



ELŐHEGYI ISTVÁN

okl. közlekedésmérnök
ny. mérnök főtanácsos
GYSEV Zrt.

A közlekedés emlékezetes balesetei, katasztrófái

5. rész Szemed a pályán legyen! (1)

Ismert, bár Párizs nem legszebb emlékeit idéző kép egy mozdonyt ábrázol, amely a Gare de Montparnasse pályaudvar homlokfalát áttörve zuhant az úttestre illetve a pályaudvar előterére, pontosan szemben megállva az akkor még nem létező Montparnasse toronnyal (hivatalos nevén: Tour Maine-Montparnasse (210 m)). A párizsiak ezt a képet 1895. október 22-én élőben láthatták, amikor egy pénteki napon a baleset bekövetkezett.

Az akkori francia „Compagnie des Chemins de fer de l’Ouest” (Nyugati Vasúttársaság) Granville-ből (normandiai kisváros a Saint-Malo-i öböl ellentétes partján) Párizsba tartó vonata nem tudott megállni a Gare Montparnasse fejpályaudvar ütközőbakja előtt és az ütközőbakot, a pályaudvar homlokfalának üvegablakait összetörve zuhant a mozdony az úttestre (1. ábra).

A vonat 08:45 órakor indult el Granville-ből néhány perces késéssel és 15:55 órakor haladt be Párizsba a Gare Montparnasse pályaudvarra. A mozdonyvezető *Guillaume-Marie Pellerin* volt, ekkor már 19 év szolgálati idővel rendelkező és saját vasutas élményeinkből is megítélhetően már sokat tapasztalt ember lehetett.

A mozdony Westinghouse-fékkal volt felszerelve, amelynek első példányát a fejlesztője *George Westinghouse* csak 1873-ban mutatta be. A mozdonyvezető azonban, ekkor még ifjú titánként ezzel nem találkozhatott és mikor mintegy húsz évvel később erre sor került, akkor kezelésére oktatást nem kapott. Sőt arról világosították fel, hogy a gyorsan kopó

fékbetétek kímélése végett inkább a mozdony és a kocsik kézifékjét használja.

Az ajánlott módszer, tekintve a Párizs környéki síkvidéki pályaviszonyokat még megfelelő is lehetett volna, ha a mozdonyvezető jól becsüli meg a sebességet és óvatosabban közelíti meg a megállási helyet, különös tekintettel a fejpályaudvarra. De az események bizonyítják, hogy nem így történt, az utolsó pillanatban kezdte meg a fékezést és már a rendes helyen megállni nem tudott. A veszélyt látva a mozdonyvezető *Pellerin* az ütközés előtt a fűtőjével együtt kiugrott mielőtt a mozdony a

pályaudvar homlokfalát kiütötte volna. A mozdony természetesen megállás nélkül haladt tovább és áthaladva a falon lezuhant az egy emelettel lejjebb lévő „Place de Rennes” elnevezésű pályaudvari részre és a képen látható helyzetbe került. Az anyagiakat tekintve más baj nem történt, a szerencse közbeszólt és egy a pályaudvar előtt közlekedő villamos selejtezését is sikerült elkerülni. A szerelvény 12 kocsija is megúszta az ügyet, a peronon maradtak állva és még ki sem siklottak.

A személyi vonatkozások már súlyosak voltak. Az egyetlen halott egy hölgy *Marie-Augustine Aguilard*



1. ábra A párizsi Gare de Montparnasse pályaudvar homlokfalának látványa 1895. október 22-én
Bild 1. Anblick der Stierwand des Bahnhofes Paris Gare de Montparnasse

volt, aki éppen újságárus férjét helyettesítette a pályaudvar előtti téren. A vonatkísérő és öt utas könnyebben sérült. A halálos balesetet szenvedett hölgy két árván maradt gyermekét a vasúttársaság kártérítésben részesítette és a temetés költségeit is vállalta. A mozdonyvezetőt *Pellerin-t* és a vonatvezetőt *Mariette-t* bíróság elé állították és elmarasztalták. *Pellerin* 50 frank büntetést és kéthavi elzárást kapott, *Mariette-nek* 25 frank büntetést kellett fizetnie.

„Repetitio est mater studiorum”, ismétlés a tudás anyja, mondja a latin, ami kétségtelenül igaz és helyes, bár ebben kivételek lehetnének a balesetek. De a bizonyosság ennek épp az ellenkezője, és a példáért nem is kell messzire menni.

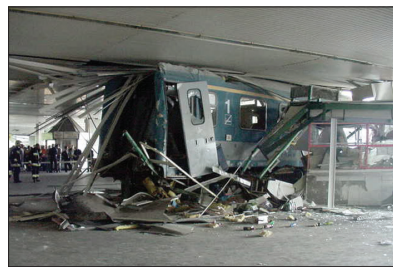


2. ábra Budapest Nyugati pályaudvar főbejáratának látképe 1962. október 4-én

Bild 2. Anblick des Bahnhofes Budapest West am 04.10.1962.

Hogy a latin mondás igaz, azt nem a kívánatos értelemben bizonyítja a Budapest Nyugati pályaudvaron 1962. október 4-én történt baleset, (2. ábra) amikor rendes tolatási műveletek közben következett be a baj. A történet egyszerű és nem is egyedi. Betolás előtt elfelejtették összekapcsolni a kalauzkocsit a szerelvény többi kocsijával. Így az betoláskor

szabaddá válva 14:21-kor összetörte az ütközőbakot majd a csarnok falát, kijutott a Lenin körútra (ma: Teréz körút) és a járdán, az úttesten még 14 m-t megtéve állt meg. A kocsit a baktól számítva összesen 27,5 m-t tett meg, ebből a terepviszonyokat figyelembe véve becslést lehet tenni a betolási sebességre is. A szerencse a párizsi esethez hasonlóan itt is közbeszólt, mert mindenképpen ennek kell értékelni azt, hogy a délutáni forgalom ellenére az anyagi káron kívül személyi sérülés nem történt. A párizsi eset ismétlődése szembevetendő, hiszen idézőjelben szólva majdnem hasonló „látványkép” született mindkét esetben, és az eset sem egyedi. A vasút története folyamán komoly képsorozatot lehetne összeállítani a kísértetiesen ismétlődő esetekről, az ehhez vagy másokhoz hasonlóakról. A Budapest Déli pályaudvaron 2004. július 29-én történt baleset még egy példa arra, hogy a sorozatnak nincs vége. Itt hasonlóan az előző eseményekhez betolás közben a figyelmetlenség következtében és az óvatosság teljes hiányában sikerült összerombolni a pályaudvari büfé épületét. (3. ábra)



3. ábra A Budapest Déli pályaudvaron 2004. július 29-én történt tolatási baleset
Bild 3. Verschubunfall am 29.07.2004. in Budapest Südbahnhof

A normandiai város neve Granville a másodszer is előfordul a balesetek történetében, Ausztráliában ismétlődik. „Nomen est Omen”, „A név intő jel”, idézhetnénk *Titus Maccius Plautus* római köztársaságbeli színműíró szállóigévé vált mondását az 1977. január 18-án bekövetkezett baleset

kapcsán. Szerencsére ez a babona így nem igaz. A New South Wales, Sidney környéki Parramatta város részét képező Granville nincs összefüggésben Franciaországgal. Nevét 1880-ban Granville Leveson-Gower, Granville második Earl-jéről kapta és nem az „Omen” hanem az emberi hanyagság okozta itt Ausztrália történetének legsúlyosabb vasúti balesetét. (4. ábra)



4. ábra A nyomtáv-bővülés rendkívül súlyos balesetet okozott a Sidney környéki Parramatta városban 1977. január 18-án

Bild 4. Eine der Spuweitenerweiterung verursachte Unfall in Parramatta bei Sidney (Australien) am 18.01.1977.

A New South Wales Public Transport Commission társaság vonata 06:09-kor indult el Mount Victoria állomásról Sydney főpályaudvara irányába, amikor 08:10 órakor Granville pályaudvarra való bejárás közben a vonat kisiklott. A legnagyobb utasforgalmú csúcsidőben a tömött vonaton 83 ember vesztette életét, 210 további súlyos sérüléseket szenvedett.

A siklás oka nyomtáv bővülés, egyszerű és utalva az előzőekre „ismétlés”, ez gyakorta előforduló baleseti ok. Következményeiben rendkívülivé ezt az ismert jelenséget a helytette, ahol a baleset bekövetkezett.

A pályaudvarra behaladó vonat épp egy közúti híd, a Bold-Street híd acél-beton pillérei alatt haladt, amikor kisiklott. A pályáról lehaladó mozdony és szerelvény a híd több pillérét tönkretette, aminek következtében a hídszerkezet is a vonatra zuhant. A lendület következtében a mozdony és két kocsi a híd alatt még annak összeomlása előtt áthaladt. Az első kocsi, amely a szerelvényből kiszakadt, egy oszlopnak ütközött,

ami a kocsit valósággal kettészelte, 8 ember vesztette életét, 73-an megsérültek. A második kocsi a pályateszten megállt, de 64 ember megsérült. A mozdónyszemélyzet mindkét tagja is életben maradt. A nyolc kocsiból álló szerelvény maradó részét már súlyosan érintették a leszakadó hídszerkezet roncsai. A harmadik és negyedik kocsira rázúduló mintegy 570 tonnás szerkezet darabjai, a harmadik kocsiban 44 ember halálát okozták és 77-en sebesültek meg. Sorsát a negyedik kocsi sem kerülhette el, a mentésben résztvevők 31 halottat és 64 sebesültet számláltak meg. A véletlen itt is közbeszólt. A reggeli csúcsban a hídon állt a forgalom, de a hídszerkezettel együtt lezuhanó autók, bár ronccsá váltak, de utasik csodával határos módon túlélték a körülményeket.



5. ábra A leszakadó Bold-Street acél-beton híddal együtt leesett autósok túlélték a balesetet

Bild 5. Die Autofahrer, die mit der abgerissene Bold-Street Stahl-Beton Brücke heruntergefallen waren, haben den Unfall durchgelebt.

A közúti hidat később újjáépítették, de a közbszű támaszok nélkül, amelyek kidőlésével a hídszerkezet a baleset során leomlott és ezen az újjáépült hídon 2007-ben emléktáblát helyeztek el az esemény emlékére. Az ausztrál vasutakon több hasonló hídszerkezet is volt található, átfogó intézkedésként ezen hidak közbszű támaszoszlopait megerősítették.

Néhány tanulságot ezek a események is szolgáltatnak. A granvill-i baleset súlyosságát a híd pillérek kidőlése okozta. A Bp. Nyugati pá-



6. ábra GYSEV 1047 505-1 Taurus siklása Bp. Keleti 244-es váltójánál személyi és anyagi következmények nélkül

Bild 6. Die Entgleisung der GYSEV Lok in Budapest-Ost bei der Weiche No: 244, ohne persönliche Folgeschaden

lyaudvaron bekövetkezett balesetben egy oszlop szintén kidőlt, de köszönhetően *Gustav Eiffel* gondos tervezésének, ez nem vezetett a csarnok összedőléséhez. A granvill-i balesetből egy másik megfontolás is levezethető, a mérlegelés kérdése. Olyan esemény szemmel láthatólag máshol is előfordul, hogy a pálya karbantartása elmarad. Az viszont mérlegelés kérdése, hogy hol és milyen mértékben. Granvill-nél a hely döntőnek bizonyult, míg példaként említve a GYSEV 1047 505-1 Taurus esetét, amikor 2011. január 21-én Budapest Keleti pályaudvaron a 244. számú váltónál kisiklott. A balesetvizsgálat felmérte a pálya állapotát, amelyet hosszabban leírni lehetetlen, röviden pedig egyetlen, a fényképek pedig sokkolók lennének. A baleset azonban, annak ellenére, hogy a mozdony 4 tengellyel siklott, különösebb következményekkel nem járt, egyrészt a hely, a pályaudvar alárendelt vágányai okán, másrészt az alacsony sebesség miatt.

Probléma mindenhol, minden körülmények között előfordulhat, de az óvatosság, a körülmények mérlegelése, a helyes cselekvés az, ami ha meg nem is szüntetheti, de a „Repetito”-k

számát azért korlátozhatja. Korábban a MÁV mozdonyain ott díszelgett a felirat „Szemed a pályán legyen!”, igaz, hogy a szabályt akkor sem mindig tartották be, de ennek ellenére nem szabad elfelejteni. (Folytatjuk)

HÍREK

Az RZD Moszkva elővárosait szolgáló vonatokat rendelt

Az RZD (Orosz Vasutak) leányvállalata a Központi Elővárosi Személyszállítási Társaság, a Transmashholding, TMH leányvállalatát a Demikhovszkij Mashine Building Plant, (DMZ) bízta meg, hogy 26 ED4M sorozatú villamos motorvonatot szállítson a Moszkva környéki elővárosi közlekedés részére.

A szerződés szerint a DMZ 4 db 12 kocsis vonatot, és 22 db 11 kocsis egységet szállít ez év végéig. A légkondicionált vonatokban LED világítás lesz, és diagnosztikai rendszerrel lesz ellátva.

A TMH bejelentette, ezek a vonatok váltják fel az élettartamukat meghaladt villamos motorvonatokat, Moszkva legforgalmasabb elővárosi vonalain.