



## BENCSIK LÁSZLÓ

Okleveles aranydiplomás gépészmérnök  
Okleveles közlekedési gazdasági mérnök  
Okleveles közlekedési igazságügyi műszaki szakértői szakmérnök  
Ny. MÁV igazgató

## A Császárfürdői baleset

LÁSZLÓ BENCSIK  
Mechanical engineer  
Certified transport economic engineer  
Certified Traffic Judicial Technical Expert  
Specialist  
Retired MÁV Director

### The Accident at Császárfürdő Station

#### Összefoglalás

2022. karácsonyán lesz 70 éve annak, hogy Buda Császárfürdő állomáson súlyos baleset következett be. A baleset következtében 26 személy életét veszítette, 57 személy megsérült. A baleset vizsgálat eltért a napjainkban megszokottól, vasúti igazságügyi szakértők meghallgatását mellőzve, a váltókezelő bűnösségét állapította meg a rögtön ítéltő bíróság. Az akkori koncepció per utóéletét, per újra felvétel eredményeit mutatja be a szerző.

#### Summary

It will be 70 years on Christmas 2022, since a serious accident occurred at the Buda Császárfürdő Station. 26 people died and 57 were injured in the accident. The accident investigation was different from the today's procedure. Without involving railway forensic experts, the switchman was immediately found guilty by the court immediately. The author presents the afterlife of the show trial at that time and the results of the retrial.

### I. A baleset következményei és a mentés

1952. december 26-án, karácsony másnapján reggel 6 óra 39 perckor Buda Császárfürdő állomásra szabad védőjelzés mellett behaladó, Szentendréről érkező, három M II típusú, villamos motorkocsival vontatott, kilenc favázás P III típusú kocsiból álló, légfékezésű 4017 számú HÉV személyvonat nem egyenes irányban a II. számú vágányra, hanem a helytelenül, kitérő irányban álló 11. számú váltó miatt az I. számú vágányra járt be, és ott kíméletlenül ráütközött a vágányon éppen összeállított 3422 számú vonat szerelvényére.

A baleset következtében a 4017 számú vonat utasai közül 26 személy életét

vesztette, 57 személy megsérült, akik közül öt személy életveszélyes, huszonkét személy súlyos sérülést szenvedett, akiket a mentők öt Budapesti kórházba szállítottak. A 110 és 101 számú fémvázás motorkocsi, valamint közéjük besorolt favázás 403 és 409 számú személykocsi siklott. A favázás építésű kocsik súlyosan rongálódtak. Ezekben a kocsikban következett be a halálos vagy súlyos balesetek többsége. A siklott, rongálódott járművek mindkét vágányt elzárták, ezért a forgalmat a helyreállításig autóbusszokkal és a baleseti helyszínig Filatorigát állomásról Császárfürdő állomásig közlekedtetett szerelvényekkel bonyolították le.

A műszaki mentésben a honvédség, a tűzoltóság és a HÉV Szentendrei

segélyszerelvénye vett részt. 14:43 órára a roncsok eltávolítása megtörtént, mindkét vágány felszabadult és forgalom megindulhatott.

### 2. A baleset helyszíne

A lebombázott északi vasúti összekötő híd a baleset időpontjában még újjáépítés alatt állt, emiatt az Esztergomból érkező MÁV személyvonatok nem a Nyugati pályaudvarra érkeztek, hanem a Császárfürdőnél kialakított és a fürdőről elnevezett ötvágányos, ideiglenes állomásra. Az állomást a MÁV és a FHÉV (Fővárosi Helyi érdekű Vasutak) közösen használta. Az esztergomi vonatok az I. vágányra érkeztek és arról indultak. A II. és III. vágány átmenő



1. és 2. ábra: MII 110 pályaszámú motorkocsi és a siklott, rongálódott egymásra torlódott személykocsik



3. ábra: 110 pályaszámú motorkocsi és a 409 pályaszámú személykocsi



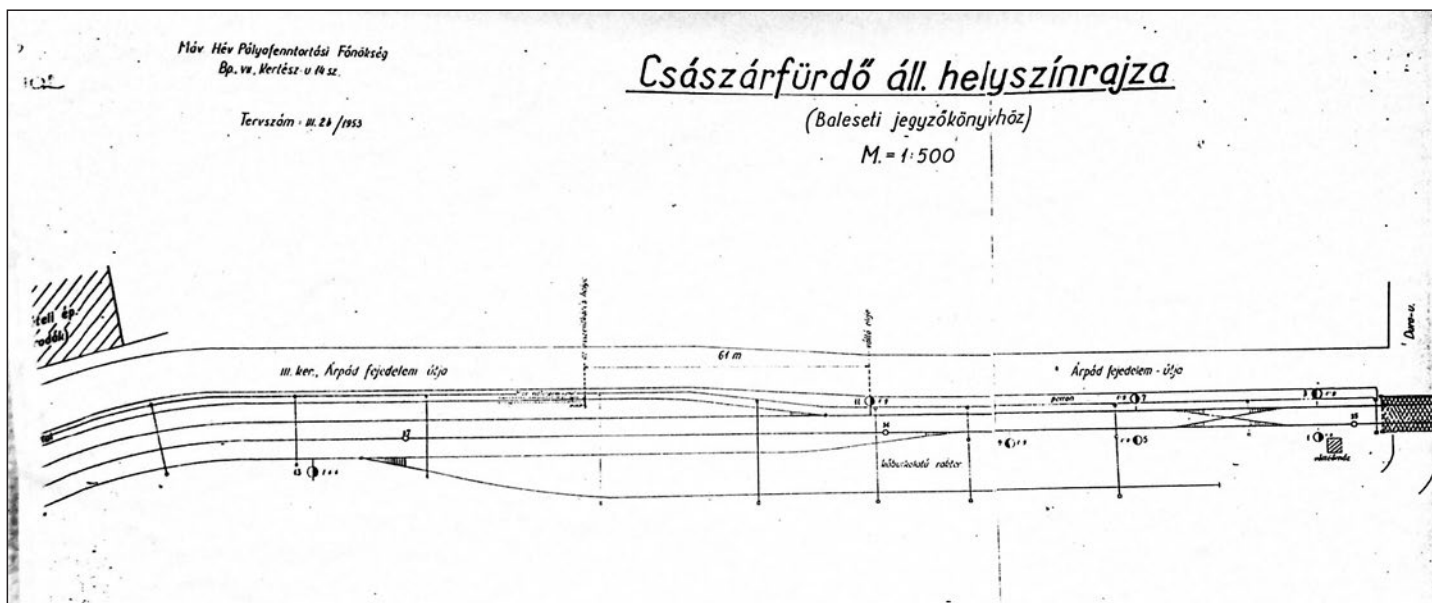
4. ábra: A mentési munkák 1



5. ábra: A mentési munkák 2



6. ábra: A kitérő irányba állított 11 számú váltó állítóberendezése és jelzője



7. ábra: Az állomás helyszínrajza

fővágány. A Szentendre felől érkező FHÉV- vonatok a Margit hídi végállomás felé a II számú vágányon, Szentendre felé a III számú vágányon közlekedtek. Az FHÉV vonat menetrend szerint nem álltak meg Császárfürdő állomáson.

A helyszínrajzon látható 1, 3, 5, 7, 11, 13 sz váltók helyszíni állítású, lezárható váltók. A II. számú vágányról az I számú vágányra terelő 11 sz váltónál oszlopra szerelt telefonnal lehetett kapcsolatba lépni a forgalmi szolgálattevővel.

Az állomáson szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozók: állomásfőnök, rendelkező forgalmi szolgálattevő, naplózó forgalmi szolgálattevő, gépkísérő (tolatásvezető), és váltóőrök (váltókezelők).

### 3. A baleset előtti forgalmi helyzet, a végrehajtott tolatási mozgás

Az I számú vágányra 6 óra 27 perckor érkezett Esztergomból a 3439 számú, gőzmozdony vontatású személyvonat, aminek 6 óra 42 perckor 3422 számú vonatként kellett volna visszaindulnia. 3439 számú vonat 324-656 pályaszámú gőzmozdonyát a II számú vágányon jártatták körbe. A vonatról lejárás, majd a II vágányra átállás után a kalauzkocsit is rátolták emberi erővel a mozdonyra. A menetirányban elől lévő szerkocsival a mozdony a rákapcsolt kalauzkocsival a II vágányon az egyenes irányban álló 11 számú váltón túlra kihúzott, majd a váltó kitérő irányba állítása után visszatolt az I számú vágányon álló 3422 számú személyvonat szerelvényére.

A tolatási mozgást a rendelkező forgalmi szolgálattevő engedélye és rendelkezése alapján az érvényben lévő utasításoknak és szabályoknak megfelelően végezték.

A tolatásban a mozdonyvezetőn kívül részt vett forgalmi személyzet a tolatásvezetői teendőket ellátó gépkísérő, és a váltóőrök. A körüljáráshoz szükséges tolatási mozgást 13 perc alatt kellett végrehajtani, mert az esztergomi vonat 6 óra 27 perckor érkezett, az át-

haladó szentendrei HÉV-et pedig 6 óra 40-percre várták, addigra kellett szabdá tenni a II. vágányt.

### 4. A politikai helyzet a baleset időpontjában

Az 1952-ben, egy héttel karácsony előtt került kiadásra a Minisztertanács 1050/1952(XII.17) számú határozata a Magyar Közlönyben:

„A minisztertanács a dolgozók régi kívánságára május 2. napját fizetett munkaszüneti nappá nyilvánította. Mivel a munkaszüneti napok számának növelése a termelésben nagy kiesést idézne elő, és a népgazdaság számára jelentős kárral járna, a minisztertanács egyidejűleg elrendelte december 26. napjának rendes munkanappá való változtatását. Rákosi Mátyás s.k a minisztertanács elnöke.”

### 5. A baleset vizsgálata

A MÁV és a rendőrség helyszíni vizsgálata megállapította, hogy a baleset hibás váltóállítás okozta, és „ezért M. I. váltóór hibáztatható”. Alaposabb vizsgálatra nem kerülhetett sor, mert az ügy az ÁVH kezelésébe került, és gyorsan szerették volna lezárni. A hatóság nem tartotta szükségesnek vasúti szakértők bevonását a vizsgálatba és nem vizsgálták, hogy az érintett vasúti alkalmazottak vonatkozó utasítások előírásait betartották-e, és ha nem, akkor az összefüggésbe volt e bekezdett balesettel.

M. I. első kihallgatásán még ezt mondta: „A váltó hibás visszaállítását nem szándékosan követtem el, megfelleltem arról, hogy én már előzőleg állítottam a váltót. Nyugodtan ott maradtam a váltó mellett a vonatot várva, meg se néztem a váltót, hogy milyen állásban van. A szerencsétlenséget nem szándékosan idéztem elő, az gondatlanságomból következett be, mivel megfelleltem arról, hogy előzőleg a váltón állítottam.”

M.I. újabb tíz órás kihallgatása után már ezt vallotta: „Beismerem, hogy a vonatot azért siklasztottam ki, a vona-

tok összeütközését azért idéztem elő, mert a népi demokratikus rendszer ellensége vagyok. Ugyancsak ellenséges beállítottságú ismerőseimmel, a bűncselekményt megelőző napon beszélgetést folytattam a kormány rendeletéről a december 26-i munkanappal kapcsolatban, és már akkor, a kormány szidalmazása közben megérlelődött bennem az elhatározás, hogy bosszúból szolgálati helyemen erőszakos cselekményt követek el.”

A vádlott „vallomásán” kívül semmi nem bizonyította, hogy M.I. előre kitervelte volna a balesetet.

Az akkori gyakorlatnak megfelelően a „vallomás” alapján a budapesti ügyészségi elnök A. Gy. felkérte a Budapesti Megyei Bíróság elnökét a statáriális ügyekben ítélkező tanács összehívására. A tanács rövid idejű tanácskozása, majd döntése alapján a tanács elnöke R. L. bíró kihirdette az ítéletet.

M.I-t a rögtönítélő bíróság főbüntetésként halálra, mellékbüntetésként pedig teljes vagyonekobzásra ítélte.

A bírósági „tárgyalás” a baleset másnapján december 27-én 16.15-kor ért véget. M.I. kegyelmi kérvényét elutasították. Az ítéletet még aznap 17 óra 10 perckor végrehajtották.

Hosszú „szünet után” 1953. április 7-én folytatódott a balesettel kapcsolatos bírósági eljárás, amikor a két másik gyanúsított, K. F. J. állomásfőnök és K. B. forgalmi szolgálattevő perét megtartották. 1953. szeptember 9-én a Legfelsőbb Bíróság K. F. J. állomásfőnököt bűncselekmény hiányában felmentette, K. B. forgalmi szolgálattevő vonatkozásában a korábban hozott ítélet felülbírálatát mellőzte, megállapította, hogy közkegyelmi rendelet alá esik, mentesült a büntetés, valamint a büntetett előítelel hátrányos következményei alól.

### 6. A perújrafelvétel és annak kapcsán kirendelt igazságügyi szakértők megállapításai

**6.1 A perújrafelvétel előzményei**  
„Néhai Károly Imre nyugdíjas közlekedési ügyész, aki 1989 után, miután

hozzáférhetővé váltak bizonyos le-  
véltári anyagok, önszorgalomból ne-  
kilátott, hogy a baleset körülményeit  
kivizsgálja. 1992-ben, a Vasúthistoria  
évkönyvben megjelent *Egy vasúti sze-  
rencsétlenség, amelyből koncepció-  
s per* lett című munkájában számos  
olyan körülményre hívta fel a figyel-  
met, ami kizárja, hogy M. I. szándé-  
kosan állította volna át a váltót. „Arról  
nem tudtam, hogy a bíróság cikkem  
megjelenésével egy időben foglalko-  
zott az ügygel. Megkerestem az akkori  
legfőbb ügyészt, B.E-t, aki miután át-  
tanulmányozta az anyagot, azt javasolta,  
hogy indítványozzák perújrafelvételt...  
A tárgyalásra 1995-ben került sor, a  
vasúti szakértők mellett beidéztek a  
még élő tanúkat is...”

A balesettel kapcsolatban a leg-  
főbb ügyészség 136-II263 /1993.bü  
szám alatt ismét vizsgálatot végzett  
melynek alapján a baleset okának kö-  
rülméneinek lehetőség szerinti tisztá-  
zása érdekében kirendelésre került  
igazságügyi műszaki szakértőként  
jelen cikk szerzője és igazságügyi  
forgalmi szakértőként SZ.J.

## 6.2 A per újrafelvétel során kirendelt igazságügyi forgalmi szakértő feladata

A per újra felvétel során kirendelt  
igazságügyi forgalmi szakértő fel-  
adata volt FHÉV 4017 számú sze-  
mélyvonat biztonságos közlekedésé-  
vel kapcsolatban szükséges forgalmi  
intézkedések leírása, valamint a ren-  
delkezésre álló dokumentumok és  
a FHÉV hatályos forgalmi utasítás  
előírásai figyelembe vételével a vég-  
rehajtott forgalmi műveletek elem-  
zése, a forgalomszabályozás során a  
balesettel okozati összefüggésbe hoz-  
ható utasításellenes szabályszegések  
megállapítása.

Az igazságügyi vasútforgalmi  
szakértő megállapításai:

Az F1 és F2 utasításban előírt mó-  
don végrehajtott tolatási mozgás be-  
fejezése után tervezték a 4017 számú  
FHÉV személyvonatot a II számú  
vágányon áthaladtatni, aminek biz-  
tonságos végrehajtásához az alábbi,  
HÉV F2 számú Forgalmi utasítás-

ban szabályozott intézkedések voltak  
szükségesek.

- a forgalmi szolgálattevő részéről az állomás ki és bejárati oldalán a váltóőrök (váltókezelők) értesítése a vonat érkezéséről a vonat száma-  
nak bemondásával
- váltóőrök (váltókezelők) a kapott értesítést kötelesek a szolgálati helyen előjegyezni, majd
- váltó és vágányút ellenőrzést tartani, a váltókat megfelelő irányba állítani és lezárni és ha be és kiha-  
ladás(áthaladás) szabad, azt a for-  
galmi szolgálattevőknek jelenteni

(A rendelkezésre álló vizsgálati  
anyagból, dokumentumokból nem  
volt megállapítható, hogy a rendel-  
kező forgalmi szolgálattevő a 4017  
számú vonat áthaladására vonatkozó  
rendelkezést, értesítést mikor, ho-  
gyan adta ki a tolatásvezető és a vál-  
tóőrök részére)

- a váltó és vágányút ellenőrzés során a váltóőröknek (váltókezelőknek) meg kell győződni a váltók helyes állásáról, használhatóságáról
- a váltók helyes állásáról és használ-  
hatóságáról a váltók lezárásakor a  
helyszínen, valamint a váltózárak  
szekrénybe zárt kulcsainak és a  
váltójelzők megtekintésével kell  
meggyőződni
- a váltók felügyeletével és ellenőr-  
zésével megbízott alkalmazottak-  
nak kötelességük a váltók helyes  
lezárását a forgalmi szolgálattevői  
és váltókezelői szolgálati helyen  
kifüggesztett lezárási táblázaton  
ellenőrizni
- a forgalmi szolgálattevőknek a védő-  
jelzőt „Szabad”-ra állítani csak  
akkor szabad, ha a váltó és vágány-  
ellenőrzés megtörtént, és annak  
megtartásáról a jelentéseket már  
megkapta

A forgalmi szakértő megállapításai-  
nak, és véleménye lényegének össze-  
foglalása:

- M.I. váltóőr amikor mozdony a rá-  
kapcsolt kalauzkocsival a II. számú  
vágányon történt „körüljárásakor”

az egyenes irányba álló 11 számú  
váltó csúcseinén túlhaladt és meg-  
állt, a váltót kitérő irányba állította  
és jelzést adott a gépkísérő illetve  
mozdonyvezető felé az I számú  
vágányra behaladásra, majd ezt a  
vágányon álló 3422 számú vonat  
szerelvényére rájáró mozdonyt  
kísérve elment a biztonsági határ-  
jelző körzetébe, és meggyőződött  
arról, hogy a mozdony a biztonsági  
határjelzőn belülré haladt-e.

- a vallomások adatai alapján M.I.  
váltóőr a 11 számú váltót a moz-  
dony váltón történt áthaladása után  
egyenes állásba állította, majd a  
váltó melletti oszlopra szerelt tele-  
fonról szabad bejáratot jelentett. a  
forgalmi irodába A jelentést nem a  
rendelkező forgalmi szolgálattevő,  
hanem a naplózó forgalmi szolgál-  
lattevő vette tudomásul, és azt to-  
vábbította a rendelkező forgalmi  
szolgálattevőknek, aki a védőjelzőt  
szabadra állította a 4017 számú vo-  
nat részére.
- a vasúti balesetvizsgálat vélemé-  
nyes jelentésében K.J szakértő M.I  
váltóőrt hibáztatta, mert a 4017  
számú vonat közlekedése előtt a  
vágány és váltóellenőrzést utasítá-  
sellenesen hajtott végre, a 11.sz  
váltót váltózár kulccsal nem zárta  
le, a kulcsot nem vette őrizetébe és  
nem vitte be az I számú őrhelyre és  
az ott lévő lezárási táblázattal nem  
egyeztette, a szabad vágányutat  
nem a rendelkező forgalmi szolgál-  
lattevőknek jelentette
- a rendelkező forgalmi szolgálte-  
vővel nem tartották meg a kötele-  
zően előírt váltózárkulcs egyezte-  
tést. ennek ellenére a rendelkező  
forgalmi szolgálattevő ezt figyel-  
men kívül hagyva a 4017 számú  
vonat részére „szabad” jelzésre ál-  
lította a védőjelzőt.

A rendelkezésre álló dokumentu-  
mok alapján a perújításban kirendelt  
igazságügyi vasútforgalmi szakértő  
vizsgálata alapján megállapította,  
hogy a 4017 számú HÉV vonat ré-  
szére nem tartották be az FHÉV F2  
Forgalmi utasításban előírt váltó és

vágányút ellenőrzést és ennek ellenére "Szabad" bejáratot biztosítottak a személyszállító HÉV vonat részére. Ezekért forgalmi szabály szegésekért K.B forgalmi szolgálattevő és M.I váltókezelő hibáztatható.

**6.3 A per újra felvétel során kirendelt igazságügyi műszaki szakértő feladata**

Az igazságügyi műszaki szakértő feladata annak vizsgálata volt, hogy a rendelkezésre álló vizsgálati anyag, tanúvallomások, a baleset előtt végzett tevékenységek, járműmozgások, M.I. váltóór munkavégzése során bizonyított tevékenységei elemzése alapján volt-e lehetősége arra, hogy a 11.számú váltó helytelen irányba történt állítást szándékosan elkövetesse.

A műszaki szakértőnek a szakértő részére feltett kérdés megválaszolásához a fentiekben hivatkozott dokumentumok adatainak elemzése mellett számításokat kellett végezni:

- a tolatási műveletek során a gőzmozdony valószínűsíthető út, idő sebesség
- a 4017 számú HÉV vonat valószínűsíthető út, idő sebesség adatainak megállapítás érdekében, és ezek eredménye alapján M.I. váltó kezelő tevékenységét értékelni, és megállapítani azt, hogy elkövetette-e szándékosan a helytelen váltóállítást.

**6.3.1 A gőzmozdony a HÉV vonat út idő adatainak számításai eredményei és M.I. váltókezelő tevékenysége mozgásának elemzése (M.I váltókezelőre vonatkozó tevékenységek dőlt betűvel írva)**

**6.3.1.1 A gőzmozdony út, idő adatainak számítása**

A gőzmozdony a 3939 számú vonatról lejárás, majd II. számú vágányon körüljárás és a 3922 számú vonatra rájárás teljes időtartama a szükséges 13 műveletem részletes elemzése alapján az egyes műveletek (szét-összekapcsolások, irányváltás, kalauzkocsi kézi mozgatás, mozgások sebessége és távolságok) időigénye

figyelembevételével folyamatos intenzív munkával 8...12 percidőtartam közötti érték lehetett.

Pályaszám: 324-656  
 Mozdonytömeg: 60,11 t  
 Tapadási tömeg: 42,6 t  
 Szerkocsi tömeg: 34,2 t  
 Poggyászkocsi tömeg: 20,4 t  
 Össztömeg: 114,7 t  
 Hosszúság: 17,53 m  
 Közepes vonóerő: 82,5 kN  
 Összféktuskóerő: 425 kN(légfék)  
 Fékhenger feltöltési idő: 6 s

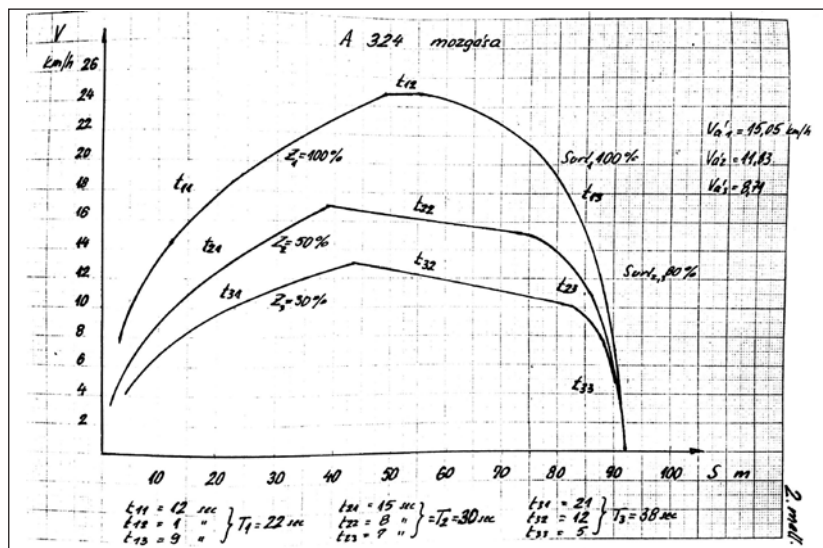
A körüljárás utolsó előtti fázisa a II számú vágányon a kalauzkocsival kihúzás a 11 váltó csúcspén túlra,

majd az utolsó fázis következett amikor az M.I váltókezelő által kitérő irányba állított 11 számú váltón át kb. 94 m úton visszafelé következett az I sz vágányon álló 3922 számú személyvonat szerelvényére. M.I váltókezelő a gőzmozdony mozgását gyalogosan követte abból a célból, hogy meggyőződjön arról, hogy a tolatógység a biztonsági határt betartotta-e.

A műszaki szakértő a gőzmozdony tolatás utolsó fázis valószínűsíthető időigényének megállapításához számítógépen működtetett erőmódszeren alapuló programot alkalmazott, melynél felhasználta az alábbi adatokat: mozdony tömeg, tapadási tömeg, poggyászkocsi (kalauzkocsi)



8. ábra: A 3239/3922 számú vonatot továbbító 324 sorozatú mozdony (illusztráció)



9. ábra: A 324-656 gőzmozdony valószínűsíthető mozgása

kocsi tömeg, járművek hossza, vonóerő, féktuskóerő, féktuskó súrlódási tényező, fékhenger feltöltési idő, a mozdony és kocsi alapellenállása. A számításnál több változatú vonóerőkifejtés mérték (30, 50, 100%) több fokozatú fékezés erőssége is (60, 80, 100%) figyelembevételre került.

A 324-656 gőzmozdony (+kalauzkocsi) valószínűsíthető mozgása a 3922 számú vonatra járáskor (a visszatolás kezdetétől a vonatra járásig kb. -91 m utat kellett megtenni

A mozgás időigénye a gyorsítás intenzitásának és a fékezés erősségének függvénye, aminek alapján a mozdony a 91 m utat a gőzmozdony 22...38 másodperc közötti időtartam alatt tehetta meg. Az óvatosabb rájárás időigénye a hosszabb érték.

A balesetvizsgálati anyag alapján az **ütközés időpontjában** a körüljárás utolsó tolatási művelete végén, amikor a mozdony a kalauzkocsival már rájárt az I számú vágányon álló 3922 vonatszerelvényre, a **gépkísérő kocsik között tartózkodott** összekapcsolás céljából. Ez azt valószínűsíti, hogy az összeütközés a gőzmozdony vonatra rájárása után kb. 5...15 másodpercen belül bekövetkezett.

### 6.3.1.2 A 4017 számú HÉV vonat út, idő adatainak számítása és M.I. váltókezelő tevékenysége

A dokumentumok adatai, illetve a járművezető elmondása alapján a HÉV vonat Császárfürdő állomás védőjelző

(bejárási jelző) előtt kb. 150 m távolságra kb. 30 km sebességgel haladt, amikor a védőjelző „Szabad” jelzésre váltott, amit észlve gyorsított. A gyorsítás kezdetekor a HÉV vonat az elütési helytől kb. 506 m távolságra (43 másodperccel az ütközés előtt) volt. A védőjelző és a 11 számú váltó távolsága kb. 295 méter.

*A baleset előtt kb. 43 másodperccel történt a védőjelző „Szabad” állásba állítása, a M.I váltókezelő részéről a naplózó forgalmi szolgálattevő felé tett telefoni jelentés alapján. A jelentés akkor történt, amikor körül járáskor a gőzmozdony a kitérő irányba állított 11 sz váltóról az I számú vágányra behaladt. Ebben az időpontban M.I váltókezelő a 11 számú váltó csúcssínhez közeli oszlopon lévő telefontól tartózkodott.*

*A telefoni jelentés után M.I elindult a 11 számú váltó biztonsági határjelző felé ellenőrizni, hogy a tolatóegység elhagyta-e a biztonsági határjelzőt.*

A HÉV vonat járműveinek tömegét és az utastömeget a három motorkocsi vonóerejét, a vonatellenállást figyelembe véve a 30 km/h sebességről kezdeményezett gyorsításkor a gyorsulás  $0.16...0.17 \text{ m/s}^2$  lehetett, aminek figyelembevételével a vonat kb. 375 m úton kb. 33 s időtartam alatt gyorsulhatott fel az engedélyezett 50 km/h sebesség értékre. 50 km/h sebesség elérésekor a HÉV vonat 11 számú váltótól kb. 70 m-re (ütközési helytől 131 méterre / kb.11 másodpercre/ lehetett).

A gőzmozdony vonatra rájárás és az ütközés időpontja között legfeljebb 15 másodpercet véve figyelembe a gőz-

mozdony vonatra rájárásakor a HÉV vonat az ütközési helytől kb. 187 m, a 11 számú váltótól kb. 123 m távolságra (kb.9 másodpercre) volt.

A motorvezető elmondása alapján a gyorsfékezést a helytelenül álló 11 számú kitérő előtt 40...45 méterrel kezdte. Ezt figyelembevéve az ütközésig 101...106 méter állt rendelkezésre.

A fékutakat a valószínűsíthető 50 km/h fékezés előtti sebességen kívül 40 km/h és 30 km/h fékezés előtti sebességről is kiszámította a szakértő.

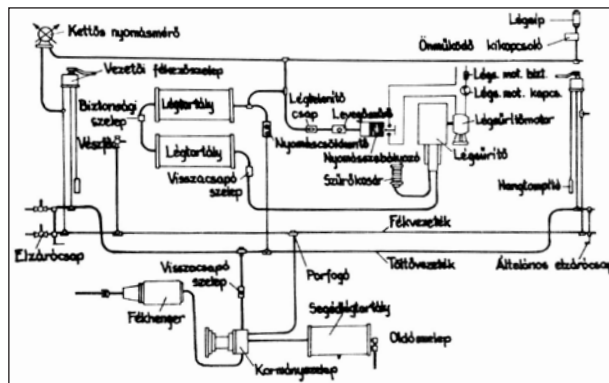
A mellékelt fékútgörbék tartalmazó ábrán a baloldali szaggatott függőleges vonalról a 11 sz váltó csúcssínjénél kezdeményezett, a jobboldali folyamatos függőleges vonalról a 11 számú váltó előtt 45 m-el kezdeményezett fékezés esetén olvashatók le az ütközési sebességek.

A súlyos rongálódások alapján 50 km/h fékezés előtti és 46...47 km/h ütközési sebességet lehet valószínűsíteni.

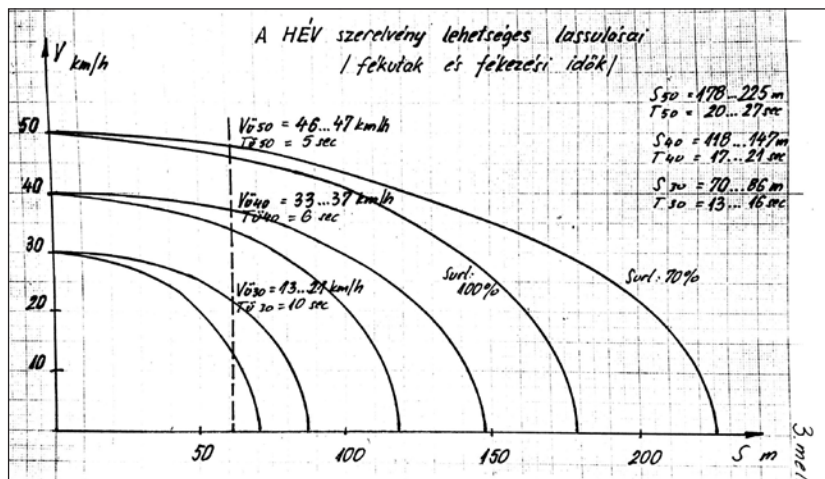
*A gőzmozdony megállásakor a mozdonyvezető és a mozdonyfűtő valomása alapján M.I váltókezelő a biztonsági határjelzőnél állt. A biztonsági határjelző a váltó csúcsától kb. 45 m távolságra van. M.I váltókezelőnek a tolatóegység biztonsági határon túli haladásáról való meggyőződés után biztonsági határjelzőtől a csúcssín végéig, illetve váltóállító szerkezetig legalább 45 m távolságot kellett megtennie visszafelé, hogy átállítsa a váltót. Amennyiben a gőzmozdony vonatra rájárásakor M.I váltókezelő késedelem nélkül elindul akkor 1,5 m/s gyalogos sebességet figyelembe véve, ennek az*



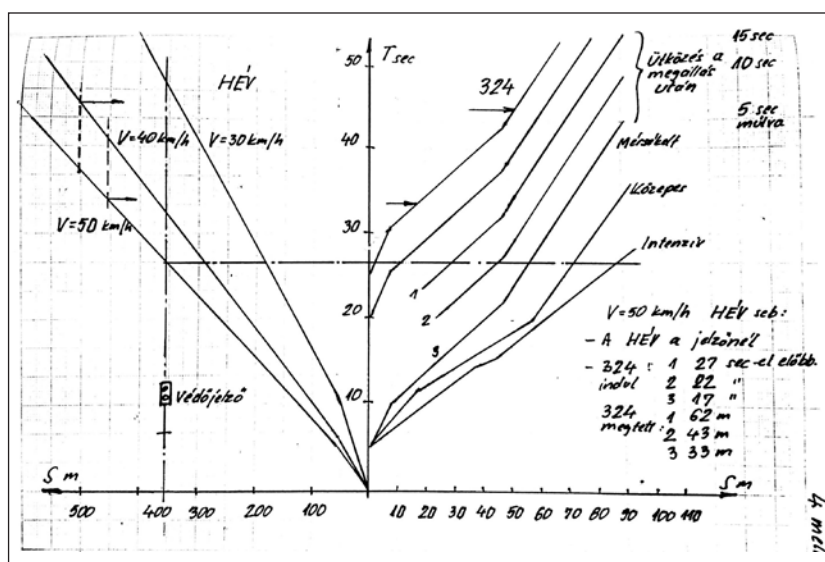
10. ábra: Az M II típusú motorkocsi (illusztráció)



11. ábra: A HÉV járműveken alkalmazott Lambertsen légfék



12. ábra: A 4017 számú HÉV vonat számított fékútjai



13. ábra: A HÉV vonat és a tolató egység valószínűsíthető kölcsönös helyzetei

útnak a megtételéhez 30 másodperc idő szükséges.

A HÉV vonatnak a gőzmozdony vonatra járásának időpontjától a 11 sz váltóhoz érkezésig csak kb. 9 másodpercre, míg M.I váltókezelőnek a biztonsági határtól a váltó csúcshíjához a váltó átállításához 45 m távolság megtételéhez kb. 30 másodpercre volt szüksége.

A HÉV vonat 11 számú váltóhoz érkezésekor a váltókezelő úton volt a 11 számú váltó felé, de odáig nem érhetett el, tehát kizárható, hogy a váltót szándékosan állította kitérő állásba. Nagy valószínűséggel figyelmetlenségből a 11 számú váltót a tolatási egység I számú vágányra történt bejárása után nem

állította egyenes állásba a HÉV vonat számára.

## 7. A perújrafelvétel során a bíróság ítélete

„A perújrafelvételt követően Fővárosi Bíróság 1995. június 26-án hirdetett ítéletet, amely M. I.-t felmentette a több ember halálát okozó, szándékosan elkövetett közveszélyű rongálás vádjá alól. Az ítélet indoklásában ez olvasható: „A tanúk vallomásának az összevetéséből, nem utolsósorban a szakértői vélemények alapján az teljes bizonyossággal megállapítható volt, hogy a rögtönítélő bírósági íté-

let alapját képező tényállás nem felel meg a valóságnak.” Ugyanakkor az indoklásban azt is rögzítették: „Azt ma már pontosan nem lehet megállapítani, hogy a szolgálattevő, a naplózó, a HÉV vezetője vagy esetleg M. I. gondatlansága okozta-e a balesetet.”

### Felhasznált irodalom:

1. A perújrafelvétel során az ügyész-ség részéről kirendelt igazságügyi szakértők részére rendelkezésre bocsátott dokumentumokat (balesetvizsgálati anyag, kihallgatási jegyzőkönyvek)
2. Dr. Károly Imre: Egy vasúti szerencsétlenség, amelyből koncepciók per lett (Vasúthistória évkönyv 1992)
3. Legát Tibor: Baleset Császárfürdőnél 1...3 cikksorozat (Magyar Narancs 2009)
4. A kirendelt szakértők részéről beszerzett dokumentumokat (HÉV F1, F2 számú Utasítás, Menetrendfüggelék, M II motorkocsi, PIII pótkocsi, 324 sorozatú mozdony műszaki adatai, fékszámítása)

**Bencsik László** a Fejér megyei Vál-on született 1945. július 21-én. Az általános iskolát Érden végezte el, majd a Vasútgépészeti Technikumban 1963-ban érettségizett.

Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Kar járműgépész szak, vasútgépész ágazatán 1968-ban szerzett gépészmérnöki diplomát.

1975-ben a Budapesti Műszaki Egyetem Gazdasági Mérnöki Szakon közlekedési gazdasági diplomát, 1987-ben a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki karán közlekedési igazságügyi műszaki szakértői diplomát szerzett.

2007. június 30-i nyugdíjba vonulásáig a MÁV szolgálatában az alábbi munkaterületeken dolgozott:

- 1968-ban a MÁV- Ferencvárosi fűtőházban mérnök gyakornok. Az előírt szakvizsgák (gőz, dízel villamos mozdonyvezetői, felsőfokú vontatási) letételét követően
- 1969-től 1971-ig a Déli fűtőházban mozdonyreszortosként a dízelmoz-

donyok karbantartási, üzemeltetési feladatait látta el

- 1971-ben a MÁV Budapesti Igazgatóság Vontatási osztályára helyezték át, ahol oktatási előadóként az igazgatóság vontatási területén a közszolgálati szakmai képzés, oktatás és a vizsgáztatás szervezése, azokban részvétel volt a feladata
- 1975-től 1978-ig MÁV Budapesti Igazgatóság Vontatási osztályán mozdonyügyi ügyintézőként a járműkarbantartás tervezése, szervezése, ellenőrzése volt a feladata
- 1978-tól 1987-ig mozdonycsoport vezető volt, ahol irányította a Budapesti igazgatóság vontatási szakszolgálat vontatójármű karbantartását és üzemeltetését.  
Fő tevékenysége mellett ellátta a Vontatási osztály futástechnikai és fékfelelősi szakmai feladatokat is. Szakmai tapasztalatai alapján tett újítási javaslatai közül több került megvalósításra.
- 1987-től 1989-ig osztályvezető helyettesként szakmai területe a mozdonyozás mellett a gépészeti és villamos felsővezetékberendezésekkel bővült.

- 1971-től vett részt vasúti balesetek vizsgálatában, valamint 1971-től 1989-ig végzett baleseti műszaki mentés irányítást.
- 1989-től a 2007-évi nyugdíjazásig a MÁV Vezérigazgatóságon vasútbiztonsági osztályvezető, majd főosztályvezető volt, ahol a vasúti közlekedésbiztonság, tűz és veszélyes áruszállítási, vagyonbiztonsági területeket irányította. A vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatban felmerült jogi, szabályozási, műszaki problémák megoldása érdekében a vasúti szakágak mellett több minisztériummal, hatósággal, kutatóintézetrel, egyetemmel működött együtt.
- 1992-től 2007-ig a MÁV Zrt. képviselőjeként az UIC biztonsági szakbizottság (Colpofer) munkájában vett részt
- az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB) elnökségi tagjaként valamint ORFK OBB-Vasúti Balesetmegelőzési Bizottság elnökéként szerzett tapasztalatokat, melyeket munkájában hasznosított
- Különböző vasúti szaktanfolyamokon (20 éven át mozdonyvezetői

tanfolyamokon), esetenként a MÁV Tisztiképzőben - szakfolyamatokat oktató

- Rendszeresen volt egyetemeken, főiskolák felkérésére konzulens, opponens, államvizsga bizottsági tag, szakmérnök képzésben előadó.
- 1982-évtől az igazságügyi miniszter kijelölése alapján igazságügyi szakértő. vasúti jármű gépészet, vasúti vontatás, vasúti és egyéb kötött pályás járművek, valamint közúti közlekedésbiztonsági műszaki (balesetelemzés) szakterületen
- Rendszeresen tart(ott) előadást szakmai konferenciákon (KTE, GTE, IRU) és más szakmai rendezvényeken.
- Több vasúti műszaki témájú oktatási segédanyag, vasúti gépészeti szakkönyv szerzője, társszerzője, melyek közül többet jelenleg is használnak a mozdonyvezető és vasúti tisztiképzésben.
- 2018-ban a BME-en ötven éves aktív mérnöki tevékenységének elismeréseképpen átvehette aranydiplomáját.

## HÍREK

### Néhány mondat a MÁV 2022. évi balesetei helyzetéről:

Februárban a MÁV Zrt. hálózatán 248 vasútbiztonsági eseményt jelentettek. Egy kisvasúti vonat mozdonya kisiklott, öt vonat mozdonyának áramszedője és a felsővezeték rongálódott. Vasúti területen összesen tizenketten



1. ábra: Vonatszakadás utáni felvétel Dunakeszi gyártelepen 2022.03.11. (Fotó Murárik László)

veszítették életüket, köztük hat öngyilkos. Öten súlyosan megsebesültek, köztük egy szolgálatát ellátó vasutas is, akit kövel támadtak meg. Vasúti átjáróban öt baleset egyikeben két átkelő gyalogos halt meg. Öt közlekedő vonat váratlan eseménye alakult ki. A tíz tolatási eseményben személyi sérülés nem volt.



2. ábra: A 21 72 332 9186-3 számú teherkocsi egyik kerekén volt a képen látható kerékfelrakódás látható 2015-ben Dunakeszin. (fotó Murárik László)