

ÜZEMI BALESETEK HAJDANI ERDEI VASUTAKON

KATÓ PÁL

A mai napig csaknem fél évszázad telt el az itt ismertetett balesetek óta. Nem vagyok biztos abban, hogy hibátlan és teljesen pontos leírását adtam a súlyos baleseteknek. Csak a súlyosokról emlékeztem meg, mert az 1929—1935. évi világgazdasági krízis miatt igyekeztek a minimális költséggel és csekély szakszerűséggel elvégeztetni a pályafenntartási munkálatokat (a szolymai pályamester szakképzettsége cipőfelsőrész-készítő volt), aminek növetkeztében kisiklás, sintörés, tengelytörés úgyszólván mindennapos volt amíg a negyvenes évek elején felújítottuk az erdei vasút felépítményét és műtárgyait.

A sors úgy hozta, hogy 1939—1944-es években a munkácsi kétszázezerholdas Latorca R. T. erdőgazdaság vasútépítési és üzemfelügyeleti osztályának a vezetője voltam. Az osztály feladata volt az erdei vasutak, rendezes nyomtávú iparvágányok, utak és egyéb erdei szállítóberendezések megtervezése, saját rezsiben való megépítése (az utolsó években 128 km-es kötélpálya is). Továbbá hat helyen üzemben lévő mintegy 100 km gőzüzemű, 760 mm nyomtávú erdei vasút üzemének felügyelete, és egyszemélyben én voltam a vasutak felelős üzemvezetője is. A csaknem hat évig tartó működésem alatt történt néhány olyan baleset, amelynek oknyomozó történetét azért érdemes leírni, mert tanulságul szolgálhat ma is az ilyen munkakörben dolgozó kollégáimnak. Veszélyes üzemben gyakori a baleset és a magashegységi erdei vasútüzem kiemelten veszélyes.

Azt lehetne gondolni, hogy szigorú balesetelhárítási intézkedésekkel el lehet hárítani a baleseteket előidéző körülményeket. Hát ez nem igaz. Elsősorban: az üzem működése sokkal változatosabb ahhoz, hogy minden ténykedését előzetesen szabályozni lehessen. Másodsorban: a túlzottan részletes forgalmi utasítás akadályozza az üzem forgalmát. Szolgájon például az 1906-beli nagy vasutas sztrájk, amely alatt *Tisza István* miniszterelnök részleges mozgósítással katonáknak vonultatta be a vasutasokat és mint katonákat rendelte vasutas szolgálatra. Mit tehettek, mást a vasutasok? Tovább szolgáltak, de állandóan kezük ügyében volt a MÁV forgalmi és jelzési utasítása, amelyet nagyon pontosan betartottak az utolsó betűig. Az eredmény...? — Napos késésekkel közlekedtek a személyvonatok és a sztrájkoló vasutasok megkapták a kövelt béremelést.

Természetesen nem következik ebből az, hogy hagyjuk a vasúti személyzetet úgy működni, mint jónak látja; hanem a forgalmi utasítás betartása mellett lehetővé kell tenni, hogy adott esetben a személyzet a körülményeknek megfelelően járjon el. Hangsúlyozom, hogy minden erdei vasúti balesetnél kimutatható valamilyen mulasztás a forgalmi vagy a pályafenntartási személyzet részéről, de előfordultak tervezési és kivitelezési hibák is. Ám lássuk a baleseteket.

Polenai baleset

Nem a mi üzemünkben történt, hanem a szomszédos vállalatnál, a Szolyvai Falepárló RT-nél. Ennek a vállalatnak Szolyván volt falepárló és fűrészüzeme és ehhez mintegy 30 km 760 mm-es nyomtávú, gőzüzemű erdei vasútja. Mind-ez a volt *Rákóczi*, később *Schönborn* birtokon, ahol a R. T. csak sok ezer hold erdőterületen a kitermelhető faanyagot vette meg. Ez a vállalat éppen olyan erdőpusztító volt, mint az Ung völgyében működő perecsényi Bantlin R. T. és a Szt. Miklóson működő Vulkán Gyufagyár R. T. Ezek a vállalatok nem voltak erdőgazdák, hanem erdőpusztítók. Ugyanis nem erdőterületeket vettek meg — ez a hitbizományi megkötöttség miatt nem is volt lehetséges — hanem csak a kitermelhető faanyagot, amelyet tarvágással néhány év alatt kitermeltek. A felújítás, erdőápolás természetesen ismeretlen volt ezeknél a vállalatoknál, de az erdőtulajdonosoknak sem volt pénzük a tarra vágott területek újraerdősítésére és így sok ezer hold rontott erdő keletkezett az első világháború előtt és a két háború között. Legfőbb ideje volt ezen merkantilista vállalatok megszüntetésének.

Még meg sem melegedtem az új munkahelyemen, amikor szóbeli bírósági idézést kaptam, amely szerint szakértőként kellett megjelennem a Szolyva R. T. polenai vasútjánál tartandó bírósági helyszíni szemlén. Mivel a két vállalat igen jó viszonyban volt egymással — nem akartam a jó viszonyt esetlegesen terhelő véleménnyel rontani — nem mentem el a helyszíni szemlére. Még akkor Kárpátalján katonai közigazgatás volt, a járási katonai parancsnok csendőrt küldött értem.

A balesetet már ismertem — hallomásból. Egy lebontás előtt álló szárnyvonalon a patakba nyúló töltést támasztó kőszekrény (kásica) faanyagja már revült volt (bükkfából készült) és a felette elhaladó gőzmozdony súlya alatt megroppant, a töltés hirtelen megsüllyedt és a mozdony a patakba fordult, kéménnyel lefelé. A mozdony konyhája behorpadt és a mozdonyvezető a tüzes kazánházhoz szorította, aki félig megsülve a helyszínen meghalt.

A bíróság (vagy ügyészség) a szemlét a baleset után több nappal tartotta meg, így amikor a helyszínt megvizsgáltam, a balesetnek és okának semmi nyoma sem volt. A mozdonyt már korábban kiemelték, elvitték, a pályát és a kőszekrényt kijavították, minden bizonyítékot eltüntettek. Kifogást emeltem az ügyésznél a helyszín megváltoztatása miatt és miután személyesen tárgyaltam az elhunyt mozdonyvezető özvegyével, családtagjaival, meggyőződtem arról, hogy megfelelően kártalanították, továbbá a fiát és lányát jó állásokba helyezték; szóbeli szakvéleményem az volt, hogy a helyszín teljes megváltoztatása miatt nem tudok tárgyilagos véleményt nyilvánítani, amit a bíró (ügyész) el is fogadott és nem emelt vádat a cég felelős üzemvezetője ellen.

Tanulság: 1. Bükkfából nem szabad több évi használatra kőszekrényt építeni.
2. Lebontásra kerülő vasúti vágányt az utolsó vonat áthaladásáig üzembiztos állapotban kell tartani.

Szinyáki baleset

Alig telt el az 1939. évből néhány hónap, amikor újabb bírósági idézést kaptam és ebben személy szerint engem tettek felelőssé a Latorca R. T. Szinyákvölgyi vasútvonalán 1938-ban történt hármas halálos üzemi balesetért. Nem mondtam ellent, hiszen ekkor még Érsekújváron voltam, én semmiképp sem vagyok büntethető. Ellentmondás helyett a helyszínen vizsgáltam meg a baleset körülményeit. A baleset ősszel történt egy lejtős (30‰) szárnyvonalon,

amelyen egy 16 tonnás gőzmozdony maga előtt hat rönkkel megrakott kocsit engedett lefelé gördülni. A kocsik 50%-os fékezésűek voltak és a hat féket három fékező kezelte. Már évek óta így közlekedtek minden zavar nélkül, de a baleset alkalmával az első truck hirtelen zökkenéssel kisiklott, a rönkkel rakott kocsik összes rakománya összetorlódott és a fékállásokon álló három fékezőt az összecsúszó rönkök halálra zúzták. A személyzet egybehangzóan állította, hogy a mozdony fűtőjétől megriadt szarvasok görgették le a hegyoldalon a laza köveket, amelyből egy a sín belső feléhez szorulva kisiklatta az első kocsit. Az első fékező nem láthatta azt, hogy a sín mellett kő fekszik, mert egy fékállásról két kocsit fékezett és az előtte lévő rönkrakomány nem tette lehetővé azt, hogy a követ megláthassa.

Megvizsgáltam a helyszínt és azt állapítottam meg, hogy a baleset levágásban történt, amelynek elég magasra nyúló rézsúje kődarabos anyag volt és még hat év elteltével sem nőtt be. A felszínén lévő kődarabok lazán voltak az anyagba beágyazva, a szerelvény rázásától is legördülhettek, ami valószínűbb, mint a szarvasok okozta kőgörgetés.

A felelős üzemvezető már Csehszlovákiában volt, felelősségre így nem volt vonható. A bíróság elfogadta a személyzet állítását és véletlen balesetnek minősítette.

Tanulság: 1. Olyan helyen, ahol a bevágás vagy levágás rézsúje lazán köves, legördülő kövekre számítani lehet, a rézsú aljában magasított bélésfalat kell építeni a legördülő kövek felfogására.

2. Kőgörgeteges helyen a vasúti személyzetnek egyike gyalogosan kell, hogy haladjon a vonat előtt.

Fakovai baleset

A baleset épülő vasútvonalon történt. A felépítmény készült és az egyik munkás egy messze elmaradt pályakocsit gyalogosan tolt a munkahely felé, de utolérte a zúzott követ szállító szerelvény, ahelyett, hogy a pályakocsit félre tették volna a vonat útjából, megegyeztek abban, hogy a pályakocsit a szerelvény maga előtt fogja tolni. Így is történt és a pályamunkás örömmel ült a pályakocsin mindaddig, míg a kelleténél sebesebb menetben kisiklott, a töltés lefordult és rázuhant a töltés oldalára esett pályamunkásra, akinek medencecsontját törte össze. A hatósági vizsgálatnál a baleset valamennyi szereplője egybehangzóan állította, hogy a pályamunkás a pályakocsit a kőszállító szerelvény előtt gyalogosan tolt elég sebesen ez ezért siklott ki. A szerencsétlenül járt munkás önmagát okolta a balesetért. A mozdonyvezető megmenekült a megérdemelt büntetéstől és a rokkanttá vált pályamunkás jó kapus állást kapott a vállalat szolyvai fűrésztelepén.

Tanulság: Kézi tolatású pályakocsit még lassúmenetben sem szabad gépi erővel mozgatni.

Izвори baleset

A latorcavölgyi fővonalból több szárnyvonal, rakodóvágány ágazott el. Egyik pl. keresztül vezetett a vereckei szoroson, de nem ezen a vonalon történt a baleset, hanem az izvorin, amely 2,5 km hosszú, majdnem teljes hosszában 96%-os vonal. A sínek szélessége meg volt növelve a sínnel azonos magasságú zárleccel, mert a sín koronájánál jóval szélesebb kocsikerekek így több homokot kaptak a fékezéshez. A műtanrendőri bejárásnál a hatóság előírta a

8 km-es maximális sebességet és azt, hogy minden lefelé haladó szelvény előtt lapáttal kell a szélesített síneket homokkal beszórni. Ezért 150 m-ként fedeles homokládák voltak a pályán elhelyezve. Nem is volt semmi hiba egy évig. Ezért már a vasúti személyzet elbizakodott lett és elhagyta a lapátos homokolást. De nem történt meg egyszer sem, hogy a lefelé haladó szerelvény megszaladt vagy megcsúszott volna.

Egy nyári napon szintén elmulasztották a lapátos homokolást és mire a felső rakodón elvégezték a kocsirendeztést és indultak lefelé — hirtelen nyári zivatar, vihar keletkezett, törtek az ágak, dültek a fák és a személyzet ijedtében gyorsabban eresztette lefelé a szerelvényt és szemerkélő eső is nedvesítette a síneket. A 20 tonnás mozdony hátul volt és előtte négy, rönkkel megrakott kocsival megszaladt, megcsúszott és a szerelvény fékezhetszerűen mind sebszebben haladt lefelé. A mozdonyvezetők ilyen esetben füttyjelekkel leparancsolják a fékezőket, akik még idejében leugranak, a fűtő előrekapaszkodik, a mozdonyvezető féket kissé engedve ráereszti a mozdonyt a kocsikra, a fűtő kirántja a csapszeget és a kocsikat elengedik. Ezek vagy kisiklanak vagy megállnak valahol, kisebb lejtésű vagy vízszintes szakaszon. Ennél a mentési eljárásnál nem kerül veszélybe a mozdony és személyzete, a rohanó szerelvényről leugró fékezők is megússzák kisebb-nagyobb zúzódásokkal.

Ez a vasútüzemi gyakorlat általános és elég gyakori volt, mert a megengedett sebességnél rendszerint gyorsabban ereszkedtek lefelé. A jelen esetben is ez történt. A mozdonyvezető leparancsolta a fékezőket, eleresztette a kocsikat, de az úgynevezett zárfékező, az első kocsik fékezője nem ugrott le, sőt visszaintett, hogy ő leviszi a szerelvényt. *Lebovics Iván* volt, a legjobb fékezőnk. Igen, sajnos csak volt, mert a kocsik a fő-völgybe kanyaradó éles ívben kisiklottak és *Lebovicsot* a rázuhanó rönkök halálra zúzták. A helyszínen halt meg.

Mire én az értesítést megkaptam és közúton 70 km-t megtéve a helyszínre érkeztem, az ungvári csendőrnnyomozó már megérkezett és olyan szakszerű helyszínrajzot és adatfelvételt készített, hogy megkérdeztem, mi volt mielőtt csendőr lett. Hát 15 évig mozdonyvezető! Sikerült azonban a meteorológiai intézet adatával véltenséget bizonyítani, mert 100 km-t meghaladó szélvihar már a *vis maior* esete, *Lebovics* családját pedig a vállalat egy éppen használaton kívül álló, üres erdészház ajándékozásával kártalanította.

Tanulság: A műtanrendőri eljáráson meghozott határozatokat szigorúan be kell tartani, különösen a nagylejtésű pályákon.

Szolyvai baleset

A Latorca-völgyi fővonalnak a szolyvai fűrésztelep előtt egy elágazása volt, amely a Szolyvai Falepárló R. T. telepére vezetett be. Ugyanis a falepárló már kitermelte a 1912. évben megvett erdőket és már a Latorca R. T.-től vásárolta a rönk- és tűzifát.

Az elágazásnál a falepárlóhoz irányított kocsikat a szerelvényből ki kellett sorolni és a telepre betolatni. Ez a művelet rendszerint angolozással történt — mégpedig a veszélyesebb módozattal, a húzatással.

Az „angolozás” olyan módja a kocsirendeztésnek, amelynél az eltérítendő kocsit előtt menetközben vetik át a váltót és a szerelvény két irányban halad tovább. Húzatással történő angolozásnál a mozdony meghúzza az eltérítendő kocsit, majd kissé ráfékez és ezalatt az egyik fékező kirántja az ütközőből a csapszeget, mialatt a másik fékező a haladó mozdony és kocsik között másik irányba állítja a váltót. Tilos — de még ma is alkalmazott módja a kocsirendeztésnek, még a MÁV-nál is gyakorolják a tolatásnál.

A balesetnél a csapszeget kihúzó fiatal fékező elkésett a művelettel, és a más irányba haladó 30 tonnás kocsit kisiklatta a 14 tonnás mozdonyt, amely kéménnyel lefelé lefordult a töltésen. Nem sérült meg senki, hibátlan maradt a mozdony is.

Tanulság: Angolozási tilalmat be kell tartani.

Osza-i baleset

Az Osza-patak völgyében volt egy mintegy 8 km hosszú erdei vasutunk, rakodóval és rendes nyomtávú iparvágánnyal. A rakodótér 6‰ és ez alatti lejtőben volt és ezen több elosztó vágány. A rakodótér és az iparvágány között is volt egy erdei vasúti vágány, hogy közvetlenül kocsiról kocsira is lehessen rakodni. Ennek a közelítő szakaszon a lejtése mintegy 10‰-es volt.

Ezen a közbenső erdei vasúti vágányon állva, egy rakodómunkás tűzifát rakott MÁV-vagonba. Felettük a rakodótéren egy benzin-elektromos mozdonyral kocsirendezést végeztek és meglöktek egy álló kocsit, amely a 6‰-es lejtőn legördült az iparvágány melletti rakodóvágányra és halálra zúzta az ott egyedül dolgozó embert, aki — mivel mind a két fülére süket volt — nem hallotta a sebesen közelítő kocsit zaját. Büntető eljárás nem indult.

Tanulság: 1. Teljesen süket embert ilyen helyen tilos egyedül foglalkoztatni.
2. Olyan vágányt, amelyen nemcsak a vasútüzemi személyzet dolgozik, vágányzáró sorompóval kell biztosítani az esetleg legördülő kocsik ellen.

Szolyvai baleset

A vasútüzem szolyvai javító műhelye előtt volt egy csonka vágány, amelyen a hibás kocsik javítása történt. A vágány vízszintes volt. 1944 nyarán egy me-revszekrényes kocsit úgy állítottak be javításra, hogy egyik végén befékezve, a másik végét felemelve az ütköző alatt egy talpfával támasztották alá.

Az egyik lakatos ebedítő alatt eltávozási engedélyt kapott és a labilis feltámasztott kocsit alatt szedte össze a szerszámait. Éppen a feltámasztott kocsit alatt görnyedt, amikor a támasztó talpfa az ütköző alól kicsúszott és a közel 10 tonnás kocsit széles tányerű ütközője a szerencsétlen ember derekára zuhant.

A balesetet vizsgáló bizottság 1—2 órán belül megjelent a helyszínen, megállapítva a szabálytalanságot, a szakszerűtlen aládúcolást mint közvetlen okozóját a balesetnek. Elrendelte a hulla helyszíni felboncolását — amelyen minden érdekeltnek jelen kellett lennie, nekem is.

Az igaz, hogy a kocsit máglyarakással kellett volna aládúcolni és nem egyetlen talpfával, a balesetnek több közvetlen oka is lehetett, amire csak következtetni lehet, mert — ebedítő lévén — a balesetnek szemtanúja sem volt.

Lehet, hogy a munkás maga lökte meg a labilis alátámasztást. Lehet, hogy az akkor kocsirendezést végző szerelvény rázta meg a talajt. Az is lehet, hogy a javító csonkára rátolattak és meglökték a rosszul feltámasztott kocsit. Az ügy a háborús események miatt nem nyert befejezést. A szerencsétlenül járt özvegye kapott egy jó állást a pénzbeli kártalanításon felül.

Tanulság: 1. Javításra felmelt kocsit máglyarakással, vagy megfelelő erősségű bakkkal szabad csak alátámasztani.
2. A kocsijavító vágányt vágányzáró sorompóval kell elzárni a rátolatás elkerülése végett.