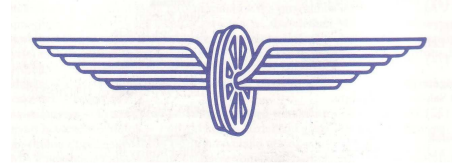


Kossuth ide, vasút oda – Megy a vonat, ide-oda!
(Az Észak-Balaton Vasút története Fazekas Miklós nyomán – 3. rész.)



Humoros események, ábrándok, balesetek

Megtörtént

„A vonal átépítése előtt Balatonfüred-Aszófő között a lejtviszonyok olyanok voltak, hogy már Balatonfüred állomás is esésben volt, majd a váltók után 10 %-os esés következett. A 36-os órháztól volt egy kis vízszintes szakasz, majd a pálya emelkedett az aszófői bejárati jelzőig. Nem egyszer előfordult, hogy Balatonfüredről a kocsik megfutamodtak, elgurultak az aszófői bejárati jelzőig, majd vissza, egy jó darabig ingáztak, míg végül a völgyben megálltak. Szerencsére emiatt baleset nem történt. Egy ilyen alkalommal a 35. számú órháznál szolgált Diószegi Gyula bácsi. ... Egyik éjszaka nyugodtan szundikált az asztal tetején, amikor arra riadt, hogy előtte elhalad egy vonat. Felpattant az asztalról, de mire kiért, már csak a végét látta eltűnni a sötétben. Morgolódva visszafeküdt. Éppen elszundikált, amikor hasonló jelenségre riadt, de most a „vonat” ellenkező irányba haladt. Amikor harmadszorra történt meg ugyanez, felkapta a telefont, kurblizza mérgesen: „Halló, Füred-Aszófő – jól elkanyarítja – se engedélykérés, se menetjelzés, a vonatok meg jönnek-mennek!”

„Balatonfüreden a Borforgalmi Vállalat iparvágányán kellett a tolatást végezni. Az egyik boros kocsis dőmfedele fel volt nyitva. Meglátta ezt az élelmes mozdonyfűtő, fogta a ceglédi kannát, gyorsan felmászott a kocsis tetejére, hogy megmerítse azt a jó nedűből. Épp behajolt a nyílásba, amikor a mozdony rázökölt a kocsisorra. Emberünk egyensúlyát veszítve, fejével a borba esett. Szerencsére nagyobb baj nem történt.”

(Fazekas Miklós: Balatonfüred és a vasút, Füredi História, 2002. szeptember)

Egykori ábránd (ami még ma is néha terítékre kerül)

„Az új vasút átadását követően Weiningen Mátyás, ny. tihanyi gazdatiszt, méréseket végzett a befagyott tó jegén. Megállapította, hogy a víz szélessége Tihany és Szántód között 1058 méter, mélysége a tihanyi parttól 318 méterig 6-14 m, utána 0,5-1,5 m. A tihanyi révkikötőtől pár száz méterre, a balatonfüredi öböl felé, még látszik a nyoma egy hídfőnek. A szántódi oldalon egy töltés vezet be a mélyvízig. Ez 1887-ben, az alacsony vízálláskor, kiemelkedett a Balaton szintjéből. Tehát csak 318 m hosszú vashíd kellene ahhoz, hogy a két partot összekössék. Előbb-utóbb a Déli Vasút államosításra kerül, és Aszófő-Szántód között összeköttetést lehetne létesíteni. Weiningen Mátyás 1918 végén ismét felveti a Tihany-Szántódi híd építését, de most már Balatonfüred-Tihany-Szántód közötti villamos vonattal, személy- és teherforgalommal.

Bruck Mór reagál a tihanyi híd témájára. Ő nem lát esélyt a megvalósításra, és gazdasági vonatkozásban sem látja szükségesnek, mivel a két part között a forgalom olyan csekély lenne, hogy a költségek nem térülnének meg. A híd helyett inkább gőz-kompok beállítását szorgalmazza.”

Nevezetes balesetek a 29-es vonal történetében

„1914. május 11-én váratlan, és sajnálatos esemény zavarta meg a vonal forgalmát. Balatonkenese és Balatonfüzfő között közvetlenül a löszfal alatt haladt a vasút. A löszfalat akácfaakkal ültették be, védekezésképp az esetleges csuszamlás ellen. Sajnos, a védekezés nem volt elég eredményes. A 420-423. szelvényben, a déli órákban a homokos part megcsúszott, és elsöpörte a vasutat az arra felé haladó 1112. sz. vonattal együtt. Néhány perc alatt kb. félmillió m³ föld omlott le. A homok a vonatot félig eltemette és mintegy 40-60 méterrel eltolta a Balaton felé. Közben a mozdony, a szerkocsi, a poggyászkocsi és az első



személykocsi felborult és leszakadt a vonat többi részéről, amely sértetlen maradt. Szerencsére emberéletben nem esett kár, köszönhetően Balogh Tibor mozdonyvezető lélekjelenlétének. A löszfal felé haladva a mozdonyvezető észlelte, hogy mozog az erdő, a telefonpózna pedig dől a vasút felé. Azonnal megállította a vonatot, az utasokat kiszállította, akik végül tisztas távolságból nézhették végig a tragédiát.”

„A helyreállítás során a vasúti pályát néhány méterrel eltolták a Balaton felé. Ezzel azonban a veszély nem szűnt meg. 1936-ban újabb földcsuszamlás volt, amely a vasutat és a közutat megemelte. Ezt követően 1941-42, majd 1946-ban volt hasonló földrengés, de akkor csak a közút károsodott. Mindegyik eset után néhány méterrel a

Balaton felé tolták a vasutat, de ezt tette maga a földrengés is. Végleges megoldást csak az ötvenes évek végén megkezdődött átépítés hozott.”

(Az ezen a területen előfordult, és ma is előforduló földcsuszamlásokról Fazekas Miklós könyvében olvashatunk.)

Néhány további baleset

„1976 őszén, Zánka-Köveskál – Révfülöp állomások között, egy tehervonat végéből 8 teherkocsi leszakadt és az azt követő másik tehervonat a leszakadt kocsiakra ütközött. ... Az előző tehervonat mozdonyvezetője észrevett valamit, ami nem stimmel, de közben tovább tudott hajtani és elérte Révfülöp állomást... Az ottani szolgálattevő, mielőtt meggyőződött volna a vonat teljes megérkezéséről, a mögöttes állomásnak visszajelentést adott. Zánka-Köveskál forgalmi szolgálattevője a követő tehervonatot elmenesztette. ... A vonat Szepezdfürdő közelében az álló kocsiakra ütközött, azok nagy része kisiklott és összetört. A baleset közvetlen oka, hogy Révfülöp állomás szolgálattevője úgy adott visszajelentést a vonat megérkezéséről, hogy nem győződött meg annak teljes megérkezéséről. A balesetet követően megszigorították a vonatok végének megfigyelését.”

„A 80-as évek közepén, Csopak megállóhelyénél, egy személygépkocsi várakozott arra, hogy kiforduljon a vasutat szűken átszelő mellékútról. A sorompókezelő leengedte a sorompót, de csak félállásig sikerült, mert a várakozó gépkocsi még alatta volt, ő azonban ezt nem észlelte, mivel akkor még nem volt vonali biztosító berendezés. Szembe jött egy kisteherautó, s látva, hogy a sorompó félállásban van, a sínekre hajtott. Kikanyarodni ő sem tudott, a gépkocsi vége az úrszelvénybe ért. A 80 km/h sebességgel haladó vonat vezetője az ív miatt nem láthatta a teherautót, hátulját az árokba lökte. A platón utazó személy azonnal életét vesztette, a vezetőfülkében lévők kisebb sérülésekkel megúszták.”

Sajnos, egy ilyen baleset kellett ahhoz, hogy a MÁV korszerűsítse vasúti biztonsági berendezéseit, valamint hogy a Közútkezelőség külön kanyarodó sávot létesítsen Csopaknál.

1986. július 18-án, Alsóörs és Balatonfüred között a Favorit nemzetközi gyorsvonat négy pályamunkást ütött el, akik a pálya mentén, az úrszelvényben dolgoztak. Mind a négyen meghaltak. A figyelőőr kiképzetlen, új munkaező volt (nem figyelmeztetett időben, rossz helyen állt), a munkavezetőnek nem volt szakvizsgálója, munkájuk nagy zajjal járt, így nem hallották sem a figyelő jelzését, sem a mozdony hangjelzését, a szerelvény közeledtét sem. A mozdonyvezető az íves kanyar miatt csak későn észlelte a pályán dolgozókat. Hiába fékezett, a 40-50 méter távolság kevés volt a megálláshoz.

„A vonatok Alsóörs és Balatonfüred állomásokon feltorlódtak, közel négy órán át szünetelt a vonatforgalom, míg helyre állt a rendes forgalom.”

„1999. június 4-én, 17 óra után Badacsonylábdihegy és Badacsony megállóhelyek között az 1973. sz. gyorsvonat M61 004 psz-ú mozdonya és két négytengelyes személykocsi kisiklott, és a 71 számú közút egyik sávját lezárta.

A Badacsonylábdihegy megállóhely utáni ívből kiérve a mozdonyvezető, a szakadó esőben, rossz látási viszonyok között észlelte, hogy keresztben a vágányon kidőlt fa lombozata fekszik. Később kiderült, hogy a lombok alatt 1,2 méter átmérőjű fatörzs is van. A mozdony a fát néhány méteren maga előtt tolt, majd a kilógó törzs egy másik fában elakadt és az is a vonat elé zuhant. A mozdony ezt maga alá gyűrte, majd megemelkedett, kisiklott, keresztbe fordult és az oldalára dőlt. A mozdonyvezető szerencsére kisebb zúzódásokkal megúsza. A kisiklott és szintén keresztbe fordult első két kocsiiban kevés utas volt, összesen 6 sérült személyt találtak. A vonat utolsó kocsijában 80 fős gyermekcsoport volt, ők szerencsére csak a hirtelen fékezést észlelték.”



A roncsok félrehúzása, a pálya ideiglenes helyreállítása után már másnap délelőtt 10:30-kor megindulhatott – természetesen erős sebességkorlátozással – a forgalom. Hátramaradt még a sérült mozdony és kocsik elszállítása, a kifolyt szennyező gázolaj eltávolítása, és a pálya meg a szerelvények helyreállítása. A balesetet az erős viharban hirtelen kidőlt fák okozták, a vasút részéről nem történt mulasztás.

Több, kisebb-nagyobb baleset is történt még a vonal mentén, itt csak néhányat ismertettünk.

Vigyázzunk vasutunkra. Figyeljünk arra is, nehogy mi okozzunk balesetet!

Örüljünk, hogy 100 éve él és működik ez a vasútvonal, még ha csak több-kevesebb megelégedésünkre is!

Ünnepeljük meg a 100. évfordulót közösen, egyetértésben: 2009. június 27-én!

2009. február

Pattantyús-Á. Miklós

