

A mozdonyok főbb műszaki adatai:

Rostélyfelület	m <sup>2</sup>	1,07
Tűzcsövek száma	db	146
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	4 223
Tűzcsövek fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	100,6
Tűzszekrény fűtőfelülete	m <sup>2</sup>	8,6
Összes fűtőfelület	m <sup>2</sup>	107,2
Kazántengely magassága	mm	1 633
Gőznyomás	atm	8
Kapcsolt kerék átmérője	mm	1 264
Futókerék átmérője	mm	948
Gőzhenger átmérője	mm	402
Lökét	mm	577
Hajtórúd hossza	mm	1 607
Az üres mozdony súlya	t	25,2
Szolgálati súly	t	27,0
Tapadósúly	t	21,3
A mozdony teljes hossza*	mm	14 020
Szélső tengelytáv	mm	10 110

\* A hosszmeretek szerkocsival együtt értendők.

A kazán felújításán kívül (kazáncsere) külsejében csak annyit változott a mozdony, hogy elhagyták a töltőtölcsért és védházat építettek a vezérállás fölé. A mozdonycsaládhoz két különböző féle szerkocsit kapcsoltak, melyek csak jelentéktelen eltéréseket mutattak.

Selejtezésük 1874 és 1876 között megtörtént, csupán a 341 psz. *Villám* érte meg 1892-es évét. Közülük egy sem került a MÁV állagába.

(folytatása következik)

Nagy Tamás

## Balesetek a Kassa–Oderbergi Vasúton<sup>1</sup>

A magánvasutak nagy gondot fordítottak a vasúti üzem minél biztonságosabb lebonyolítása érdekében –, nem utolsósorban a megbízható közlekedéssel próbálták utazó közönségüket és fuvaroztató megbízóikat megőrizni illetve újakat szerezni. Mérnökeik (csak példaként említve Schilhan Jánost<sup>2</sup> a Déli Vasúttól vagy a KsOd részéről Wünscher Frigvest<sup>3</sup>) üzembiztonsági fejlesztésekkel is behatóan foglalkoztak. A technikai fejlesztések, a személyforgalom sűrűsége, a vontatott tömeg és az alkalmazott sebesség tekintetében azonban – kis mértékben – elmaradtak az államvasúttól, ez azonban a baleseti előfordulásra nézve kedvezőnek mondható. A KsOd-nak az 1870–80-as évek voltak a „jó évei”: a legbiztonságosabbnak tartott vasút volt, a századforduló után gyakrabban bekövetkezett kisebb-nagyobb balesetek rontották a statisztikáját.

A Kassa–Oderbergi Vasúton a legnagyobb baleseti veszélyforrást a fő- és mellékvonalak hegyi pálya jellege jelentette. A nagy lejtésű, kisívű kanyarokkal, hidakkal, alagutakkal tűzdelt vasútvonalakon csak kifogástalan állapotban lévő vontató- és vontatott járművekkel lehetett biztonságosan közlekedni. A legtöbb gondot a hegyvidéki pályán az elemi események okozták. Kemény teleken a hófúvások okoztak torlaszokat, a folyóvölgyekben kora tavasszal gyakoriak voltak az árvizek, nyári esőzések után pedig a sziklaomlások.

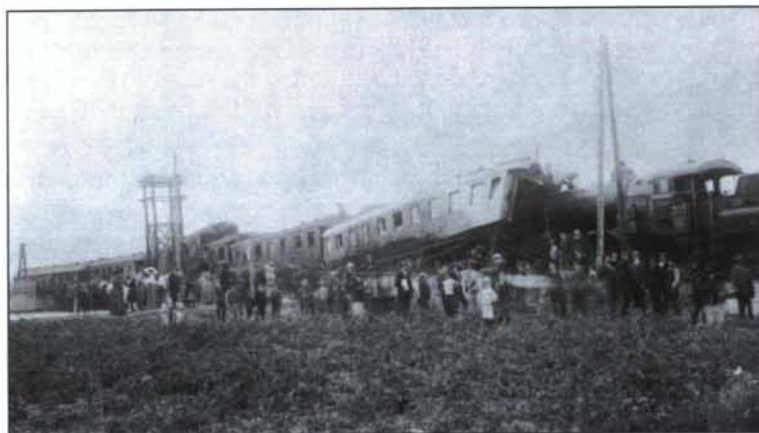


1. ábra: SZOMOLNOKHUTAI BALESET

latot rendelt el. A gondatlanul megszervezett építési menetek miatt történtek ezek a malőrök. Még el sem készült az egész vonal, amikor 1872. február 6-án óriási szélvihar kiszakított néhány tehervagont egy szerelvényből Liptóújvár állomáson. A lejtős pályán felgyorsuló kocsik sebessége meghaladta a 100 km/h-t. Az állomási előljáró Ruttkára sürgönyözött, és így sikerült ott félreállítani az Oderbergből jövő tehervonatot. A szilaj kocsik átrohantak Liptószentmiklóson, és csak Rózsahegyén sikerült őket megállítani.<sup>5</sup>

1891. március 18-án<sup>6</sup> szerencsés kimenetelű baleset történt a KsOd-hoz Margitfalván csatlakozó Gölnicvölgyi HÉV keskenynyomközű vonalán. Az 543 számú vegyesvonatot vontató 2 psz. mozdony a szomolnokhutai gőzfűrésztelep előtt, a 25,6 km-nél a Szomolnok folyó hídjára hajtván kisiklott, és a mozdony valamint a mögéje sorolt teherkocsi a faszervezetű híd pillérének a vízbe bukott. A megsárgult felvétel a mentési munkálatokat örökítette meg (1. ábra).

1893. augusztus 11-én elemi esemény, óriási felhőszakadás okozott súlyos károkat a megnyitás előtt álló Eperjes-Bártfa helyi érdekű vasútvonalon. A hagyományos módon, a



2. ábra: SZEPESSZOMBATI TRAGÉDIA

Az 1870-es években a vasút személyzete példamutató fegyvellemmel végezte a munkáját. Ennek köszönhetően másfél évtizeden át súlyos, utasok halálával vagy nagy árukárral járó baleset nem történt.<sup>4</sup> A kezdetleges technika persze a KsOd-on is megkövetelte a maga vasutas áldozatait, de az ilyen esetekkel nem rontották a statisztikát.

A vasút építéskor történt néhány ütközés, amelyek miatt a miniszteri biztos vizsgá-

latot rendelt el. A vasútvonala megnyitása alkalmából arról forrókat készítő Divald Károly eperjesi fényképész szeme és optikája elé megdőbentő kép tárult.<sup>7</sup> Az Eperjestől Oszikóig terjedő vonalrészben a megáradt Szekcső patak a legválasztékosabb módon mosta el a majdnem kész vasúti pályát. A fahidakat, néhol pillérestül, mosta a víz a patakba, másutt több



száz méter hosszon a vágány a töltésről a mélybe vagy a szántóföldre zuhant. Forgalom még nem volt a vonalon, így járműkár és személyi sérülés nem történt, ám a vasútvonal megnyitása december 11-ig késett.<sup>8</sup>

1900. december 4-én a Gölniczölgyi HÉV keskeny nyomközű szakaszán történt szerencsés kimenetelű kisiklás. A Szomolnokhutáról késő délután elindult 555 sz. vegyesvonal három utolsó

(poggyász-, posta-, személy-) kocsija kisiklott, és lezuhant a magas töltésről. Csodával határos módon nem sérült meg senki, így az a 24 vasúti munkás sem, akik – lévén aznap vették fel fizetésüket – erősen ittas állapotban utaztak hazafelé.<sup>9</sup>

Sokkal súlyosabb kimenetelű baleset történt 1907. április 5-én a Ruttká és Zsolna közötti Várna állomáson. Egy különvonal, amely mezei munkásokat szállított Németországba, téves váltóállítás következtében foglalt vágányra futott be, és összeütközött az ott álló tehervonattal. A különvonal favázis kocsijai csúnyán összetörték: a munkások közül hárman meghaltak, húszan megsérültek. Mindkét vonaton megsérült a vonatkísérő személyzet is.

*„Ami eddig szinte elképzelhetetlen volt s amire a KSOD. eddigi életében még nem is volt példa, most a vak sors szomorú véletlensége következtében itt is megtörtént.”<sup>10</sup>*

A KsOd legsúlyosabb kimenetelű balesete egy szép nyári délutánon következett be, 1911. augusztus 23-án, szerdán nem sokkal háromnegyed négy előtt. A Kassa–Zsolna vonalszakaszon két vonat haladt Kassa felől Poprád irányába: elől a távolsági személyvonal, mögötte pedig blokk-távolságra a gyors. A túlsúfolt személyvonal mozdonyvezetője már Gánócfürdő megállóhelynél észlelte, hogy a szerelvény fékje nem működik rendesen. Emiatt vonatával csak egészen lassan tudott menni. Mégis továbbhaladt, mert a gyorsvonalnak Poprád-Felka állomáson kellett megelőznie a személyt, és ezen a forgalmas napon nem akarta, hogy felboruljon a menetrend. Szepesszombat megállóhelynél a gyorsvonal menetrend szerinti közelsége miatt a kalauzok megpróbálták a rengeteg



3. ábra: KISIKLÁS EPERJES ELŐTT



4. ábra: ÓRUZSINI BALESET

utast leszállítani a vonatról, de ez elég lassan folyt. Próbáltak jelezni az érkező gyorsvonatnak, annak mozdonyvezetője észre is vette a veszélyt, ám a vészfékezéskor ennek a vonatnak a berendezése is felmondta a szolgálatot.

A gyorsvonatot vontató gyönyörű, vadonatúj Ip oszt. 310 psz. gőzmozdonyt csak a személyvonat utolsóként besorolt, szintén új beszerzésű 216 psz. négytengelyes favázás, acélszekrényes személykocsija állíthatta meg.<sup>11</sup> Amint az a 2. ábrán látható, a mozdony roppant tömege valósággal felnyársalta a kocsit. A személyvonat közepén két háromtengelyes kocsi szintén csúnyán egymásba torlódott. A személyvonat első két kocsiján – a kép tanúsága szerint – nem látható nagyobb károsodás. A járműveket a poprádi tűzoltóknak szét kellett vágniuk, hogy a sebesülteket és halottakat kiemelhessék. Öten a helyszínen, egy személy a kórházba szállítást követően hunyt el. Nyolcan súlyosan, többen könnyebben sérültek. A poprádi, iglói és az este megérkező ruttkai műhely dolgozóinak megfeszített munkájával a pályát reggel 6 órára sikerült járhatóvá jární.<sup>12</sup> Hiba lenne csupán az elromlott fékberendezésekkel okolni a baleset bekövetkeztét. Ez és az ebben az időszakban bekövetkezett más súlyos balesetek bizonyították, hogy a nagyobb – 60-80 km/h-s – sebességgel, sűrű forgalomban közlekedő vonatoknál a blokkrendszer felett eljárt az idő.

A helyi lap figyelmeztetése megjegyzésre méltó örök tanulságul: „Eltemetik a halottakat, meg fogják tenni a szükséges óvintézkedéseket, de azért a vasút ezután is meg fogja követelni a maga áldozatait éppen úgy, mint a technika többi modern vívmányai”.<sup>13</sup>

Egy fotó őrzi az Eperjes előtti pályaszakaszon, a Tárca folyó mentén történt kisiklás emlékét (3. ábra). A személyvonatot vontató IIB oszt. 3 psz. gőzös siklott ki, és zuhant le a töltésről. A személykocsik a pályán maradtak, így feltételezhető, hogy az utasok nem sérültek meg. Sajnos, nem sikerült kideríteni, hogy a baleset mikor történt. A régi mozdony és a szintén régi, „oldalgombolós” kocsik arra utalnak, hogy a baleset legkésőbb a századforduló környékén történhetett. Egyelőre szintén ismeretlen egy súlyos kisiklás pontos időpontja, amely a Hernád völgyében, Órudsinnál történt. A mentést végző, szemlélődő személyek (egyen)ruházata alapján a baleset inkább 1918 utánra, már a csehszlovák impérium időszakára tehető (4. ábra).<sup>14</sup>

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> Összeállításunkban időrendben haladtunk, a baleseteket – típusuk (összeütközés, kisiklás stb.) szerint – nem szelektáltuk.
- <sup>2</sup> Életére és munkásságára nézve lásd HORVÁTH KRISZTINA: Schilhan János munkásságáról. In *Vasúthistoria Évkönyv 1988*. Bp., 1988, KÖZDOK, 34–42. p.
- <sup>3</sup> Wünsch Frigyes is méltatja 84–85. p.; W. F. okmányai: KM Arch. Okm. 240/965.; találmányairól a KM Könyvtárban.
- <sup>4</sup> KM Arch. KsOd iratok 6/1. 281.
- <sup>5</sup> Pesti Napló, 1872. február 10.
- <sup>6</sup> A vasúti balesetekre ld.: HORVÁTH FERENC: *Hazai és külföldi vasúti balesetek*. Bp., 1995, KÖZDOK. [A továbbiakban: *Horváth*] Ám ez a baleset rossz helyen (99. p.) és rossz időponttal szerepel.
- <sup>7</sup> Az Eperjes–Bártfa Helyiérdekű Vasút az 1893. augusztus 11-i vízáradás után. Fotóalbum. KM Arch. Képtár A/81-III.
- <sup>8</sup> Tominac 24–25. p.



<sup>9</sup> Horváth 184. p.

<sup>10</sup> Szepesi Hírnök 49/34. 1911. aug. 25.

<sup>11</sup> Stockklausner 110. p.

<sup>12</sup> Horváth 97-99. p.

<sup>13</sup> Lásd a 11. jegyzetet.

<sup>14</sup> Horváth, 184. p. – mindkét kisiklást „a világháború utolsó éveire” teszi, amit eszerint módosítanánk. A pontos időpontok megállapítása további kutatást kíván.



## SZEMED A PÁLYÁN LEGYEN!

II. A RÁKOSI-KOR VASÚTJÁNAK HÍRHEDT SZTAHANOVMOZGALMA A 2000 TONNÁS TEHERVONATOK VONTATÁSA VOLT. KÉPÜNKÖN: LENGYEL JÁNOS SZTAHANOVISTA MOZDONYVEZETŐ 2000 TONNÁS TEHERVONAT TOVÁBBÍTÁSÁT AJÁNLOTTA FEL A PÁRTKONGRESSZUSRA. INDULÁS ELŐTT HERCSKA PÁRTTITKÁR TESTET-LELKET MELEGÍTŐ SZAVAIT HALLGATJA.  
(MÁTHÉ ZOLTÁN GYŰJTEMÉNYÉBŐL)