat szenvedett balesetet és közel ötszáz ember vesztette életét vagy sebesült meg, köztük az 1. skót gyalogos ezred (Royal Scots¹) 7. zászlóaljának 215 katonája.

Quintinshill ez időben a West Coast Main Line (Nyugati parti fővonal) egy forgalmi szolgálati helye volt, mindkét irányban átmenő fővágánnyal, és egy-egy mellékvágánnyal, a vonal térközi közlekedésre berendezve.

A pályaudvaron a Carlisle–Beattock irányába közlekedő, az adott időpontban Gretna Greenben² lévő helyi vonatot itt Londonból Glasgowba közlekedő úton lévő gyorsvonatnak kellett volna megelőznie. Az ellenkező irányba egy csapatszállító vonat volt úton Larbertből (Edinburgh környéke) Liverpoolba.

Az angliai vasúti közlekedés ekkor rendkívüli időket élt át, így Quintinshill is, úgy a helyi forgalom, mint az éppen folyó „Great War” – nagy háború, ahogy Angliában az I. világháborút nevezik – katonai szállítmányai miatt.

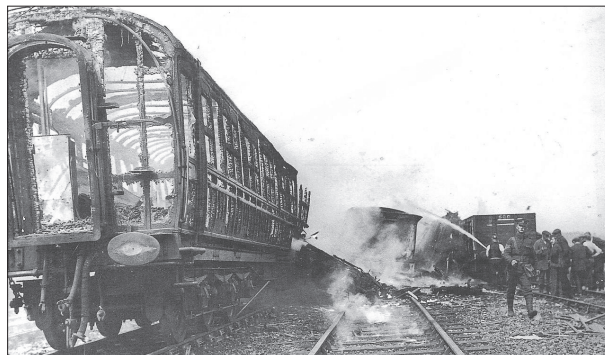
Éjszaka két vonat is indult London–Euston pályaudvarról Skócia felé (23:45, 24:00), amelyeknek Carlisle-on és Quintinshill-en is át kellett haladniuk röviddel egymás után. Volt még egy harmadik, a kaledóniai vasúttársaság (Caledonian Railway) egy helyi Beattockig közlekedő vonata is. A vonatokat egyrészt a távolság, másrészt a helyi forgalmi problémák miatt rendszeresen késtek, ami Car-

lisle-ben vagy Quintinshillben tette szükségessé a forgalom szabályozását úgy, hogy a vonatokat a mellékvágányokon várakoztatták és mozgatták.

A londoni vonatok a nevezetes napon is mintegy 20–25 perces késésben voltak, így Carlisle szolgálattevője, hogy Kaledóniai Vasúttársaság helyi vonatát ne „verje el”, elengedte Quintinshill felé. Ugyanerre a vonatra szállt fel *James Tinsley* a 32 éves jelzőőr, akinek a szolgálatot már korábban *George Meakin*től át kellett volna vennie Quintinshillben.

A váltószemélyzet ilyen helyzetekben sokszor tervezett a távolabb eső szolgálati helyen „repülőváltást”, hogy a gyalogutat megspórolják és ezzel a leváltott személyzet is tovább utazhatott. Az amúgy is csak felületes szolgálatátadást megengedő helyzetet tovább bonyolította, hogy az ellenőrzések során erre a manőverre ne derüljön fény, a forgalmi viszonyokat a leváltott (*George Meakin*) egy papírlapra írta fel, amelyet azután a leváltó (*James Tinsley*) másolt be a forgalmi naplóba, amit ő – jegyzőkönyvi vallomása szerint – érkezése után (06:33) azonnal meg is kezdett.

Az események a 06:20 órai vágányhelyezettel kezdődtek. A Glasgow irányába eső mellékvágányon ekkor csak a Carlisle-ből 04:50-kor érkezett tehervonat állt. Ezután Quintinshillbe 06:27-kor érkezett meg a Kaledóniai vasúttársaság helyi vonata, amely néhány perccel az érkezése után átállt a Glasgow-i fővágányra. Ezután 06:33-kor



1. ábra 1915. május 22., Quintinshill vonatbaleset, sérült kocsik oltása
Abbildung 1. 22. Mai 1915. – Eisenbahnunfall in Quintinshill, Löschen des beschädigten Waggons

¹ A máig létező Royal Scots (Royal Regiment of Foot) ezredet 1633-ban alapította *Sir John Hepburn* (Franciaország marsallja), a harmincéves háborúban folyó harcokra, *I. Károly* megbízásából. 1661-ben a British Army alapításával annak legrégebbi gyalogosezrede lett.

² Gretna Green a Skócia déli részén fekvő falucska leginkább a különleges esküvőiről híres, ahol az 1754. évi *Lord Hardwicke-féle* házassági törvény hatályba lépése óta a falu kovácsmestere egy kiskorút (21 éven aluli) is összeházasított, mert a törvény csak Angliára, Walesre vonatkozott, de Skóciára nem. Ma is évente mintegy ötezer esküvőt tartanak itt.



2. ábra 1915. május 22., Quintinshill vonatbaleset, sérült kocsi
Abbildung 2. 22 Mai 1915. – Eisenbahnunfall in Quintinshill, beschädigter Wagen

Glasgow felől egy üres szénvonalat érkezett a Carlisle irányába eső mellékvágányra. Ezzel a helyzet úgy alakult, hogy mindkét vonal mellékvágánya és Glasgow-i vonal fővágánya is foglalt lett.

A szolgálati helységben ekkor többen tartózkodtak Tinsley, Meakin, és a helyi vonat fűtője (George Hutchinson), aki közben bejött a szolgálati helységbe, valamint két fűtő (Charles Leggat és Thomas Ingram) és együtt beszélgettek a folyó háború eseményeiről. A beszélgetés és újságolvasás közben egyikük sem kezelte a mechanikus biztosítóberendezés vágányfoglaltság jelző és a foglaltság esetén a jelző szabadra állítását megakadályozó biztosító gyűrűt.

A vágányfoglaltság kezeléséről egyébként a Caledonian Railway forgalmi utasításának 55. pontja rendelkezett oly módon, hogy más személyek mellett egyébként a mozdonyfűtő kötelességévé tette a vágányfoglaltság beállítását.

A katasztrófához a körülmények akkor alakultak ki véglegesen, amikor a szomszédos kirkpatrick-i központ kezelője 06:42-kor engedélyt kért a katonavonatnak, amit Tinsley meg is adott anélkül, hogy a vágányfoglaltságot ellenőrizte volna. Nem sokkal, négy perccel később a



3. ábra 1915. május 22., Quintinshill vonatbaleset, sérült mozdony
Abbildung 3. 22 Mai 1915: Eisenbahnunfall in Quintinshill, die beschädigte Lokomotive

másik megkésztett expresszvonat is az ellenkező irányból engedélyt kért, aminek megadása hasonló módon történt az előzőhöz. Mindkét közeledő vonat a síkvidéki pályán mintegy 110 km/h sebességgel közeledett Quintinshill felé, így a baleseti helyzet véglegesen előállt.

A Glasgow irányából érkező katonavonat 06:10-kor frontálisan ütközött az átmenő fővágányon álló kaledóniai vonattal. Az ütközés következtében a helyi vonat mozdonya és négy kocsija ronccsá lett. Nemkülönböztetve felismerhetetlenné változott a katonavonat is, amelynek 21 kocsiból álló szerelvénye a háborús viszonyok miatt 15 db régi típusú favázas kocsiból volt összeállítva. A mintegy 250 m hosszú szerelvény mintegy 60 méterre zsugorodott össze és több könnyebb favázas kocsi átrepült a megtorpant mozdonyon és a roncsok elzárták a másik átmenő fővágányt is. Az utolsó előtti kocsinak szerencséje volt. A kapcsolószerkezet elszakadt, a kocsi kissé hátragurult, de épen maradt.

Az ütközés után a váltókezelő mindkét szomszédos térköz kezelőjét az eseményről értesítette, de a London-Eustonból érkező második gyorsvonat számára a már szabadra állított jelzőt elfelejtette visszavenni. Ezzel összejött a sötét nap második ütközéses balesete is.

A Carlisle felől előfogattal közlekedő második expresszvonat mozdonyainak sérült kazánjaiból kijutó tűz lángra lobbantotta a favázas kocsikat. A lángok egy álló napon át teljes erővel tomboltak.

A tüzet fokozta, tovaterjedését az oltóvíz hiánya miatt nem lehetett meggátolni, terjedését pedig elősegítették gázvilágításos kocsik hőtől felrobbant gázpalackjai is.

A sötét nap eredménye 227 halott, 246 sebesült. A vasúti személyzet közül hárman veszítették életüket és négyen sebesültek meg. A legnagyobb veszteséget a Royal Scots katonái szenvedték el, egy teljes zászlóalj, 215 ember veszítette életét, közülük majdnem százat még csak azonosítani sem lehetett³. Az áldozatok több helyen, Edinburgh Rosebank temetőben, Leith-ben, Gretna Green-ben, Glasgow-ban nyugsznak.

„Sors viae investigabiles sunt”, a sors útjai kifürkészhetetlenek, igazolja a Royal Scots katonáinak sorsa is. A Leith (Edinburgh) környékéről sorozott katonák nyugalmas szolgálatban a Firth of Forth partvédelmében tevékenykedtek, majd az alföldi 52. hadosztályhoz irányították őket Franciaországi szolgálatra. A baleset előtti napon érkezett parancs azonban a zászlóaljat átvezényelte Gallipoliba⁴, amihez Liverpoolban kellett volna a Mersey-n

³ Mellettük veszítette életét a Royal Navy (RN) 2 tengerészisztje és az Argyll and Sutherland Highlanders ezred 9. zászlóaljának három tisztje.

⁴ A Churchill ösztönzésére kezdeményezett Gallipoli-félsziget ostroma 1915. február 18-tól 1916. január 9-ig tartó csata volt, melynek során a török hadsereg sikerrel védte meg a Dardanellák tengerszorosát.

horgonyzó „Aquitania”⁵ csapatszállítóra behajózniuk, de a sors közbeszólt. A katonáknak minden esélyük adott volt arra, hogy Franciaországban, vagy Gallipolinál veszítsék életüket, de ez mégis az otthonuk közelében történt.

A *T.W. Pettigrew* vasúti felügyelőség (Her Majesty's Railway Inspectorate) és a hadsereg részéről *E. Druitt* utász alezredes által elvégzett vizsgálat (1915. június 15.) elsődlegesen *James Tinsley*-t teszi felelőssé a balesetért. Megjegyzi azonban, hogy az akkor már korszerűbb villamos biztosítóberendezés esetén a baleset elkerülhető lett volna. Egyéb javaslatokat is tettek, például a gázvilágítás helyett a már létező villamos világításra való áttérést vagy tűzoltó készülékek elhelyezését a kocsikban.

A bírósági eljárás és ítélet 1915. szeptember 25-én született meg az Edinburgh-i bíróságon (High Court) több egyeztető tárgyalás után az egymástól eltérő angol és skót jog miatt. Mind *Tinsley*-t mind *Meakin*-t gondatlanságból elkövetett emberölésért ítélték el. A kaledóniai vonat fűtőjét felmentették, a forgalmi utasítás 55 pontja szerint, nem elsődlegesen felelt a vágányfoglaltság biztosításáért.

Das Zugunglück von Kluftern 1939

1939. december 22. a német vasút a Deutsche Reichsbahn sötét vagy fekete napja lett. A Magdeburg melletti Genthinben a DR az addigi legnagyobb balesete következett be, míg ugyanezen a napon két vonat összeütközése során egy másik, 106 halottat követelő második balesetét is el kellett szenvednie.

A helyszín a Bodensee északi partján fekvő úgynevezett Bodenseegürtelbahn volt, egyvágányú, a néhány hónapja kitört háború miatt sűrű forgalommal terhelt, lebonyolítását, a jelzők megfigyelését a tó közelsége miatti az esti órákban állandóan leszálló köd is nehezítette. A munkát sem a szolgálati hely kiépítettsége sem segítette elő. A Markdorf pályaudvaron dolgozó egyetlen személynek a normális állomási tevékenysége mellett a kb. 500 m-re lévő távműködtetés nélküli sorompót is kezelnie kellett, amire egy kerékpárral rendelkezett, ide-oda kerékpározva az állomás és a sorompó között. Mindezt a háborús viszonyok miatt elrendelt teljes elsötétítés mellett.

A kérdéses napon egy P Kar 21154 számmal közlekedő személy-különvonat volt útban Oberstdorfból nyugati irányban Markgräflerland-Müllheim felé. A vonatszám békeidőben egy igen ritkán, csak külön rendeletre közlekedő személyvonat száma volt. Az esetleges keresztezésre Markhof állomás volt megjelölve. A vonattal 700, a felté-



4. ábra Markhof-Kluftern 1939., a személy és tehervonat roncsai

Abbildung 4. Markhof-Kluftern - 1939, als Wrack - Personen- und der Güterzug

telezett francia támadás elől Allgäu-ba menekült személy utazott, akiket a támadás elmaradás miatt a lakóhelyükre telepítettek vissza. A vonat zűrös háborús viszonyok és a kevés kocsi miatt késéssel közlekedett. Az egyvágányú pályán keleti irányba pedig a Dg 7953 számú naponta közlekedő szénvonat haladt Lindau célállomással.

1939. december 21-én Markdorf helyettes állomásfőnöke táviratot kapott a P Kar 21154 számú vonat másnapi közlekedéséről, amelyet a vonatközlekedési naplóba nem vezetett be. Ezt a hibát az öt leváltó nappali szolgálatba lépő főnöke sem vette észre, akit 19:00-kor ismét helyettese váltott le. A vonat nyilvánvalóan kiesett a látókörből, mert a váltó és kezelőközpontok értesítése sem történt meg, így 22:06-kor nyugodtan fogadta a Dg 7953 számú tehervonatot Bermantingen-Ahausen felől, majd egyúttal a kijáratit jelzőt is „szabad”-ra állította. Mindezt anélkül, hogy Kluftern állomást erről értesítette volna, vagy az állomás a vonatot fogadta volna, amit a biztosított térszolgálat hiányában meg tudott tenni. Kluftern állomáson 22:12-kor kértek engedélyt a P Kar 21154 számú különvonat közlekedésére Fischbachból. 22:14-kor a szolgálattevő többször hívta Markdorfot, hogy engedélyt kérjen a továbbközlekedésre, de a telefont nem vette fel senki, ezért arra hagyatkozott, hogy a két vonat keresztezése menetrend szerint Markdorfon tervezett, így nem történik semmi, ha a különvonatot továbbküldi. Markdorf állomáson pedig a tehervonatnak a helyi előírások szerint meg kellett állnia és csak szabad kijárat valamint menesztés után mehetett tovább. A klufterni szolgálattevő ezután még egy kísérletet tett Markdorf értesítésére, ami szintén eredménytelen maradt. További kísérletképpen még egy harangjelzést is küldött Markdorf felé. A harangjelzés végül eredményesnek bizonyult, hallatán Markdorf szolgálattevője kirohant az elsötétített peronra, hogy a tehervonatot megállítsa, de a mozdony már éppen elhaladt a felvételi épület mellett. Kézi lámpával jelzést adott, de síppal nem, mert az nem volt nála. A vonat azonban nem állt meg, a jelzést senki sem vette észre, a zárfékező sem a vonat végén. Ő éppen a vonat elején lévő paklikocsiban tartózkodott.

⁵ Az RMS Aquitania a Cunard Line óceánjárója volt, melyet a John Brown & Company épített Clydebankben, Skóciában. 1913. április 21-én bocsátották vízre, és harmadik tagja az úgynevezett „Nagy Triónak”, a Mauretania és a Lusitania után. A Titanic katasztrófája nyomán az Aquitania volt az első hajó, amelyiken az összes utas és a személyzet minden tagja számára volt elég mentőcsónak.



5. ábra Markhof-Kluftern 1939, a személyvonat mozdonya
Abbildung 5. Markhof-Kluftern 1939, die Lokomotive des
Personenzuges

A szolgálattevő erre visszarohant az irodába és megpróbálta a váltóállító központot értesíteni, de ez sem sikerült, mert a váltóór éppen az általa kezelendő kézi kezelésű sorompót biztosította az áthaladó tehervonat számára.

A szolgálattevő ezután ismét megkísérelte Klufternt elérni, ami most sikerült, de már későn, éppen akkor, amikor a különvonat az állomásból kihaladt. Az összeütközést csak a természet tudta volna megakadályozni, de ebben is minden összeesküdött a vonatok ellen. A két vonat egy két és fél kilométer hosszú egyenes pályán haladt egymással szembe. A láthatóságot a természet sűrű ködképződéssel akadályozta, az ember pedig a háborúval, mert az elsőtétítésre vonatkozó rendelkezések miatt a vonatok továbbító DR 57^e sorozatú mozdonyok homloklámpái csak nehezen észlelhető sávban bocsátottak ki fényt.

Az 57 sorozatú mozdonyok legnagyobb sebessége 60 km/h volt, amit ki is használtak, így az összeütközés Lipbach mellett a 43,190 szelvényben 22:19 órakor következett be kb. 120 km/h relatív sebesség mellett. A tehervonat egyáltalán nem fékezett, a személyvonat az utolsó pillanatban, ami már hatástalannak bizonyult.

A személyvonatban az első két kocsis roncsra vált, a mozdony szerkocsija az ütközés során felemelkedett, majd visszazuhan az első kocsira, egyébként a mozdony állva maradt. Két további személykocsi súlyosan sérült. A tehervonat paklikocsija és az első 15 szeneskocsi roncsai hatalmas romhalmazzá hozták létre. A baleset 101 személy halálos áldozatát és 47 személy sebesülését követelte meg. A mentést a körülmények nehezítették, az elsőtétítési rendelet, mentő, vágóeszközök hiánya. Először a félkörben felállított autók adtak világosságot, később légvédelmi egységek jelentek meg eszközökkel együtt. A közeli lipbach-i házakból az ott lakók nyújtottak segítséget. A vonat-

⁶ Eredetileg porosz G 10 sorozatú mozdonyt 1910-1931 között gyártottak, összesen 2992 db-ot. Kialakításában, teljesítményében, a kapcsolt tengelyek számát kivéve a MÁV 324-sorozatú mozdonyaira hasonlított.

személyzet közül csak egy fűtő élte túl az eseményeket. Hónapokig feküdt kórházban súlyos égési sebekkel.

Az eseményről karácsony első napján Markdorf piacterén emlékeztek meg, ravatalozták fel az elhunytakat, akiket később különvonattal szállítottak lakóhelyükre Weil an Rhein, Haltingen stb. városokba, ahol elnyerték végső nyugalmaikat.

A markdorfi megemlékezés más szempontból is említésre érdemes. Részt vettek rajta az akkori birodalmi vezetők, a hadsereg, a polgári vezetés jelentős személyiségei. Az erről szóló tudósítások, *Robert Wagner Gauleiter*⁷ beszéde, az időket idézi: „A Gauleiter teljes együttérzéssel fejezte ki az egész nép részvétét az elhunytakkal és a hátramardottakkal. Mi németek – folytatta – az áldozathoz másként viszonyulunk, mint a világ, mert népünk jövőjét és életét meghatározó áldozatokat közösen viseljük, ahogy az minket érint. Ahogy senki nálunk nem élhet hiába, úgy senki sem halhat meg ugyanígy. Élet és halál nálunk együtt jár a közösség szolgálatával és hisszük az ártatlanul elhaltak esetében is, hogy haláluk csak része népünk jövőjéért folytatott élethalál harcnak. A meghozott áldozatot könnyűnek és elviselhetőnek kell éreznünk. Abból a harcból kell megítélni, amelyet a létünkért, mint nép, vívunk, és sohasem szabad, hogy ez csüggedést vagy elkeseredettséget váltson ki. ... Népünknek mindenekelőtt ki kell tartania.”. Nem biztos, hogy a politikai tartalmú beszéd az áldozatok hozzátartozóinak fájdalmát valamelyest is enyhítette volna, talán akkor, ha néhány mondat vagy kifejezés másképp hangzik el.

A korabeli viszonyokat jellemzi, hogy mindkét szolgálattevő az SA⁸ tagja volt, és a jegyzőkönyvek szerint a markdorfi a szolgálatát az SA javára sok esetben elhanyagolta. A klufterni rangban alacsonyabb volt a markdorfinál, félt attól, ha vonatot feltartóztatja, az felettesének rosszzallását váltja ki. A bírósági eljárást Konstanz⁹ városában folytatták le. Az ítélet a klufterni szolgálattevő Huber esetében 12 hónapi, míg a markdorfi szolgálattevő esetében háromévi börtönbüntetésre szült. Ezekben az időkben ezek enyhéknek minősíthetők. Példaképpen egy vasútőr, aki szolgálatban két tárgyat eltulajdonított, 10 évre ítéltetett. Másvalaki, aki egy őrnagynak a Wehrmachtról leki-csinylő megjegyzéseket tett 10 hónapot kapott.

Az esemény emlékére 1989. december 22-én emlékoszlopot állítottak fel.

⁷ Jelentése körzetvezető, a hitleri Németország egyes kerületi vezetőinek, valamint egyes megszállt országok helytartóinak elnevezése.

⁸ SA, német: Sturmabteilung, rohamosztag, a náci párt paramilitáris szervezete.

⁹ Konstanz egy a Bodeni-tó partján fekvő, Baden-Württemberg tartományi város. Nevezetes, hogy 1414–1418 közt itt ülésezett az ún. Konstanzi zsinat, amely alatt az az egyházszakadást felszámolták. Az eseményre a városban az 1993-ban emelt Imperia nevű szobor emlékeztet.