

Közlekedéstechnikai Napok

Hogy is történt az 1968-as mendei baleset...

1968. december 22.

Budapest 2019. május 8.

Mészáros András
üzemmnök



VIGYÁZAT

**A következő előadásban a nyugalom
megzavarására alkalmas fotókat, illetve a
szóbeli információk
néhányakat érzékenyen érinthetnek**

18





ELŐZMÉNYEK

- Mende állomáson **1968. december 10-től** kezdődően DOMINO rendszerű egyközpontos nem tolatóvágányutas , vágány-foglaltságot ellenőrző korszerű állomási biztosítóberendezés üzemelt;
- Mende és Sülysáp állomások között **1968. december 20-án 15:00 órától** kezdődően kétvágányú jobbjáratú közlekedés van. Korábban egyvágányú közlekedés volt és a járatos vágány a későbbi balvágány volt.

Bevezetés

- Az egész ország a karácsonyt várta, az ilyenkor szokásos bevásárlási láz és az ebből eredő feszültség minden pillanatra rányomta a bélyegét. A vasúti kocsik is megteltek mindazokkal, akik szeretteik számára hozták-vitték az ajándékokat;
- A vasúti szakszolgálatok már hetek óta készültek a rendkívüli forgalomra. Befejezték a vágányzárakat, ahol csak lehetett, megszüntették a lassújeleket, vidékről személykocsikat és mozdonyokat csoportosítottak át Budapestre, s többek között az utolsó hetekben üzembe helyezték Mende állomáson az egyközpontos, állomási vágányfoglaltságot jelző, Dominó rendszerű biztosítóberendezést, valamint december 20-án a Mende–Sülysáp közötti második vágányt;
- A forgalmi változásokat két héttel korábban parancskönyvileg, a közvetlen érdekelteknél vizsgáztatással, az előírásoknak megfelelően hozták a személyzet tudomására. Kivétel azért akadt – például a 424.141-es pályaszámú, békéscsabai mozdony Vésztőről segítőként kivezényelt másodfűtője (Csüllög Endre), aki esetenként fordult csak meg Budapesten, nem értesült a változásokról...

A 6616/A sz. vonat személyzete, melyet a 424-141 psz. mozdony továbbított:

- Papp László – mozdonyvezető
- Halász Ferenc – vonatvezető †
- Patai Ferenc – tüzelő mozdonyfűtő †
- Csüllög Endre – segéd mozdonyfűtő (Vésztő)

Az 5565 sz. vonat személyzete, melyet az M62-056 psz. mozdony továbbított:

- Szádvári Béla – mozdonyvezető
- Kósa Gábor – vonatvezető

Szomorú karácsony

Huszonkettedikén a 6616/a mentesítő vonat nyolc zsúfolt személykocsival futott ki a Keleti pályaudvarról. A mozdony vezetője **Papp László** egy 54 éves, többszörösen kitüntetett, kiváló képességű mozdonyvezető volt. Az 50 éves vonatvezető (**Halász Ferenc †**) ismerte foglalkozása szabályait, s mint utóbb kiderült, azokat – nyugodt körülmények között – pontosan be is tartotta. **A pályaudvaron ugyanis szigorúan ragaszkodott ahhoz, hogy az első személykocsi elöl lévő, hosszú, termes részébe ne engedjen be utasokat, hiába kérték, utóbb gyalázták őt a kisgyerekes szülők.** Hely híján sokan le is maradtak a vonatról... Bármennyire is ellentmondásos a helyzet, a vonatvezető ragaszkodása az előírásokhoz harminc, negyven életet mentett meg! A baleset következtében ez a termes rész ugyanis teljesen összeroncsolódott.

Vita a Keletiben

De mi is történt azon a napon? A személyvonatot a 424.141-es pályaszámú gőzmozdony, az 5565-ös tehervonatot pedig az M62.056-os dízelgép továbbította.

A személy mozdonyvezetőjéhez (Papp László) a beosztott fűtőjén (Patai Ferenc) kívül egy olyan fűtőt is vezényeltek (Csüllög Endre) , aki nem ismerte eléggé a Budapest-Keleti–Újszász–Szolnok fővonal viszonyait. Nem tudta például azt, hogy meddig kétvágányú, és honnan egyvágányú a vonal, erről azonban nem szólt a mozdonyvezetőjének.

A rendkívül súlyosan megsérült mozdonyvezetőt sokáig nem lehetett kihallgatni, ezért csak fél év múlva vált ismeretessé, hogy Budapest-Keleti pályaudvaron azon a napon a feszült és ideges ünnepi forgalmi légkörben a mozdonyvezető, illetve az állomási személyzet között heves, egészen az önérzetsértésig fajuló vita támadt.

Hatására a mozdonyvezető feszült idegállapota került, jóval zaklatottabb volt, mint egyébként. A Keletiben a vonatvezető olyan írásbeli rendelkezést kapott, hogy Mende–Sülysáp között a kétvágányú forgalmat jobb járattal felvették.

Mivel erről az utasításról mind a vonat-, mind a mozdonyvezető (és beosztott fűtője is) a honállomás, illetőleg a honos vontatási főnökség parancskönyvi rendeletéből értesült, a szóban forgó írásbeli rendelkezésnek egyikük sem tulajdonított különösebb jelentőséget. Kézbesítéskor a mozdonyvezető a rendelkezést el sem olvasta, a vonatvezető pedig nem követelte meg azt a nyilatkozatot, miszerint a mozdonyvezető a rendelkezést megértette, és tudomásul vette. Ám még ez sem járt volna végzetes következményekkel, ha a rendelkezés tartalmát a mozdonyvezető a vonal viszonyait csak kevéssé ismerő fűtőjével megbízható módon ismerteti. De nem tette... Ilyen előzmények után indult el a 6616/a számú vonat végzetes útjára.

Némileg felzaklatott idegállapotban indultak útnak. Mivel Csüllög csak elvétve dolgozott nagy gépen, a mozdonyvezető jobbnak látta, hogy beosztott fűtőjét Patai Ferencet osztja be tüzelni. Megérkeztek a Hámánba, kiszereletek szénnel, tüzet pucoltak, a 201-es őrhelytől pedig Papp László még fel is hívta a Szegeden főmozdonyirányítóként szolgálatban lévő fiát, hogy mennek át a Keletibe vonatra.

Ekkor tudta meg, hogy a másnapra tervezett disznóvágás érdekében a fia – Ifj. Papp László szegedi főmozdonyirányító – megbeszélte Pesti kollégájával, hogy egy korábbi vonattal fordítják vissza a gépet és a 6616/a sz. vonatot fogják továbbítani.

A Keletiben viszont nem tudtak a cseréről, mert az irányító elfelejtett szólni róla az ügyeletesnek. Idegeskedés, veszekedés, a mozdonyvezető felhívta Szegeden a fiát, aki beszélt a Pesti kollégával, ezután tájékoztatta az apját, hogy mégis csak a 6616/a sz. vonatot továbbítják. Ennek is volt köszönhető, hogy a menetrend szerinti indulási idő előtt negyed órával nekik kellett a tárolóból betolni a vonatot, nem volt gépkísérő, Csüllög pedig minden szó nélkül elment az indulás előtti percekben, mint később közölte, cigarettát venni. A mozdonyvezető fáradt is volt, előző szolgálatából kb. 22.40-re ért a fűtőháztól negyed órányira lévő lakásába, 4.00-kor pedig már jelentkezett erre a szolgálatra, vagyis az előírás szerinti pihenő ideje sem volt meg.

Ezek is közre játszhattak a Keletis szóváltásban és az írásbeli rendelkezés „elsüllyesztésében.”

Gondok a Keletiben...

Papp László mozdonyvezető Keleti pu.-on elküldte Csillag Endrét, hogy vegyen cigarettáért. Megkaptam a jelzést: indulni! De nem indulhattunk. Akkor elkövette el azt a hibát, hogy utána küldte Páta Ferenc fűtőt.. A jelzést visszavették, elengedtek egy személyvonatot, várni kellett.

Papp László mozdonyvezető egyre idegesebb lett. Jön a szolgálattelvő, hogy beírja a késést (8-10 perc). A mozdonyvezető azt mondta, hogy ne írjon be semmit, majd Szolnokig behozom!



Papp László mozdonyvezető elbeszélése 1996-ból...

Tudja, az előző esténél kell kezdeni. Szóval, akkor egy kései személyvonatot hoztam haza Csabára. A fűtőháznál ott várt a feleségem, hogy másnap disznóvágás. Na, megyek, hogy mi a másnapi vezénylés, hát mondják, hajnalban személyvonattal föl Pestre! Hét óra körül volt az idő, mondom, ilyen rövid pihenővel, hiszen mire itt végzek, tíz óra. Az volt a felelet, papíron megvan a pihenő, különben is, két napja pont én mondtam, hogy rövid pihenővel is vinni kell. Nem volt apelláta, úgyhogy éjfélbe feküdtem, reggel indulás!

Igen ám, de már avval kezdődött a nap, hogy nem volt csak egy fűtő, aki velem járt párban, holott szigorú szabály, hogy ilyen útra kettő kell. Mondják, mire kiállók meglesz a másik fűtő. Végre tényleg megjött...

Az én fűtőm mindent előkészített, úgyhogy a vésztőire bízta a kezdést, de mire Muronyig értünk, már fogyott a gőz. Kiderült, a vésztői ember 424-esen sohase fűtött, csak szárnyvonalon, vicinálisokon járt. Így aztán az én fűtőm fűtött Pestig. Szóval, fölértünk. Éppen a laktanyába indultunk, hogy megmelegítjük az ételt, meg pihenünk az esti indulásig, mikor telefonhoz hívatnak. A főmozdony irányító, Szegedről. Hát az a fiam! Azt mondja, hogy sajnos, nem tudnak az ünnepekre hazajönni, boldog karácsonyt kíván meg minden, aztán avval folytatja, hogy apuka, most áttérünk a szolgálati útra: úgy rendelkeztem, hogy van egy mentesítő vonat, amit apuka fog levinni. **Egy munkásvonat, ami sehol nem áll meg, tehát tapasztalt mozdonyvezető kell, mert egy fiatalat adtak, aki most vizsgázott. Így hamarabb is hazaér apuka!**



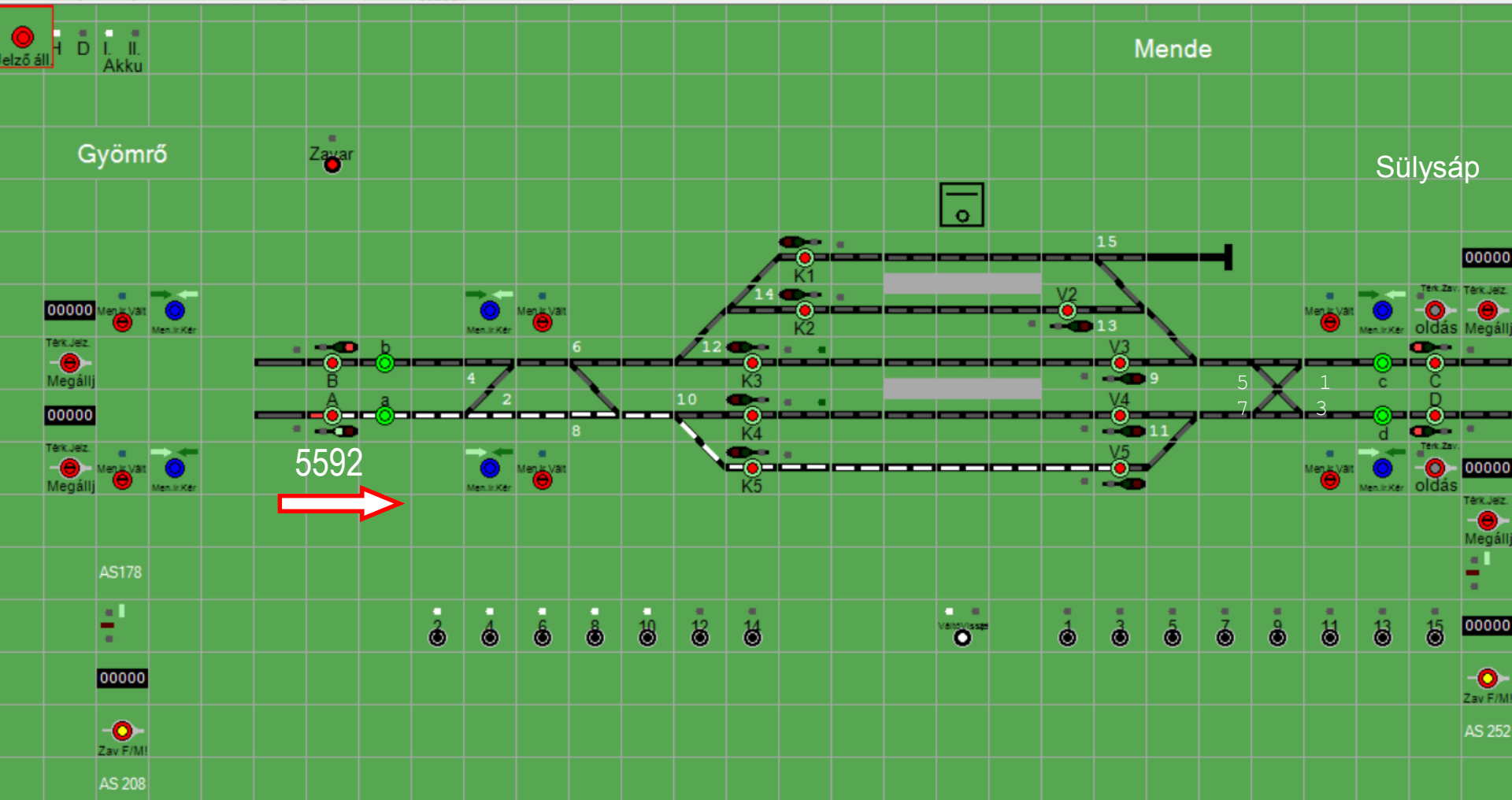
A biztosítóberendezés megjelenítése a TerVez2 Vasútforgalmi Szimulátor program segítségével készült.

Köszönet a Csapat tagjainak!

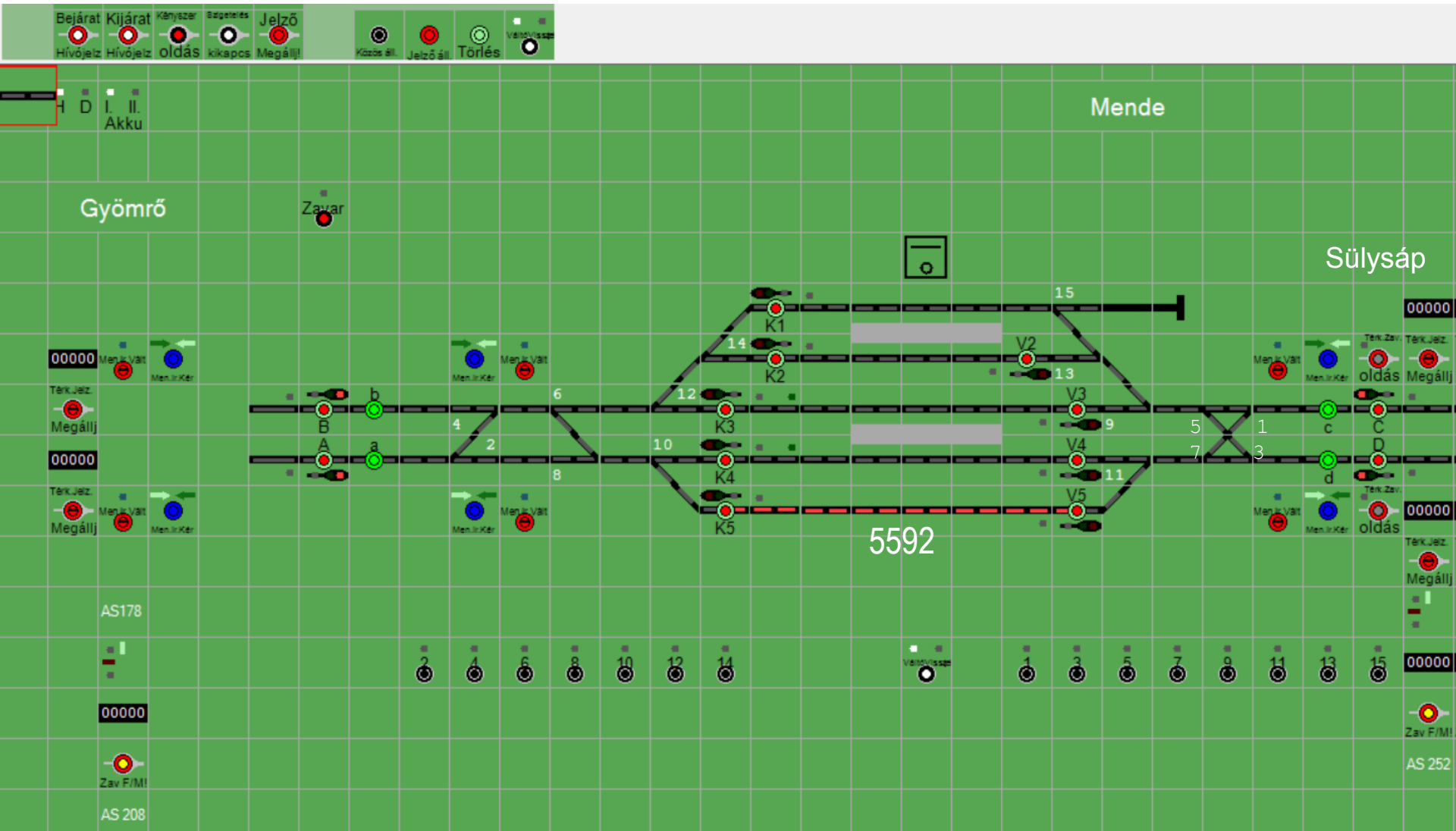
Külön köszönet Bárdos Imre úr részére az archív anyagokért.

Bejárt Hívójelz Hívójelz Kénszár oldás Szegetes kikapos Jelző Megállj

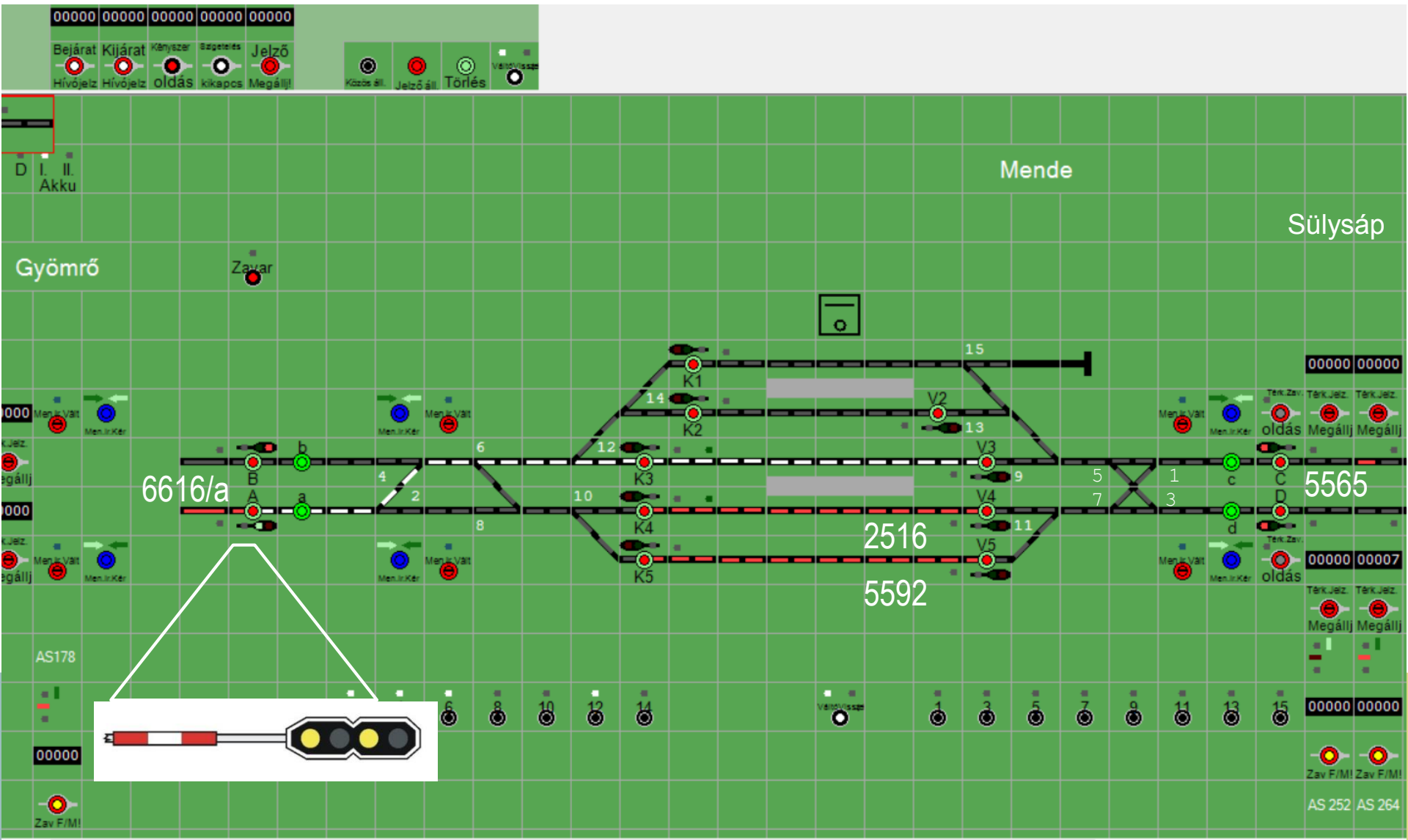
Közös áll. Jelző áll. Törles Vétvissza



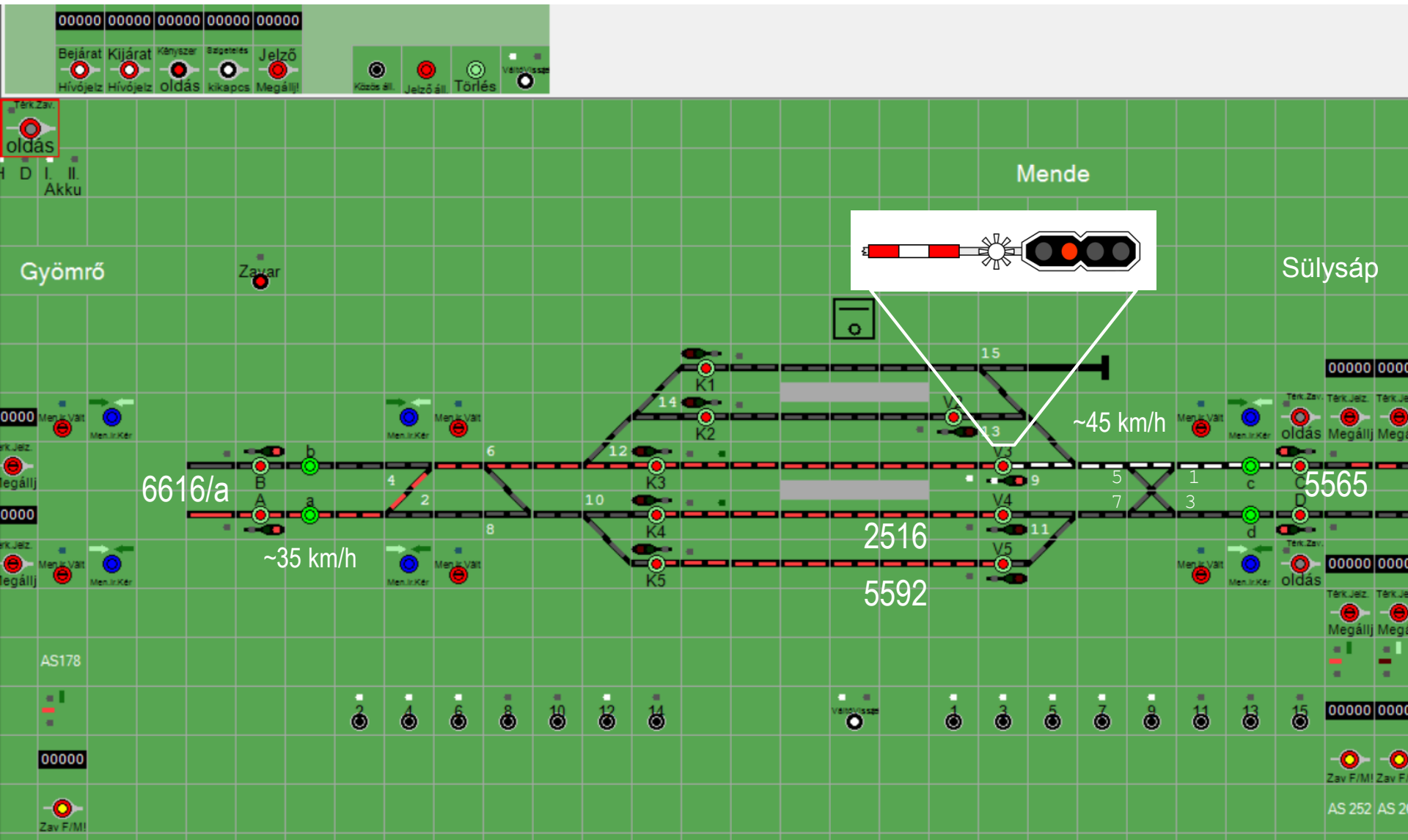
16:32 órakor az 5592 sz. vonat megérkezik Mende állomásra



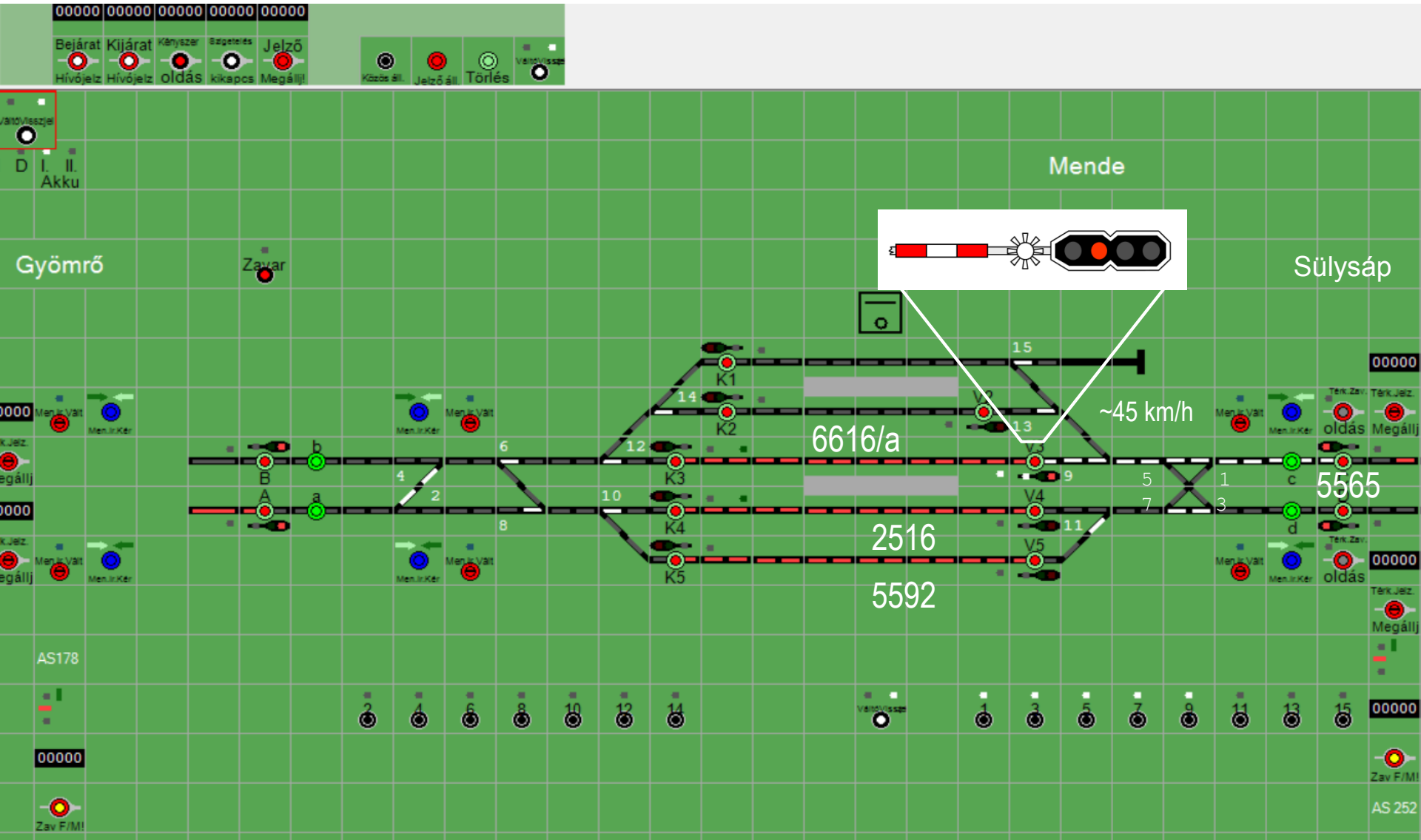
A 6616/a sz. vonat részére a bejárati vágányút beállítása, illetve a jelző kezelése



A 6616/a sz. vonat 16:55 órakor áthaladt Mende állomáson



A 6616/a sz. vonat 16:55 órakor áthaladt Mende állomáson



Szántai Ferenc fszt. 16:56 órakor már megnyugodva és gyanútlanul tért vissza a forgalmi irodába és telefonon közölte Sülysáp állomás fszt.-vel a 6616/a sz. vonat tényleges indulási idejét és egyben engedélyt kért a jobb vágányon – követő – 2516 sz. vonat részére.

Ezt követően a 2516 sz. vonat részére beállította a vágányutat.

00000 00000 00000 00000 00000

Bejárat Hívójelző Kijárat Hívójelző Kéhszer Oldás Bageterés Kikapcs Jelző Megállj

Közös áll. Jelző áll. Törés Vándorvissza



H D I. II. Akku

Mende

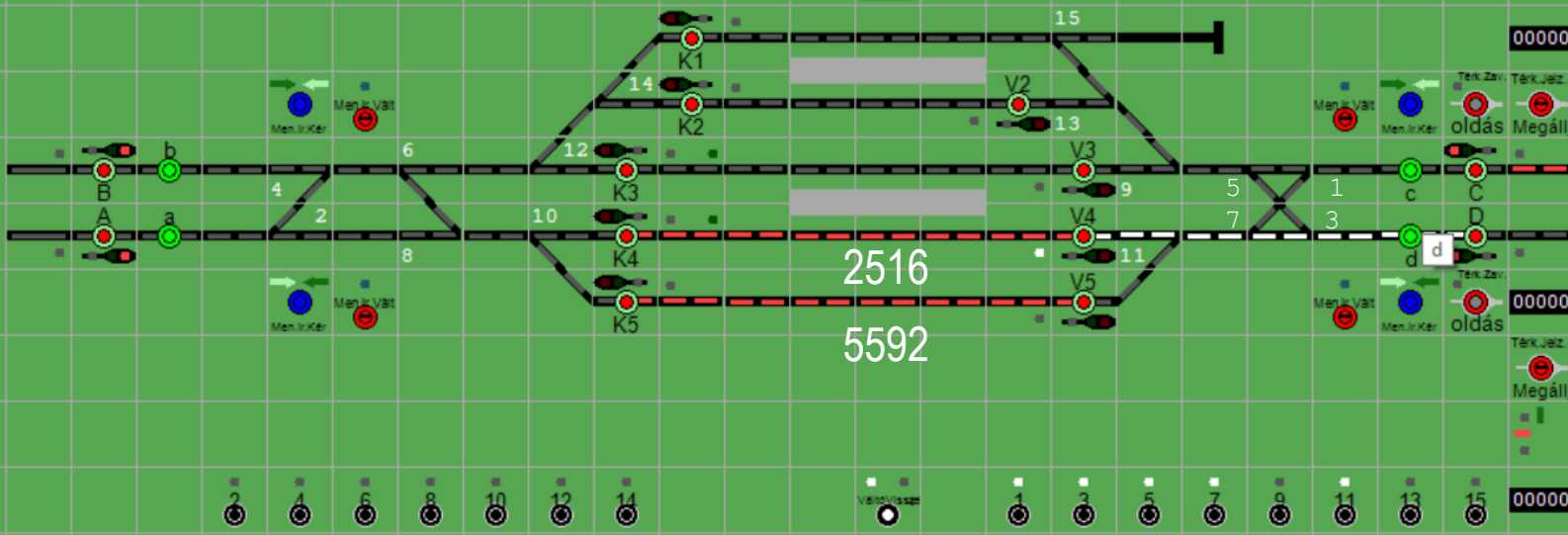
Gyömrő

Zavar

Sülysáp

00000 Menü Vált Menü Kér Ték. Jéz. Megállj

00000 Ték. Jéz. Menü Vált Menü Kér Megállj



2516

5592

AS178

2 4 6 8 10 12 14 Vándorvissza

1 3 5 7 9 11 13 15

00000

Zav F/M!

00000

Ték. Jéz. oldás Megállj

00000

Ték. Jéz. Megállj

00000

Zav F/M!

AS 252

00000 00000 00000 00000 00000

Bejárat Hívójel Kijárat Hívójel Kéhszer oldás Bepetelés kikapcs Jelző Megállj

Közös áll. Jelző áll. Törés Várvissze

Várvisszejel

H D I. II. Akku

Mende

Gyömrő

Zavar

Sülysáp

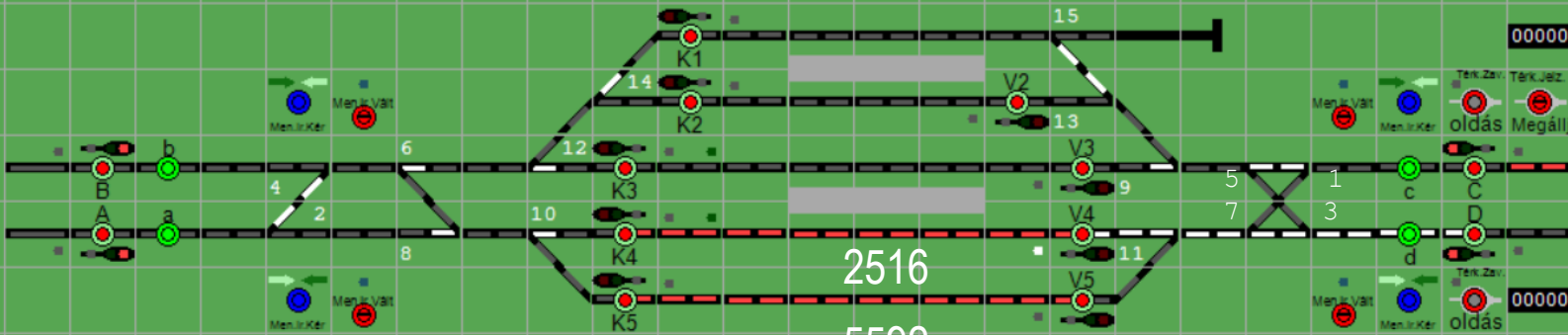
00000 Men. Vár. Men. Ir. Kér. Tévk. Jelz. Megállj

00000 Men. Ir. Kér. Men. Vár. Tévk. Jelz. Megállj

AS178

00000

Zav. F./M.



00000

Tévk. Jelz. Megállj

00000

Tévk. Jelz. Megállj

00000

Zav. F./M.

AS 252

A pánikba esett vasutas rossz helyre telefonált...

Amikor Szántai ráéismélt, hogy mi történt, pánikba esett. Lett volna még egy utolsó lehetősége, hogy telefonon riassza a pusztaszentistváni térközben szolgálatot teljesítő vasutast.



A pánikba esett vasutas rossz helyre telefonált...

Szántai azonban az ellenkező irányba eső, gyömrői állomásra és az ottani térszobába telefonált, ott nem volt vonat. A tragédia néhány másodperccel később bekövetkezett, pont akkor, amikor a gyömrői térszobában éppen felvették a telefont.

Kétségbeesett telefonhívásai a kívánt irány helyett Gyömrő felé futottak ki – a „Nyolcas! Állítsa meg azonnal a vonatokat!” kiáltások közben teljesen felemésztődött a még rendelkezésre álló idő, mire megértette, hogy nem a térszoba, hanem Gyömrő állomás van a vonalban.

Ekkorra gyakorlatilag már nem maradt több lehetőség a baleset elhárítására: mire a 8. számú térszobát sikerült felhívni, az onnan bejelentkező jegypénztáros már csak a baleset bekövetkezését jelenthette...



„Jöjjenek, kérem, azonnal! Borzalmas hibát vétettem! Az egész életem és minden elveszett! A 6616/a. sz. vonat a helytelen vágányra haladt ki és összeütközött az 5565. számú vonattal!”

Szántai Ferenc – Mende állomás forgalmi szolgálattevője



Kovács Imre, a MÁV Vasúti Főosztály vasútüzem-biztonsági osztályának vezetője volt a vizsgálóbizottság első embere. A baleset után ő volt az első, aki beszélni tudott Szántai Ferencsel. A magán kívül lévő mendei vasutas a következőket mondta neki:

Kihagyott az agyam. Egyszerűen elfelejtettem, hogy azon a vágányon két vonat van, mert nem szoktam még meg, hogy két napja itt már két vágányon megy a forgalom."

Mulasztások a 424-esen

Objektív okok miatt csak hosszú idő elteltével vált ismeretessé, hogy mi történt a 6616/a számú vonat vonómozdonyának konyháján. A mozdonyvezető és a figyelő fűtő Mende állomás bejárati jelzőjének előjelzőjén egy nyugodt sárga fényt látott, ezért **a mozdonyvezető a gőzszabályzót lezárta. Ám a művelet – bár többször is megkísérelte – nem járt eredménnyel.**

A mozdonyvezető tudta, hogy ilyenkor miként indokolt eljárnia: a hiba megszüntetése érdekében a vonatot az első állomáson meg kell állítania, és eredetileg ez is volt a szándéka. Közben a bejárati jelző is láthatóvá vált, és Megállj! állásra utalóan behaladást engedélyezett az állomásra. Az állomásra való behaladás közben a mozdony személyzet tagjai figyelték, és látták, hogy a Megállj! állású kijárat jelzõn hívójelzés van.

A figyelő és a tüzelő fűtő azt is észlelte – és a mozdonyvezetővel közölte is –, hogy a forgalmi szolgálattevő a vonatot meneszti. Ezek után a mozdonyvezető – noha a gőzszabályozó hibája nem szűnt meg – úgy döntött, hogy nem állítja meg vonatát, mondván, majd csak ott kerít erre sort, ahol forgalmi szempontból is szükség lesz rá. Ezért a vonat sebességét nem csökkentette, és az eredeti 40 kilométer/óra körüli sebességgel érkezett a Megállj! állású, hívójelzést mutató kijárat jelzőhöz, majd ugyanezzel a lendülettel futott át a kijárat váltókon.

A figyelő fűtő (Csüllög Endre – Vésztő) látta ugyan a kijáratú váltók egyenes állását, de mert nem tudott az írásbeli rendelkezésen közöltekről, és a vonali viszonyokat sem ismerte, továbbá azzal sem volt tisztában, hogy Süllyás állomásig jobb járatú, kétvágányú forgalom van, sőt meg volt győződve arról, hogy minden a legnagyobb rendben van, és csakis ott közlekedhetnek, ahol a vonat ténylegesen halad.

A vonali viszonyokat kellően ismerő tüzelő fűtő (Patai Ferenc) viszont a kihaladás közben már nem figyelt, mert elsődleges feladatához, az átmenetileg szüneteltetett műszaki munkájához látott, vagyis szemet látott a kazánba. A mozdonyvezetőnek (Papp László) minden körülmények között figyelnie kellett volna, őt azonban a gőzszabályzó lezárhatatlanságával összefüggő kérdések foglalkoztatták.

Gondolatai annyira lekötötték, hogy egyáltalán nem vette észre a kijáratú váltók helytelen állását, és azt sem, hogy előzetes felhatalmazás nélkül a helytelen bal vágányra haladnak ki. Pedig ha valaki, hát ő igazán tudta, Mende és Süllyás között jobb járatú, kétvágányú forgalom van – vagyis ha kitekint, minden bizonnyal észreveszi, hogy nem a jobb, hanem a bal vágányra kerültek.

Mindmáig tisztázatlan, és valószínűleg az is marad, hogy mit tett a roncsok között halálát leelő vonatvezető (Halász Ferenc) kihaladás közben. A tények arra engednek következtetni, hogy vagy nem figyelt, vagy pedig azért nem állította meg a helytelen vágányra kihaladó vonatot, mert a helyzetet nem a szükséges alapossággal és óvatossággal kezelte.

Papp László mozdonyvezetőnek annál is inkább tudnia kellett a második vágány üzembe helyezéséről, illetve észlelnie kellett volna, hogy helytelenbe mennek, mert előző nap a 6614 sz. vonatot továbbította Békéscsabára a Keletiből, akkor pedig már a balesetkor is érvényes forgalmi rend volt érvényben (felfelé a 6607 sz. vonaton önköltségben utazott a páros vonatért.). Fáradt és ideges a gőzszabályzó hibája miatt és valószínűleg a másnapi disznóvágás is foglalkoztatta (persze ez egyik sem mentség a hibájára, de ő is emberből volt).

Patai Ferenc fűtőt (†) a kazánra nyomta rá a szerkocsiból előre zúduló szén. Halálát heveny belső elvérzés okozta, halála után elszenesedett. A mellkasán, hasán és a végtagokon 3-4 fokú égési sérülések keletkeztek.



A tévében és a rádióban riasztják a baleseti sebészeket

Az Országos Traumatológiai Intézet valamennyi orvosát azonnali szolgálatra rendelte be az intézmény vezetője, dr. Szántó György. A kórház igazgatójának közleményét szintén a TV-Híradóban olvasták be, majd ezt átvette a Magyar Rádió is, ahol az összes híradásban óránként ismételték, hogy valamennyi orvos azonnal jelentkezzen a Mező Imre úton lévő kórházban. 20:40-re rengeteg orvos érkezett a kórházba.

A Traumatológiai Intézet földszinti műtőjében drámai küzdelem folyik az 54 éves mozdonyvezető, Papp László életéért. Ő vezette a csabai személyvonatot. Az orvosok emberfeletti munkával mentették meg a mozdonyvezető életét.

A mentés...

Mivel a lámpák és a fényvetők többszöri sürgetésre sem értek a helyszínre, a helyszínről kocsival bementek Mendére, megtudni a késedelem okát. Kiderült, a nagy ködben és az általános idegesség közepette a körüljáró 411-es sorozatú mozdonyok aláváltak a baleset felőli állomásvégen. Végül egy gyors alépítésen sikerült tíz perc alatt vágányra juttatni a siklott tengelyt, s körülbelül 19 órára kivilágítani a baleset helyszínét.

Ekkorra már csak a halottak és néhány sérült maradt a roncsok között.

A halottak kiszabadítása a roncsok közül még így is éjfél után egy óráig eltartott, sőt a tüzelő fűtő holttestét csak reggelre sikerült kiemelni a szerkocsi alól.

A baleset következtében 43-an veszítették életüket, köztük a vonatvezető és a gőzmozdony tüzelő fűtője.

Kilencen súlyos, életveszélyes sérülést szenvedtek – köztük a mozdonyvezető és a figyelő fűtő –, 15 utas súlyosan, 36 könnyebben sérült meg.

A tragikus esemény valójában nem Mende közigazgatási területéhez tartozó Pusztaszentistván megállóhelyen a balvágány 254+40 szelvényében 1968. december 22-én 17:03 órakor történt.

Az 53 vagonból álló 5565 sz. tehervonat és a 8 kocsiból álló, mintegy 700-800 utast szállító 6616/a. sz. távolsági mentesítő személyvonat kb. 46,5 km/h sebességgel frontálisan összeütközött egymással.

A tehervonat 11 favázás teherkocsija pedig az M62- es mozdonyra, illetve egymásra torlódott, kisiklott, és mindkét vágányt elzárta. Teljes forgalmi zavar keletkezett.

A baleset következtében 31 férfi (köztük a személyvonat vonatvezetője és a gőzmozdony tüzelő fűtője), 7 nő és 5 gyermek (3 fiú és 2 lány) vesztette életét.

A 43 halálos áldozaton kívül 25 személy 8 napon túl gyógyuló sérülést szenvedett; közülük 10 sérültnél az orvosok feltétlenül maradandó rokkantságot vélelmeztek, 7 személynél pedig nem feltétlenül biztos, de esetleg várható rokkantságot valószínűsítettek. A baleset során további 47-en 8 napon belül gyógyuló könnyű sérülést szenvedtek.





▼ *A 141-es Bivalyt a főkeret sérülése miatt nem lehetett visszahelyezni a sínre*





▲ A még viszonylag épen maradt karosszériájú kocsikban is kiszakadtak a helyükről az ülések

Nem maradt esély a túlélésre. Az irgalmatlan erejű ütközés következtében a 424-es mögé kapcsolt személykocsi teljesen összetört





▲ Munkában a hatvantonás baleseti daru. A személykocsik maradványait a pálya bal oldalára rakták























Az acélszerkezet kettévágta az embereket

Mendén a szinte áthatolhatatlanul sűrű ködben nagyon vontatottan haladt a mentés. Az összeroncsolódott vasúti kocsikból a sérültek folyamatos jajveszékelését lehetett hallani. Éppen ezért a mentés kezdetén nem használták a helyszínre hozott lángvágókat, mert attól féltek, hogy azzal újabb sérülést okozhatnak a roncsok közé szorult embereknek. Több utas testét gyakorlatilag kettévágta az összeroncsolódott vasúti kocsik acélszerkezete. Ezeket a kocsikat néhány évvel korábban helyezték üzembe. A szakértők szerint, ha a régi, favázas kocsik futnak, akkor sokkal kevesebb lett volna az áldozat.

Ennyit lehetett tehát tudni a baleset után közvetlenül. Csak másnap, vagyis december 23-án, hétfőn kora délután tudták az összes holttestet kihúzni a teljesen összeroncsolódott kocsikból.

A hivatalos jelentés úgy szólt, hogy a mendei balesetben összesen 43 személy vesztette életét. A katasztrófa után megalakult balesetvizsgáló bizottság első gyorsjelentésében azt írta, hogy felelősség terheli Szántai Ferencet, Mende állomás forgalmi szolgálattevőjét és Papp László mozdonyvezetőt is.
Szántai Ferencet a rendőrség azonnal őrizetbe vette.

Szétégett, majd megfagyott holttestek

A Traumatológiai Intézetben sebészként dolgozó Dr. Nemes György így emlékezett vissza az eseményekre.

Késő este a kórház Pobodájával kimentünk a helyszínre, ahol nagy káosz, köd és sötétség volt. Az összetört vasúti kocsik és az egymásnak ment gőzmozdony, valamint a Diesel-mozdony a mindkét oldalon magasra épített vasúti töltés között voltak. A mentés nehéz volt, mert nem lehetett jól megközelíteni a baleset helyszínét. Volt olyan halott is, aki megégett a kiáramló gőztől, és aztán a nagy hidegben megfagyott. Sok halottat láttunk. A honvédségi vontató is megérkezett, a mentésben a szovjet katonák is segítettek. Az egyik vontató a töltésen átvezetett drótkötéllel húzta szét az összetört kocsikat." (Dr. Nemes György visszaemlékezése 2018-ban.)

Egy mendei ember összeomlása – Szántai Ferenc

Szántai Ferenc 1943-ban lépett be a MÁV-hoz, 1962-ben soron kívül léptették elő, majd 1966-ban kiváló dolgozó lett.

A bajok ezután kezdődtek...

Az addig kiválóan dolgozó Szántai ellen két fegyelmi vizsgálatot is indítottak. Az első alkalommal, 1967 tavaszán olyan vágányra akart behozni egy vonatot, amelyen egy másik szerelvény várakozott. Itt csak azért nem történt baj, mert a mozdonyvezető vészfékezéssel meg tudta állítani a vonatot. A második esetben Szántai indokolatlanul állított meg egy gyorsvonatot.

A balesetet okozó vasutas vallomásában arról beszélt, hogy a forgalmi szolgálattevőként a rá nehezedő munka felelősségével nem tudott megbirkózni, és kérte, hogy helyezték más, kisebb felelősséggel járó beosztásba. A MÁV illetékes vezetője a kérést tudomásul vette, az áthelyezés 1969. január elsején történt volna meg. Szántai Ferencet személypénztárosnak akarták áthelyezni. Kilenc nappal a mendei tragédia után.

A baleset után

A történetek számos olyan tanulságot vetettek fel, amelyeket az illetékesek a későbbiekben figyelembe vettek. Többek között beigazolódott:

- nem helyes a személyvonat első kocsját gyermekkocsiként közlekedtetni, mert az ehhez hasonló ütközésnél az acélvázazs kocsik sem nyújtanak kellő védelmet.
- Célszerűtlen jelentős forgalmi változásokat ünnepi csúcsforgalom előtt bevezetni, mert a házi vizsga nem egyenértékű a kellő begyakorlottsággal.
- Szorgalmazni kell az önműködő biztosítóberendezések, ellenmenet-biztosítások beépítését.
- Az ötven éven felüli, segédtszti képzettségű személyzetet nem szabad nagy forgalmú állomásokra szolgálattevőnek beosztani.

A bíróság a balesetet megyei szinten és felsőfokon is tárgyalta, és a súlyosan sérült mozdonyvezető ügyét elkülönítette a másik két vádlottétól. A forgalmi szolgálattevőt hosszabb, a figyelő fűtőt rövidebb idejű szabadságvesztésre ítélték.

A fűtőt azért marasztalta el a bíróság, mert a hívójelzés meghaladásakor nem figyelmeztette a mozdonyvezetőt a 15 kilométer/órás sebesség betartására. Az ítéletet a forgalmi előírások szellemében hozták, de a történetek „emberi oldalát” nem vették figyelembe. Ha egyáltalán ismerte is a fűtő a szóban forgó jelzési képet, és tudta az utasítást, hogyan mert volna szólni a beugró fűtő a nála idősebb, tekintélyes mozdonyvezetőnek, vagy odalépni és befékezni a vonatot?

Az F.2.sz. Utasítás 1240/a. pontja rendelkezik a kijáratati jelző-
kőn lévő hívójelzések használatáról.

A KPM. Vasuti Főosztály 102445/1970. 9.B.sz.rendelete értelmében
"azokon az állomásokon; illetve az állomás azon oldalán, ahol az
F.2.sz.Utasítás 1240/a. pontja értelmében hívójelzés nem alkalmaz-
ható vonatok kijáratására, a kezelési lehetőséget mind a kivezérő,
mind pedig a fénykör megszakításával műszakilag is meg kell
akadályozni. Azokon az állomásvégeken, ahol több vonal /vágány/
esatlakozik és az F.2.sz.Forgalmi Utasítás 1240/a. pontja értelmé-
ben nem minden irányba /vágányra/ járatható ki vonat hívójelzés-
sel, egységesség érdekében a kijáratati hívófények kivezérési lehe-
tőségét meg kell szüntetni."

A baleset után

Papp Lászlót mozdonyvezető ügyét elkülönítették a forgalmi szolgálattevő büntető ügyétől, majd, miután továbbra sem volt perképes állapotban, az Elnöki Tanács elnöke kegyelemben részesítette. Csüllög Endre viszont azért úszta meg, mert 1970-ben közkegyelmet hirdettek és cselekménye annak hatálya lá esett. (Ez gyakran előfordult vasúti balesetek esetében.)

Papp László mozdonyvezető másnap a felesége hangjára eszmélt újra, a kórházban, iszonyatos állapotban, az álla leszakadva, fogait, fél szemét elvesztette, orrcsontja szétzúzódva, egyik combcsontjából 17 centi hiányzott, a lába a nyakába tekeredve, számtalan csonttöréssel, gerince három helyen megroppanva.

Azt kérdezte, a fűtőm él? Bólintott az asszony. Talán ő se tudta akkor még, hogy a fűtőnek csak a csontjai maradtak, elégett...

A folytatás? Szenvedés, gyötrő emlékezés. Papp Lászlót 22 alkalommal operálták, az életét, s hogy nem amputálták, dr. Zolczer László professzornak köszönheti. 26 hónapig feküdt gipszben, három év után került haza a kórházakból...

Csüllög Endre – segédfűtő

Ő azért került a vonatra fűtőnek, mert az oda eredetileg beosztott egyik fűtőt más vonathoz vezényelték, melynek eredeti fűtője nem jelentkezett szolgálatra. Miután Vésztőről érkezett, a gép 2 fűtő nélkül járt ki a fűtőházból az állomásra, ahol már meneszteni akarták az összekapaszkodott 2 gépet (egy másik mozdonnyal együtt, mozdonyvonatként jöttek fel Pestre mentesítő vonatért), de a mozdonyvezető (Papp László) kérésére megvárták a Vésztőről érkező vonatot. Csüllög megérkezett, felszállva a gépre a mozdonyvezető megkérdezte tőle, ismeri-e a vonalat, mire igennel felelt (Ezt állítólag későbbi vallomásában tagadta).



Egy, azóta már nyugdíjas egykori Keletis mozdonyvezető visszaemlékezése szerint forda alapján a gyorsvonatot ők vitték volna. A békéscsabai személyzet azonban valahogy kikönyörögte, hogy ők forduljanak vissza a vonattal, mert a karácsonyt ők is otthon szerették volna tölteni. A Keletis fűtők még keseregtek is, mert elvették a jól fizető vonatukat. Hiába, akkor még kilométer díjazás volt...

Végül sikerült egy pécsi kanyart szerezni. Ott laktanyáztak és hajnalban tudták meg a laktanyástól, mekkora baleset történt.

Mi történt a bíróságon?

Ugorjunk most előre három hónapot az időben. **1969. március 25-én a Pest megyei bíróságon** kezdődött meg a mendei vasúti baleset ügyének a tárgyalása. "Az orvos-pszichológus szerint **Szántai** nem rendelkezett gyors helyzetfelismeréssel" - írta a helyszínről tudósító Pest Megyei Hírlap. A jelentés így folytatódott: "megnyúlt nála az érzékelés, döntés és cselekvés folyamata. **A pszichológus szerint a vasutas alkalmatlan volt feladatára.**„ Az egész tárgyalást lezavarták **öt nap** alatt, mert a bíróság **Ács András tanácsa 1969. március 31-én már ítéletet hirdetett.**

Szántai Ferencet bűnösnek mondta ki foglalkozás körében elkövetett, halált okozó gondatlan veszélyeztetés halmozott büntetében, és ezért 9 évi szabadságvesztésre ítélte, mellékbüntetésként pedig 8 évre eltiltotta őt a munkavégzéstől.



Pusztaszentistván mh.-en lévő emléktábla



**Köszönöm a megtisztelő
figyelmüket!**