



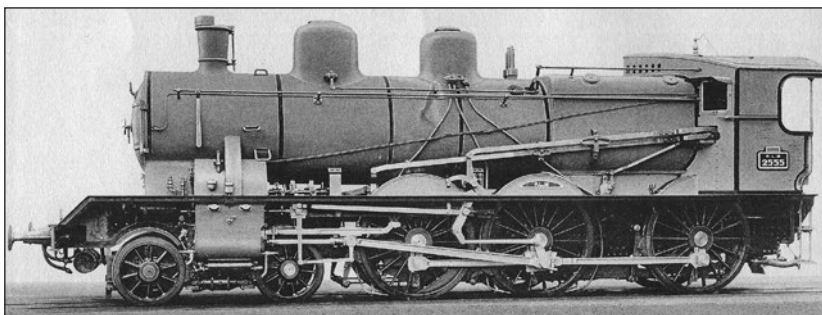
## ELŐHEGYI ISTVÁN

okl. közlekedésmérnök  
ny. mérnök főtanácsos  
GYSEV Zrt.

## A közlekedés emlékezetes balesetei, katasztrófái „Engedékenység és következmények”

1917. december 12-ét írunk és még messze az idő, amikor 1918. november 11-én a compiégne-i erdőben egy vasúti kocsiban aláírják a fegyverszüneti egyezményt Németországgal és attól is, amire a szemben álló hadseregek beszüntetik az el-lenségeskedéseket. De a nap mintegy 1000 katona számára, akik a háború addigi borzalmait túlélték, még nem sejtették a latin mondás szomorú igazságát „Vita nihil aliudquam ad mortemiter est”<sup>1</sup> (Az élet nem más, mint utazás a halál felé.). A karácsonyra szabadságolt katonák vonata a Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée<sup>2</sup> vasúttársaság Mont-Cenis (Vanoise Nemzeti Park) vonalán féknehézmény miatt kisiklott.

1917. október 24. és november 19. között került sor az Osztrák–Magyar Monarchia és a Német Birodalom, valamint Olaszország erői között a caporettoi áttörésre, amelynek következtében a Monarchia csapatai számára létrejöhett az előnyomulás Olaszország belseje felé. Az olasz csapatok helyzetének stabilizálására a francia 10. hadsereg négy gyalogos-hadosztályát, valamint két angol hadosztályt, 130000 embert dobta át Olaszországba Émile Fayolle vezérőrnagy (général de division) Franciaország későbbi marsallja parancsnoksága alatt. Egy hónap múlva, amikor a hadi helyzet stabilizálódott, akkor a Direction des tran-



1. ábra: A balesetes PLM 2592 pályaszámú mozdollyal azonos PLM 2555 mozdony

sports militairesauxarmées (DTMA), a hadsereg szállításvezetőseje intézkedett a katonák és a fegyverzet Franciaországba visszaszállításáról. A vonatokhoz katonai parancsnokokat rendeltek ki. A tervek szerint napi hatszáz katona szállítása történt volna meg. Az első vonat november 30-án leközlekedett, de a nagy feladat miatt a vonatok számát növelni kellett, ami természetesen további problémák okozója lett.

A 612, illetve a határ miatt átszámított PLM ML 3874 számú Milánóból Chambéry, Lyon irányába közlekedő katonavonat 19:30-kor érkezett Modane határállomásra. A vonatban egy-egy paklikocsi volt az elején és végén, továbbá 15 régi olasz négytengelyes favázás forgóvázás személykocsi, amihez még két kocsit itt soroztak be. A vonaton hivatalosan 982 katona utazott. A kocsik közül az első három légnymásos Westinghouse fékkel, hét darab kézfékekkel volt felszerelve, a többi

pedig fékkel egyáltalán nem rendelkezett. A vonat elegysúlya 526 tonna, négyszerese volt a megengedettnek, hossza pedig 350 méter volt, így fékezési szempontból nem megfelelő. A vonathoz két mozdony volt számításba véve, de műszaki hiba miatt csak egy, a 2592 pályaszámú járt rá a vonatra. A mozdony egy 110 km/h sebességű négyhengeres compaund mozdony volt. A vonatot a PLM Modane és Saint-Michel-de-Maurienne közötti jelentős 16 km hosszúságú 20 és 33% között váltakozó lejtésű szakaszán közlekedtetették.

A vonat Modane állomást 22:47-kor hagyta el a nagylejtésű pályaszakaszon. A mozdonyvezető már röviddel az indulás után úgy vélte, hogy a vonat sebessége rohamosan növekszik és ekkor sípjelzéssel utasította fékezőket a kézfékek behúzására. De a sebesség a teljes fékezés ellenére növekedett, majd teljesen ellenőrizhetetlenné vált. Több állomáson való áthaladás és mintegy

<sup>1</sup> Seneca mondása. Lucius Annaeus Seneca (Córdoba, ie: 4 körül – iu: 65.04.12.Tóma) római sztoikus filozófus, drámaíró és államférfi. Apjától megkülönböztetve, ifjabb Senecának (Seneca Minor) is nevezik.

<sup>2</sup> Die Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) 1857-1938 között Franciaország legnagyobb magánvasútja volt (10.124 km). A PLM vonalai Franciaország délkeleti részén, a Rhône folyása mentén Provence, a Côte d’Azur Svájc és Olaszország területén fekvettek, valamint a Párizs-Lyon vonalra terjedt ki.



2. ábra: Kép a baleset helyszínéről

150 km/h sebesség elérése után az Orelle és Saint-Michel-de-Maurienne közötti szakaszon kisiklott.

La Praz állomás főnöke az áthaladáskor látva az átrobogó vonat nagy sebességét, értesítette a Saint Jean de Maurienne-t, ahol egy brit katonákkal teli vonatot félreállítva megmenekített, megakadályozva a második, lehet még súlyosabb katasztrófát.

A kisiklott vonat roncsai mintegy 1300 méter hosszúságban szóródtak szét és a favázás kocsik között pedig kitört a tűz, amelyet a feltüzesedett féktuskók okoztak, amihez a vonaton helytelenül tárolt lőszer robbanásai csak fokozták. A tüzet csak másnap estére sikerült eloltani. A mentéshez a környéken lévő minden erőt, így brit katonákat is bevontak. A halottak számát 700-ra becsülték, akik közül csak 420-at lehetett azonosítani. Az áldozatokat a Saint Michel de Maurienne temetőjében helyezték el. A temetésen a francia és az olasz kormány is képviseltette magát. 1923 júniusában André Maginot<sup>3</sup> hadügyminiszter kezdeményezésére emlékművet emeltek az áldozatok emlékére, de 1961-ben holttesteiket a Lyon-LaDoua nemzeti katonai temetőbe helyezték át,

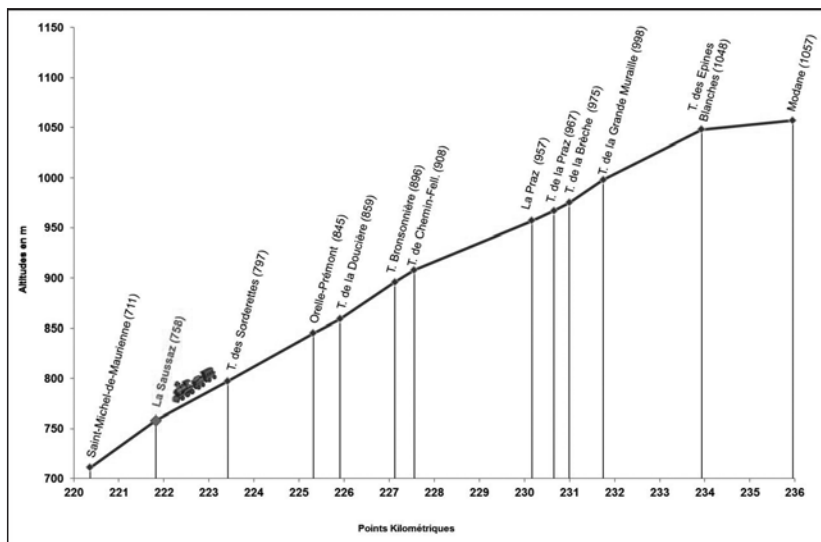
ahol már remélhetőleg végső nyugalmukat nyerték el.

A balesetből, ami jellegét tekintve nem az első, és ami még rosszabb, nem is az utolsó, legalább két tanulság is levonható.

Ha a vonat összeállítást és a fékezési viszonyokat nézzük, akkor a helyzet előre láthatóan katasztrófális. Az akkori fékezési előírások nyomára ugyan nem lehetett bukanni, ilyen lejtviszonyok mellett

valószínűsíthető lehet, hogy a vonat 40 km/h engedélyezett sebességét figyelembe véve a megfélemlenéshez nem férhet kétség. A fékezési problémát Lucien Girard mozdonyvezető is felismerte és először nem is volt hajlandó a vonat továbbítására, de a helyi katonai parancsnok<sup>4</sup>, egy hadnagy, erre azzal fenyegette meg, hogy hadbírótság elé állíttatja, mire a mozdonyvezető engedett. Erre a helyzetre sajnos illik Seneca egy mondása, „Plurimum mali credulitas facit.”, a bajok okozója a hiszékenységre (engedékenységre), ami a későbbi események tükrében be is következett.

Ha a függelmi viszonyokat nézzük, akkor a vonat menetéért, mint rendszeren a forgalmi személyzet, illetve műszaki kérdésekben a mozdonyvezető volt a felelős, semmi esetre sem a katonai parancsnok. Egy-egy bírósági, vagy hadbíróági tárgyalás procedúráját ismerve és ennek különösen háborús viszonyok közötti eredményét sejtve teljesen érthetővé válik a mozdonyvezető kockázatos vállalkozása. Engedékenysége eredménye ismeretes.



3. ábra: A balesetes vonalszakasz lejtviszonyai

<sup>4</sup> André Maginot (1877.02.17-1932.01.07) francia politikus, hadügyminiszter. Nevéhez fűződik az 1927–1932 között a francia–német, olasz–francia és a francia–luxemburgi határon épült, védelmi célokat szolgáló, korszerű erődrendszer, amelynek teljes hossza 350 km, az építési költség 5 milliárd franc volt. Értelme nem volt, mert a II. világháborúban a német páncélos kötelékek Belgium felől, ahol nem volt kiépítve, megkerülték.

<sup>5</sup> A jegyzőkönyvek itt Fayollenevet említenek, de rokonsági kötelék a főparancsnokkal és Franciaország későbbi marsalljával nem fedezhető fel.





4. ábra: Kép a baleset helyszínéről



5. ábra: La Saussaz, a baleset emlékhelye



6. ábra: Kép a baleset helyszínéről 90 évvel később

A bíróság ezt a helyzetet, a katonai parancsnok hatásköri túllépését értékelve a mozdonyvezetőt, aki a balesetből megmenekült, felmentette. Magát az eseményt viszont katonai titokká minősítették.

A baleset körülményeiről elgondolkodva érdemes megjegyezni, hogy hasonló jellegű helyzetek és rendelkezések, hatásköri túlkapasok békés munkaköri körülmények között is meglehetősen gyakorisággal fordulnak elő. A hatásköri túllépések, erőszakos és meggondolatlan rendelkezések a végrehajtókat sokszor állítják súlyos döntések elé. Az ebből eredő felelősségi kérdések és azok tisztázása viszont minden ilyen esetben súlyos viták alapja lehet és magában hordozhatja a hatalommal való visszaélés enyhébb vagy súlyosabb formájának lehetőségét.

## HÍREK

Pécs, 2015. október 21:

### Felavatták a pécsi vasútállomás megújult felvételi épületét

Ünnepélyes keretek között átadták az utazóközönségnek a pécsi vasútállomás felújított felvételi épületét. A MÁV egykori legendás főépítésze, Pfaff Ferenc tervei alapján 1900-ban elkészült állomásépület komplex felújítása során a műemlékvédelmi szempontokat is figyelembe vették. Az átadási ünnepségen beszédet mondott Csizi Péter Baranya megyei országgyűlési képviselő, Girán János, Pécs alpolgármestere és Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója.

A felújítás a MÁV állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálati fejlesztési programjának keretében, az Új Széchenyi Terv KÖZOP forrásából, az Európai Unió 1,4 milliárd forintos támogatásával valósult meg.

Mind a vasúttársaság, mind a kivitelező arra törekedett, hogy a 2014 elején elkezdett műemléki felújítás során az utasok számára minél kevesebb kényelmetlenséget okozzon, a munkákat ezért a vasúti forgalom teljes fenntartása mellett végezték.