



ELŐHEGYI ISTVÁN

okl. Közlekedésmérnök
ny. mérnök főtanácsos
GYSEV Zrt.

A közlekedés emlékezetes balesetei, katasztrófái „Feledékenység és következmények”



1. ábra: A DR Br. 03 sorozatú mozdony, Bw. Chemnitz (Karl Marx Stadt)

Abb. 1.: Bampflokomotive DR Br. 03 Bw. Chemnitz (Karl Marx Stadt)

Fig. 1.: Class 03 locomotive of the DR, located at depot Chemnitz (Karl Marx Stadt)



2. ábra: A DR Br 130-as, a Ludmilla dízelmozdony korabeli állapotában,
a balesetet szenvedett másik vonat mozdonytípusa

Abb. 2.: DR BR 130, die zeitgemäße Zustand des Diesellokomotive Ludmilla

Fig. 2.: DR BR 130, the contemporary state of the diesel locomotive Ludmilla

Az 1977-es év nagy eseménye a Voyager űrszondák indítása volt az amerikai CapeCanaveralból, amely a világűr meghódítását célozta meg, amire súlyos árnyékot vetett a június 27-én az Eberswalde-Frankfurt/Oder vonalon Lebusnál bekövetkezett vonatbaleset. A D1918 számú Zittau-Stralsund között közlekedő vonat balesete rávilágított az űrtechnika és napi technikai valóság közötti erős kontrasztra.

A D1918 számú vonat romjai nem csak a 29 halottat és 7 sebesültet 4 millió Márka (DDR márka) anyagi kárt eredményező eseményt láttattak, hanem azt a kérdést is felvetették, hogyan fordulhatott elő, hogyan került arra a vágányra a D1918 számú vonat, amely számára nem volt kijelölve és ütközött egy tehervonattal.

A baleset kiinduló pontját Boossen állomás jelentette, ahol a Frankfurthól északra tartó vonalak Seelow, illetve Kietz irányába ágaznak el (Küstrin-Kietz-Frankfurt/Oder vonal). Az éjszakai órákban közlekedő D1918 számú vonatnak a Frankfurth/Oder-Boossen-Schönfliess-Seelow-Angermünde útvonalat kellett volna követnie.

Az események azzal vették kezdetüket, hogy Booben állomás váltóőre egy az elágazó állomáson leállított üres személyszerelvény után a vágányutat a később Stralsundba tartó D1918 számú gyorsvonat számára állította be. Röviddel ezután azonban egy rendkívüli tolatási mozgásra volt szükség, mert a menetirányító rendelkezésére a Dg61180 számú tehervonatot a II. vágányon le kellett állítani,



3. ábra: Lebus vonatbaleset 1977. június 27.
Abb. 3.: Lebus – Zugunfall vonatbaleset 1977. június 27.
Fig. 3.: Train accident at Lebus, 27. June 1977

ugyanis Kietz Rbf nem tudta fogadni. A vonat mozdonyát leakasztották és visszaküldték a közeli Frankfurtba. A kijáratot viszont ebbe az irányba csak IV. vágányról lehetett megoldani, amelyhez az előzőleg már beállított váltókat is át kellett állítani. Az ezután következő D1918 számú vonat áthaladására még várni kellett és a váltóór 12 órás szolgálattal a háta mögött szépen elszenderedett.

Álmából csak a szolgálattelvő riasztotta fel, aki a már közeledő D1918 számú gyorsvonatot jelentette be. Az álmából felriasztott váltókezelő viszont a közbenső időben elvégzett tolatási mozgásról teljesen elfeledkezve a közben átállított váltók visszaállítása nélkül az előírással módon jelentette: „Fahrweg für Zug D1918 in Richtung Schönfließ-Dorf (Eberswalde irány) aus Gleis 4 gesichert. Fahrstraßenschlüssel c2/1 geschlossen.”, azaz „A vágányút a D1918 számú vonat számára Schönfließ-Dorf irányába a IV. számú vágányról biztosított. A c2/1 vágányút kulcsai elzárva.”. A jelentésnek megfelelően azután a szolgálattelvő a kijáratit jelzőt a rendes módon „szabad”-ra állította.

D1918 számú vonat személyzete a Booßen állomáson történő áthaladás során a helytelen irányba való kihaladást

kellő vonalismeret hiányában vette észre, így gyanútlanul haladtak ca. 100 km/h sebességgel Lebus felé. Ebből még nem lett volna baj, ha Kietzből nem lett volna úton a Dg50101 számú tehervonat Frankfurt felé. A baleset ezzel vált elkerülhetlenné és a két szemben haladó vonat a 17,5 km-szelvényben az üzemén kívül helyezett Lebus állomáson találkozott.

A tehervonatot továbbító 132,200 pályaszámú mozdony (Ludmilla) vezetője a balesetet megúsza, kiugrott, bár eközben súlyosan megsérült, lábát törte. A gépkezelő, akinek ez nem sikerült, életét veszítette. Ugyanígy életét veszítette a 03,0078 pályaszámú gőzmozdony személyzete is. Az ütközés következtében mindkét vonat úgy egymásra torlódott, hogy az első személykocsit a roncsok között látni sem lehetett, de a követő két kocsi is felismerhetlenné zúzódott. Ehhez az összevisszasághoz kapcsolódtak a tehervonat olajszállító kocsijai, amelyek az olajtüzeléses 03,0078 pályaszámú mozdonyból kifolyt égő olaj meggyújtotta a tehervonat első papírral megrakott kocsiját. A gyorsvonat utasai közül 26-an haltak meg, többségük gyermek, akik a Zittai kerületből a Keleti-tengerparti nyári táborba utaztak üdülni.

A roncsok égése a mozdonyokra és az első három teherkocsira terjedt ki. A kocsikat és a mozdonyokat a baleset után le kellett selejtezni. A kárösszeg 4 millió DDR márkát tett ki.

A váltóór még aznap letartóztatták és kötelességmulasztásért a frankfurti bíróság elé állították. A balesetvizsgálat, amelyben a hatóságok mellett az NDK akkori közlekedési minisztere Otto Arndt is részt vett, derített fényt a körülményekre, amely lényegileg a következőket állapította meg:

- A váltóór a D1918 számú vonat számára a vágányutat előzetesen helyesen állította be, de a közbejött tolatási mozgás miatt átállított váltókat már nem állította vissza, ezt követően elaludt és erről el is feledkezett.
- A váltóór ekkor már 12 óra szolgálati idővel rendelkezett.
- Mikor a szolgálattelvő elrendelte a D1918 számú vonat vágányútjának beállítását, akkor ennek meglétét előzetes ellenőrzés nélkül jelentette a szolgálattelvőnek.
- A D1918 számú vonat személyzete kellő vonalismeret hiányában nem ismerte fel a helytelen vonalra való kihaladás tényét.
- Az állomás (Booßen) nem rendelkezett reteszelterelő biztosítóberendezéssel, így a vágányút helyes beállításától függetlenül volt lehetőség a kijáratit jelző állítására.
- A kijáratit jelző nem volt ellátva a Zs4 szerinti jelzéssel (Richtungsanzeiger), amely utalt volna az állomásról való kihaladás irányára.
- A láthatósági viszonyok miatt a szemben közlekedő vonatoknál a megkezdett gyorsfékezés mellett sem volt meg a szükséges fékút távolság a baleseti helyzet elkerüléséhez.

A megállapítások alapján a frankfurti kerületi bíróság a váltókezelőt ötévi börtönbüntetésre és teljes kártérítésre ítélte az indoklásban szereplő megokolással: „Das Motiv seiner Verhaltensweise war sehr verwerflich. Der Angeklagte wollte sich aus Bequemlichkeit die Arbeit erleichtern. Im Zusammenhang mit der Fahrt des



4. ábra: Br. 03,0078 mozdony (Felvétel Stralsund, Stralsund-Rügendamm elágazás, 1975)
 Abb. 4.: BR03.0078 (Ort der Aufnahme Stralsund, Stralsund-Rügendamm Abzweig 1975.)
 Figg. 4.: Locomotive No. 03,0078 (Photographed in Stralsund, at Stralsund-Rügendamm junction, 1975.)

D 1918 scheute er die Erfüllung seiner Dienstpflichten, für die er nur etwa 3 Minuten benötigt hätte.” (Magatartásának oka nagyon megvetendő volt. A vádlott kényelmességéből a munkáját meg akarta könnyíteni. A D1918 számú vonat menetével összefüggésben elmulasztotta kötelezettségét, amelynek teljesítéséhez mintegy három percre lett volna szükség). A fiatal, húszéves váltóór az ítélethirdetés után két héttel öngyilkosságot követett el.

A baleset körülményei azonban más tanulságokat is felvetnek, és olyan körülményekre világítanak rá, amely előtte és utána már számos balesethez vezető körülményt takart.

Booßen állomás fővonalon fekküdt, az állomások megfelelő biztosítóberendezéssel rendelkeztek, így korábban Booßen is, ami 1945-ben megsemmisült és az 1974-es átépítés során ez a lehetőség nem épült ki, így az állomás képletesen szólva egy csapdát képezett a sima úton (hasonlat: komáromi emlékezetes baleset), de ezzel a bíróság nem foglalkozott. A helyszínen Otto Arndt közlekedési miniszter kijelentése: „Die vorhandenen Sicherungsanlagen arbeiteten einwandfrei.” (A rendelkezésre álló biztosítóberendezések rendben voltak.) bár helytálló, de mégis a szokásos vasutas megközelítést tükrözte.¹ Hiszen, ha az előírásokat betartják, akkor nem következhet be baleset. Bi-

zonyos emberi tényezők, óhatatlanul előforduló figyelmetlenség, fáradtság, stb. azonban e gondolatmeneten kívül maradnak. E bizonytalanság csökkentésére szolgálnának a gépi eszközök, ebben az esetben a biztosítóberendezés és a kijáratirány jelzése.

A vonalismeret kérdése más, de szokásos hiányosságokra derített fényt. A Bw. Stralsund vontatási telepen a Rbd Greiswald ajánlására vagy utasítására a vonalismereti utakat csak a nem túlterhelt napokon, általában nappal és motorkocsikkal végezték, nem az előírt számban és nem is egészem Frankfurtig, hanem csak Seelowig. Így tett a 03,0078 mozdony személyzete is. A szakvélemények azt valószínűsítették, hogy kellő ismeret birtokában a baleset elkerülhető lett volna.

A megállapítások arról sem szóltak, hogy az abban az időben szokásos 12 vagy több órás szolgálatok mennyiben segítettek a személyzet éberségét.

Az esemény hatására néhány évvel később az állomást elektro-mechanikus biztosítóberendezéssel szerelték fel.

A vonalismeret fontosságáról egy régi személyes élmény beszélhet, amelynek kimenetele szerencsére nem ilyen szomorú eseményhez fűződik. Szolnok állomás korszerűsítése éveken át folyt és 1975-ben fejeződött be. Ebben az időben egyetemi éveim alatt, mivel az ehhez szükséges vizsgáim meg voltak, a nyári szünetben

többször végeztem mozdonyvezetői szolgálatot. Egy ilyen alkalommal több hónapi kihagyás után került sor egy személyvonat továbbítására. A vonalismeret kezelése a DR-hez hasonlóan nálunk sem a legszigorúbb dolgok közé tartozott. Azonban ekkor valamilyen rejtélyes oknál fogva a felvigyázó a szolgálatba jelentkezéskor megkérdezett, hogy van-e vonalismeretem, amit természetesen neki kellett volna a legjobban tudnia. A rövid válasz így hangzott: ne hülyéskedj, álomban is tudomhol járok. Így minden rendben lévén teljes nyugalommal érkeztem egy személyvonattal Szolnok bejáratirány jelzőhöz az újszászi vonalról.

Az átépítés még folyamatban volt, a bejáratirány jelző sárga fényt mutatott, ami pedig amúgy is ismeretes volt a menetrendkönyv jelezte a kitérő bejáratirányt.

Behaladáskor azonban észrevettem, hogy a váltó balra terel, a személyre szóló jobb irányú terelés helyett. Gyorsfékeztem és annak rendje-módja szerint keresztben mindent elzárva sikerült is megállni.

A térfelvigyázó alig fél perc késéssel jött ki a kérdéssel: mi van? Mire a legnagyobb nyugalommal mutattam hátra és mondtam neki: nem látja, mi van mögöttem? Ablakos vonat, hova küld minket? Mire a térfelvigyázó arcán leírhatatlan változás futott át, majd rövid idő múlva megélenkült, levette a vörös sapkáját a földhöz vágta és ordított: „Azt mindig is tudtam, hogy a vasút félhülyéket alkalmaz, de hogy vakokat is azt még nem. Nézzen oda, b..... meg – ordította nyomatékkal –, ahova te akarsz menni, ott nincs is vágány”. Tényleg nem volt, ugyanis az átépítés miatt felszedték.

A vonalismeret kérdése így nem került be a vasúttörténet fekete lapjaira.

¹ Otto Arndt minisztert sokan kritizálták, de vasúti múltját el kell ismerni. Vasutas családból származott, apja mozdonyvezető volt, ő maga pályafutását mozdonylakatosként kezdte, majd egyetemi végzettséget szerezve emelkedett a ranglétrán.