



BENCSIK LÁSZLÓ

okleveles gépészmérnök
okleveles gazdasági mérnök
okleveles igazságügyi szakértői szakmérnök
ny. MÁV Igazgató

Száz éve következett be Herceghalomban MÁV legtragikusabb balesete*

* A szerző által 2016. május 5-én a Magyar Vasúttörténeti Parkban megtartott előadás szerkesztett és 110 évre aktualizált változata.

Összefoglaló

A Magyar Vasúttörténeti Parkban 2016. május 5-én a kibővített História Bizottság ünnepi megemlékezésén nem csak a 100 éves korú vasúti járműveinkről hallhattunk érdekes szakelőadásokat. A vasúti közlekedés szerencsére ritka, de sajnálatos és súlyos következményekkel járó eseményei közül 2016-ban centenáriuma volt a MÁV legtragikusabb balesetének. A közlekedési balesetekhez vezető út igen sokféle, többnyire hibák sorozata, menetrendtől eltérés, külső körülmények kedvezőtlen változása, talán véletlenek, és vagy más nem tervezett események sorozatának következménye. A Herceghalomnál 1916. december 1-én bekövetkezett 73 halálos áldozatot követelő balesetről a MÁV korábbi Vasútbiztonsági vezetőjének előadásában elevenedett fel immár százötz évvel ezelőtti tragikus napot.

A baleset leírása

1916. december hó 1-én kb., 0 óra 38 perckor a Bécsből Bp. Keleti pu.-ra a helyes jobb vágányon közlekedő (a kétvágányú pálya a baleset időpontjában baljáratú volt) 3/II számú gyorsvonat Herceghalom vasútállomás végpont felőli végén lévő „Megállj” állású bejárati jelzőjét meghaladta és 76 km/h sebességgel ütközött a II. sz. vágányról a 12 sz. kitérőn a helyes bal vágányra keresztben kijáró 1308 számú Bp. Keleti pu.-ról Grácza közlekedő személyvonattal.

Az 1308 számú vonatot a forgalmi szolgálattevő az előírt bal átmenő III sz. vágány helyett a II sz. vágányra járatta be, ami a Bruck- Királyhida felől Budapest felé haladó vonatok részére kijelölt átmenő fővágány.

A II sz. vágányról kijáró 1308 számú vonat mozdonya és 3 kocsija a 12 sz. kitérőn áthaladt, így a 3/ II számú vonat az 1308 számú vonat negyedik kocsijával ütközött.

A baleset következtében 73 személy vesztette életét (2 személy a gyorsvonat, 71 fő pedig a személyvonat utasai közül) és 180 fő sérült meg. Ezek közül 60 személy súlyosan.

A meghaltak és a sérültek túlnyomó többsége az 1308 személyvonat



1. ábra: A Herceghalmi baleset látványa

utasa (többségük katona) valamint szolgálaton kívüli vasutas és polgári személy volt.

A személyi következmények miatt a MÁV-nak nagymértékű kártérítést kellett fizetnie.

A súlyos baleset miatt lemondott Ofner József budapesti üzletvezető és Kotányi Zsigmond forgalmi igazgató helyettes.

A gyorsvonat utasai közül két személy vesztette életét: a vonat elejére a kalauzkocsi után besorozott favázas szalonkocsiban utazó Thallóczy Lajos Szerbia polgári kormányzója egyetemi tanár, a Magyar Történeti Társulat elnöke, valamint a szalonkocsi után besorozott kocsiban utazó

Ferenc József Intézet egyik növendéke Éltető Dániel.

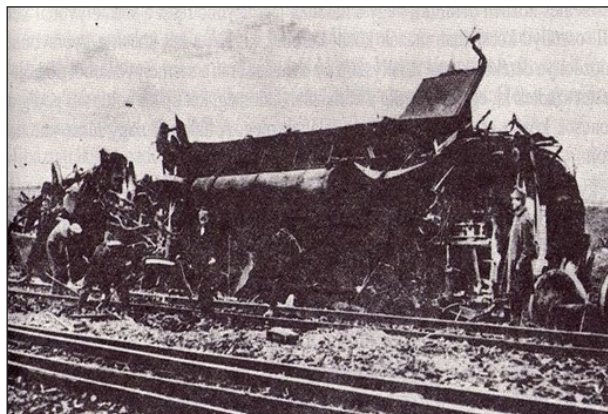
Az ütközés következtében a 22 kocsiból összeállított 3/II sz. gyorsvonat mozdonya kismértékben, a kocsik közül a szalonkocsi súlyosan és a mögé besorozott I-II osztályú kocsik és következő kocsik rongálódtak.

A 18 kocsiból álló 1308 sz. személyvonatba sorozott favázas kocsik közül 7 kocsik teljesen összetört továbbá 9 kocsik súlyosan rongálódtak.

A műszaki mentés és helyreállítás irányításába Tolnay Kornél államtitkár MÁV elnökgazgató is bekapcsolódott. A személymentést Dr. Kovách Aladár mentő főorvos és Dr. Barakonyi MÁV főorvos irányította.



2. ábra: A Herczeghalmi baleset látványa



3. ábra: A Herczeghalmi baleset látványa

A mentés

A műszaki mentést személyek mentését a baleset után félórával Bicskéről az ott várakozó vasúti szállítmány 30 német katonája és a vonaton lévő katonák és hadifoglyok kezdték el Guillaume ezredes és Dr. Haraszty ezredorvos irányításával.

Budapestről három mentőautó Dr. Kovách Aladár mentő igazgató főorvos és egy fő mentőorvossal, 10 mentőtiszttel, 8 ápolóval a Keleti pályaudvarra, onnan Dr. Barakonyi MÁV főorvos és 4 fő MÁV orvossal együtt MÁV segélyvonattal indult éjjel 2 órakor a baleseti helyszínre. Ferencvárosban további 3 orvos szállt fel a vonatra.

A mentővonat után közlekedett különvonattal utaztak a baleseti

helyszínre a MÁV illetékes vezetői Tolnay Kornél államtitkár, MÁV elnökgazdátó vezetésével.

Segélyvonat Komáromból is érkezett. A sebesültek egy részét Komáromba szállították.

A sebesültek többségét Budapesti kórházakba szállították.

A német Johanita rend kórházvonata Ferencvárosból reggel érkezett meg.

A mentéssel kapcsolatban fontos megemlíteni Dr. Csatári Lajost. (1832-1907)

Csatáry Lajos 1870-től nyugdíjba vonulásáig, 1906-ig a MÁV Egészségügyi Osztályának főorvosa, a vasúti egészségügyi szolgálat megteremtője. Csátáry 1882-ben vasúti mentővagont készíttetett, mely Es-

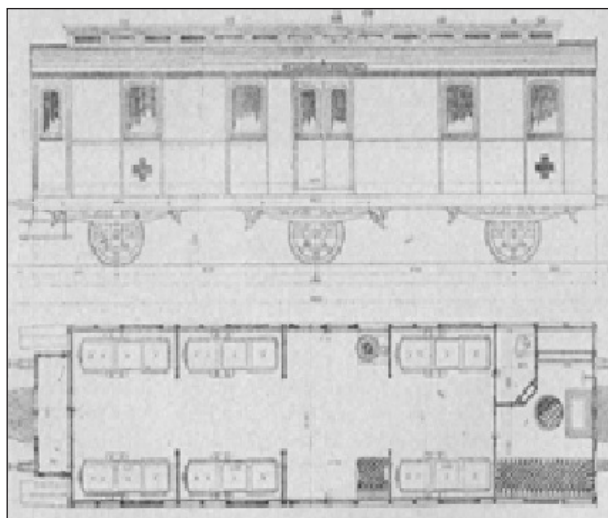
feszorok bírálata nyomán elnyerte az 1883. évi berlini egészségügyi kiállítás különdíját, Augusztá német császárné arany plakettjét.

Utasításai szerint a MÁV három darab mentővagont szerelt össze, e speciális kocsikat az ország három kiemelt állomásán helyezték el. A 398. számút Budapest Keleti pályaudvaron, a 399. számút Kolozsvárott és a 400. számút Zágrábban állomásoztatták. Ezen mentővagonok tömegesebb sérülések alkalmával a helyszínre irányíthatók, és a súlyosan sebesültek elszállítására hat kivehető ágyval voltak ellátva”. A fővárosi mentők a MÁV által biztosított mentővonattal érkeztek a helyszínre.

A vasúti közlekedést érintő, a biztonságot befolyásoló körülmények.



4. ábra: A sérült gyorsvonati mozdony



5. ábra: MÁV mentővagon 1882-ből



6. ábra: Életmentés

1914-1918 között az I. világháború időtartama alatt a megnövekedett katonai szállítások miatt a vonatforgalom nőtt, sok állomáson katonai szerelvény tartózkodott. A fokozott igénybevétel és a háborús helyzet miatt a rendelkezésre álló pénzügyi és tárgyi feltételek szűkössége következtében a pálya és jármű műszaki állapot leromlott. A vasúti alkalmazottak fizikai és szellemi igénybevétele nőtt. Gyakori volt a 60-80 órás szolgálat.

A balesetek alakulása 1916—1920 között

Közvetlen előzmény

Az elhunyt I Ferencz József gyász szertartását november 30-án Bécsben rendezték meg.

A gyászszertásra főleg hivatalos személyek, katonatisztek és növendékek érkeztek hazánkból, akik különvonatokkal és menetrendszerű vonatokkal érkeztek haza.

A különvonatok a Bécs-Marc-hegg-Pozsony-Érsekújvár fővonalon a Nyugati pu-ra közlekedtek.

A különvonatok mellett a hazautazás menetrend szerinti vonatokkal is történt. A baleset menetrendben szereplő, bár a zsúfoltság és a külön-

kocsik besorozása miatt késett vonatokkal történt.

A menetrend szerinti 3 sz. gyorsvonat a hazautazás során megnövekedett utas szám miatt két részben közlekedett.

A balesetben érintett 3/II sz. vonat indult elsőnek a Bécsi Ostbahnhof-ról kb., 30 perc késéssel, 20 órakor Komáromban Hazay Samu honvédelmi miniszter különkocsijának kisorozása növelte a késést, emiatt a 3/I sz. másik vonat a 3/II sz. vonatot megelőzte.

A baleset bekövetkezése

Vida János, a 3/II sz. vonat mozdonyvezetője észlelte, hogy Herczeghalom állomás bejárat elöljelzője nincs kivilágítva, ami „Lassan” jelzést jelent, és látta annak „Lassan” karjelzését, ami a bejárat elöljelző előtti megállásra utalt.

Elmondása alapján ekkor fékezni kezdett, de csak csökkent fékhatást észlelt (állítása szerint a vonat negyedik kocsis hátsó fővezeték elzáró váltója el volt zárva), és a mozdony valamint 4 kocsis fékje nem volt elegendő a bejárat elöljelző előtti megálláshoz.

Az 1308 sz. vonat a Budapest keleti pályaudvarról 71 perc késéssel 22

óra 26 perckor indult, Herczeghalom állomásra a forgalmi szolgálattevő rendelkezése alapján a vonat számára előírt III sz. vágány helyett a II sz. vágányra járt be 0 óra 35 perckor 2 óra 6 perc késéssel. A forgalmi szolgálattevő elfelejtkezett arról, hogy a III sz. vágány már szabad volt, mert a korábban ott álló 69 sz. katonai szállítmány (muníciós) vonat 40 perccel korábban kihaladt az állomásról.

A vonatszemélyzet a menetrendtől eltérő bejárat elöljelzőre való behaladásról írásbeli rendelkezést nem kapott.

A forgalmi szolgálattevő az 1308 sz. vonatot elmenesztette a 3/ II sz. vonat várható érkezése (bejárat elöljelzőnél való megállása) előtt kb. 5 perccel. (Az 1308 vonatnak a biztonságos kihaladáshoz legalább 800 m-t kellett volna megtennie, amihez 0,1 m/s² átlagos gyorsulás esetén is több mint két percre lett volna szükség.)

Milyen szabályszegéseket állapított meg a hatósági vizsgálat (Pestvidéki Királyi Törvényszék 6596 /1916sz (1918 04.29.és 07.24 én kelt végzése alapján. Közveszélyű cselekmény vétség elkövetése)

Vida János mozdonyvezető és Csölle Ferenc vonatvezető Herczeghalom-bejárat elöljelző „Lassan” jelzés figyelmen kívül hagyása és



7. ábra: Vida János mozdonyvezető



Emperor Francis Joseph of Austria-Hungary

8. ábra: Ferencz József a halotti ágyon

KIMUTATÁS

az 1916/17 évtől előfordult baleseteknek áldozatairól.

/: Üngyilkosságok és bentfoglaltaknak.:/

év	kisebült összes lás összes	meghalt		sérült	
		vasu- utas	ide- tas gen	vasu- utas	ide- tas gen
1916-17	483	260	168	283	711
1917-18	466	210	175	334	719
1918-19	263	193	71	197	461
1919-20	78	61	15	59	135

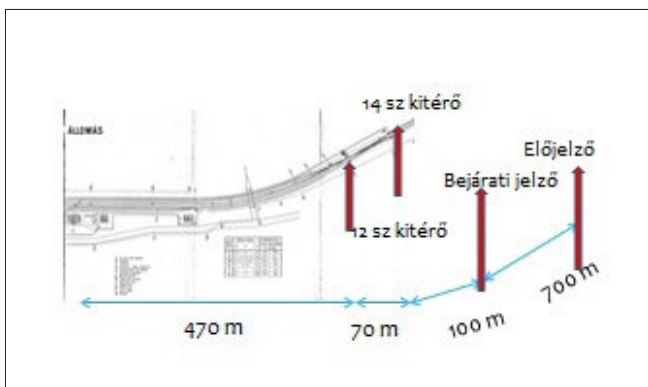
9. ábra: Kimutatás az 1916 évi baleseti helyzetről

késői fékezés a 3/II sz. gyorsvonattal a menetíró regisztrátum és tanúvallomások alapján a fékezés az összeütöközést közvetlenül megelőző időben történt.

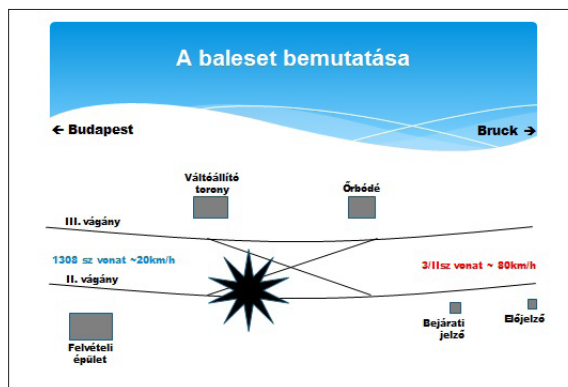
A negyedik kocsinál elzáródott fék fővezeték váltóra hivatkozást a Létay Árpád főmérnök, balesetvizsgáló vizsgálata nem támasztotta alá (a 4.

kocsi utáni három kocsi fékjei és az utolsó kocsi is a balesetvizsgálatkor is befékezett állapotban volt). Valamint a Komáromi megálláskor és a Bicske és Herczeghalom közötti két állandó „lassan” jelzőnél végrehajtott fékezéskor is jól működött a vonat fékberendezése a menetíró regisztrátum alapján. A fővezeték elzáróváltó szán-

dékos vagy gondatlan elzárását, vagy elzáródását a szufflé szerkezete sem tette lehetővé. A fővezeték váltó feltételezett elzárása (elzáródása) esetén a balesetvizsgálat megállapítása alapján a fékszázalék 30%, ami az előjelzőtől 12 sz. váltóig rendelkezésre álló kb., 800 m távolságon jelentős sebességcsökkentésre adott volna lehetőséget.



10. ábra: Herczeghalom állomás bejárata 1916-ban



11. ábra: A baleset helyszíne



12. ábra: Korabeli jelzési kép, előjelző zöld, lassan

A Herczeghalom állomáson az 1916 évben történt balesetből kifolyólag nagyobb tanulmánnyal bizonyítottuk be, hogy a kettősvágányú pályákon a baljáratu közlekedés, illetőleg a jelzők baloldali elhelyezése következtében a jelzők láthatósága mennyire kedvezőtlen. A tanulmányunk eredményeként a 17454/1917.K.M.szám alatt kiadott rendelet tudomásul vette a máv. igazgatóságának azt a bejelentését, hogy a kelenföld-győri vonalon a jobbjáratra való áttéréssel kapcsolatos munkák végrehajtását a legközelebbi évekre, a budapest-hatvan-salgótarjáni vonalon végzendő munkákat pedig a pénzügyi viszonyok alakulásához képest későbbre halasztják.

13. ábra: Részlet a baleset vizsgálati jelentésből



14. ábra: Korabeli jelzési kép, előjelző szabad sötétben fehéren világít

Müller Vendel szolgálattevő az 1308 sz. vonatot a rendes bejáratú vágánytól eltérően a III sz. (szabad) vágány helyett a II sz. vágányra járatotta be. A szolgálattevő elmondása alapján a nagy forgalom mellett megfeledezett a III. sz. vágány szabad voltáról.

Dollák Károly mozdonyvezető és Horváth Győző vonatvezető az 1308 sz. vonattal előzetes értesítés nélkül a II sz. vágányra jártak be, és a bejáratú jelzőnél nem álltak meg a helyzet tisztázása érdekében.

Mit eredményezett a háttérvizsgálat? I

(Kivonat a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség 1921 évi jelentéséből).

Milyen intézkedések történtek?

A közlekedési hatóság kezdeményezése alapján kiadott 17454/1917 KM rendelet végrehajtásával a jelzők jobb láthatóságának érdekében a Budapest – Győr vonalon baljáratú közlekedésről jobbjáratúra áttérés előkészítése, majd bevezetése 1923-tól.

(A gőzmozdony vezetője részére a hosszakán, és füstszekrény takarása miatt a baljáratú közlekedés a baloldalon elhelyezett jelzők megfigyelése, különösen kedvezőtlen vonalvezetés esetén korlátozott volt).

A Jelzési és Forgalmi utasítás módosítása az előjelzők jelzési képeinek módosítására (fehér: „Szabad” helyett zöld, a zöld: „Lassan” helyett

sárga. A módosításra 1935 évben került sor. (A baleset időpontjában az előjelző „Szabad” főjelzőn továbbhaladást engedélyező jelzésére utaló jelzési kép „fehér” volt, a főjelzőn „Megállj” jelzésre utaló jelzési kép pedig a „zöld”).

Korabeli szakértői észrevételek

Kovács Pál vasúti mérnök és Horváth Károly a közlekedési hatóság vezetője szerint:

Herczeghalom állomás íves kiépítése és a jelzők kedvezőtlen elhelyezése miatti észlelhetőségi korlátok is hozzájárultak a balesethez.

Dalmady Ödön FI Utasítás jelzéseivel

kapcsolatos észrevétele

„Az 1 16-ban Herczeghalom állomáson éjjeli időben történt nagy katasztrófa általában a ma fennálló jelzés bizonytalanságát szomorúan demonstrálta. A „Lassan”-ra álló előjelzőt, melynek zöld üvege is állítólag ki volt törve, a mozdonyvezető nem figyelte meg, amit – baljárat lévén – saját helyéről úgy sem láthatott. A bejárathoz már nagyon közel lévő „Megállj”-ra álló bejáratú kart pedig a rossz helyi viszonyok miatt nem vehette idejében észre, mert az messziről különben sem látható, – ennél fogva későn fékezett s megtörtént az összeütközés.” (Dalmady Ödön: A vasúti biztosító berendezések fej-

¶ Vasutakα	100km-üzemi- vágányhosszra-jutó- balesetszámα
Svájci-Szövetségi-Vasutakα	10,03α
Szeged-Csanádi-Vasútα	5,93α
Holland-Államvasutakα	5,67α
Német-Birodalmi-Vasutakα	5,61α
Osztrák-Szövetségi-Vasutakα	5,58α
Svéd-Államvasutakα	4,84α
GYSEVα	4,03α
Dán-Államvasutakα	3,58α
MÁVα	2,47α

15. ábra: Vasúti baleseti mutató 1938-ból (Forrás:Német Vasútegyelet 1938 évi statisztika)

lődése Magyarországon. 1904–1919. Budapest, 1919, Pátria. 39-40 p.).

Ambrus Zoltán cikke a Nyugat c. folyóiratban (1919)

A cikkíró részletesen elemezte, hogy a háborús viszonyok hogyan ásták alá a vasút üzembiztonságát (megnövekedett szállítás, rossz műszaki állapot, a vasutasok túlfeszített igénybevétele). „És ki okozta a szerencsétlenséget? Sokan, de talán főképpen azok, akik ránk kényszerítették ezt a háborút, mely nekünk, hosszú időre szóló és jó meg rossz fordulatokban egyformán bővelkedő harc az élve maradásért”.

Pozitív változások a MÁVnál Trianon után:

A helyreállítás, a műszaki fejlesztés és nem utolsósorban a vasúti alkalmazottak fegyelmezett munkája eredményeképpen kilenc vasút társaság között a MÁV adatai a legkedvezőbbek, messze megelőzve a Svájci szövetségi vasutat és a német vasutat is. Néhány európai vasút két világháború közötti közlekedésbiztonsági helyzetét mutatja a 15. ábra.

Felhasznált dokumentumok.

Ambrus Zoltán írása a Nyugat c. folyóiratban 1919

Bárdos Imre kutató, vasútbarát által átadott anyagok

Buskó András MÁV Zrt 1991 megemlékezés a balesetről

Nagy Tamás történész, tanár írása 1995 Belvedere

Pestvidéki Királyi Törvényszék 6594/1916 sz. végzése

A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség 1921 évi éves jelentése

Szerkesztő kiegészítése:

Bencsik László szakmai életútját a 2025. év 2. számában Súlyos személyesrülésekkel és anyagi kárral járó HÉV baleset 2004. augusztus 12-én vasúti kocsik megfutamodása



16 ábra: Herczeghalom állomás 100 éve és ma



17 ábra: 73 gesztenyefás emlékpark

következtében tárgyú cikk végén olvashatjuk.

Kiemelve ebből, szerzőnk, 1971-től 1989-ig részt vett a vasúti balesetek vizsgálatában, valamint a baleseti műszaki mentések irányításában. 1989-től 2007-i nyugdíjba vonulásáig a MÁV Vezérigazgatóságon vasút-biztonsági osztályvezető, majd főosztályvezető, ahol feladata volt a vasúti közlekedésbiztonsági, tűz- és veszélyes áruszállítási és speciális tevékenységre vonatkozó jogszabályok és egyéb rendelkezések hálózati szinten történő végrehajtásának szervezése, irányítása, ellenőrzése, a szükséges intézkedések kezdeményezése.

Feladatait felelősséggel, színvonalasan és eredményesen látta el. Nyugdíjas éveiben rendszeresen részt vett 2023-ig hatósági, bírósági kirendelésre és egyéb megbízásokra igazságügyi szakértői tevékenységet is végzett.

A Vasútgépészet számára Bencsik László 2024-től a MÁV Zrt és az MTA közös Hidvégi gróf Mikó Imre életműdíjat megkapta.

1971-től és nyugdíjas éveiben egyaránt számos balesetvizsgálatot összesített és adott át a Vasútgépészet számára, hogy a balesetek megismétlését lehetőleg megakadályozzák. Az olvasók számára a tudás átadása a legsúlyosabb vasúti tragédiákat felidézi szakmai balesetvizsgálati cikkeivel. A szerző engedélyével lehetőséget kaptunk arra, hogy a baleseti tapasztalatokat, tragikus eseményeket pontosan felidézve az olvasóknak tovább adjuk.

Ezért a Vasútgépészetben, továbbá a szaklap internetes felületén, a vasutgepeszet.hu/ egyre több, reméljük soha nem ismétlődő balesetek vizsgálati jelentéseit közzé tehetjük.