

Karácsony Császárfürdő vasútállomáson

Friedrich Ildikó

1955 óta nem állnak meg a MÁV vonatai Császárfürdő állomáson. Hogy addig megálltak, azt ma már talán a vasúttársaságnál is kevesen tudják. Pedig annak előtte egy évtizeden át fel- és leszálltak itt a Budapest-Esztergom járat utasai. És egyszer szörnyű baleset tette sokáig emlékeztessé ezt a helyet. Ötvenöt esztendeje, akkoriban szentnek a legkevésbé sem minősített karácsony napján itt esett meg a főváros történetének egyik legsúlyosabb vasúti szerencsétlensége.



Az Almásfüzitő – Esztergom – Budapest vasútvonal lényegében a rómaiak építette út mentén halad. Ó-Szőnyből (Brigetio) indult Esztergomon (Solva) át a Duna jobbpartján Aquincumig, összekötve két légiótábor. Az államot alapító magyarok s aztán a középkor karavánjai, utasai is itt haladtak sűrű menetben. Esztergom, a korai főváros, majd Buda így talált összeköttetést Komárommal, Győrrel, később Béccsel.

Vasutat ezen a vonalon egy helyi érdekű társaság épített, mint mindenütt az országban, ezek az 1872-1900 közötti időszakban közel 8500 kilométeren (!) kialakított pályák a nagyjából ugyanilyen sínkapacitású államvasutak hálózatára „hordták rá” az árut és az utast. 1891 és 1896 között a HÉV társaság alakította ki közel száz kilométeren a hálózatnak ezt a szakaszát, s ennek állomásait. A főbb csomópontok: Almásfüzitő – Esztergom – Tokod – Dorog – Angyalföld – Óbuda. 1896-ban épült fel az újpesti vasúti híd, ez tette lehetővé, hogy teljessé váljék a magyarországi járatrendszernek ez a fontos vonala.

Ennek a hídnak – pontosabban szólva hiányának – fontos szerepe lesz még a továbbiakban. A Budapest – Esztergom – Füzitői helyi érdekű vasutat 1928-tól nem az építője, hanem a MÁV kezelte, s nem sokkal később, 1929 októberében megnyitották a forgalomnak az Aquincum és Óbuda állomás közötti összekötő vágánypárt. A háború után, a vasúti híd felrobbantását

követően ez tette lehetővé, hogy az esztergomi vasút Óbudán át a Császárfürdő megállóhelyhez eljusson. Az északi vasúti híd ugyanis 1944-ben, Budapest légitámadásai során súlyos károkat szenvedett, majd a visszavonuló németek fölrobbantották, emiatt az esztergomi személy- és teherforgalmat kizárólag a Duna jobbpartján lévő vágányokon bonyolíthatták.

1945 után elsőként a szentendrei HÉV indult meg a Filatori-gát és a városka között (1945. február 20.), április elsejétől már a Császárfürdőig, 1946 februárjától a Margit-hídig közlekedtek a szerelvények. A híres budai fürdőről elnevezett állomáson

csak áthaladtak a helyi érdekű mozdonyai, vagonjai. Ugyanakkor a Buda-Császárfürdő állomás a MÁV esztergomi vonalának végállomása volt, egészen 1955-ig, a vasúti híd újjáépítéséig.

A kiszolgáló helyiségeket annak az emeletes épületnek a földszintjén rendezték be, amely az egykori Zátony, majd Monitor, ma Komjádi Béla utca és az Árpád fejedelem útjának találkozásánál, az uszoda sarokszomszédságában áll, homlokzatán eredeti rendeltetésének szárnyas-kerekes szimbólumaival.

Hét esztendővel azután, hogy a MÁV a HÉV vonalán állomásként használta ezt a házat, mondhatni zavartalanul, egészen pontosan 1952. december 26-áig – amely nap annak rendje és módja szerint a szocializmus építésének szenteltetett, egyszerű munkanapként – a reggeli órákban végzetes baleset történt: a Szentendreről érkező HÉV szerelvény belefutott az első vágányon indulásra váró esztergomi személyvonatba. A MÁV vonatokat rendszerint az első vágányról indították, a HÉV szerelvényei pedig a második és a harmadik vágányon közlekedtek. A váltók helyszíni állításúak és lezárhatók voltak. Teljesen nyilvánvaló volt: a váltóór hibázott, és hibájának igen súlyosak voltak a következményei. A mozdonyok összetörték, két személykocsi kisiklott, 26 halottról, 57 sérültről szólt a vádirat – bár az iratok közül sok hiányzik, s valójában nem lehet tudni, pontosak-e ezek a számok, hiányoztak és hiányoznak az orvosi vélemények is. Az anyagi kárt 300 ezer forintra, az állomás rendbetételének költségeit ezer forintra taksálták, a roncsok eltávolításán nyolc órán át dolgozott a honvédség és a tűzoltóság.

Újságfotó a szerencsétlenségről



Mi is történt valójában?

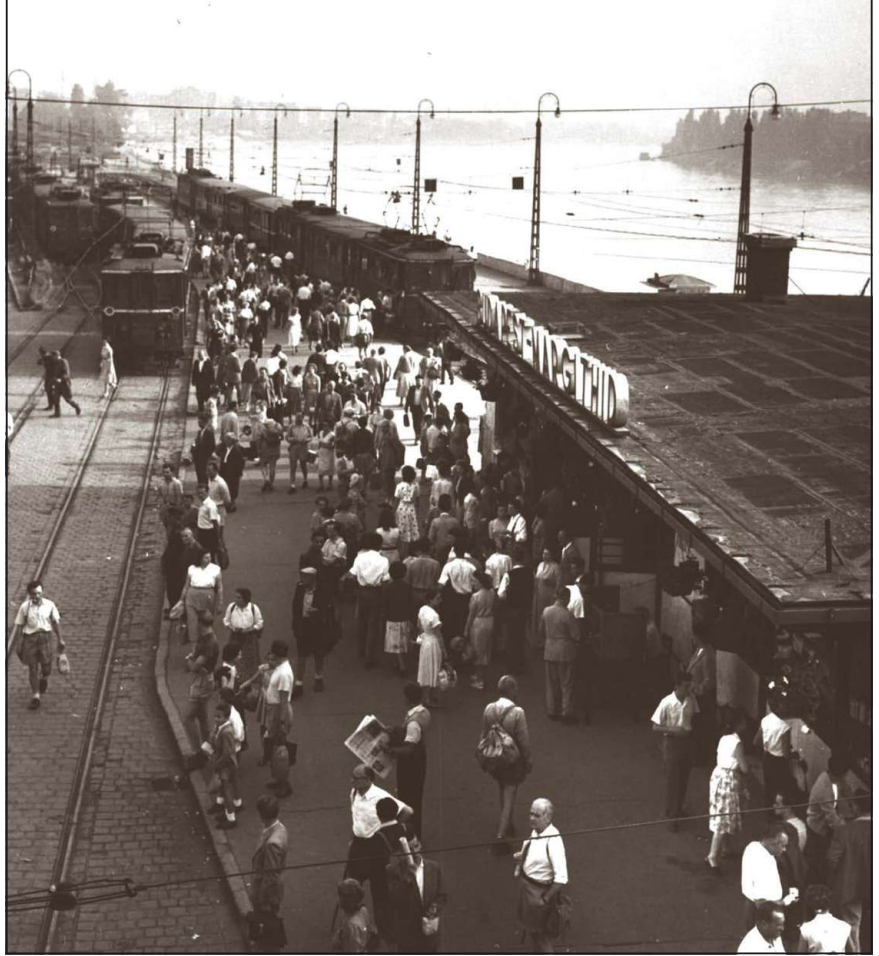
Az esztergomi vonat menetrend szerint naponta 6 óra 27 perckor érkezett a első vágányra. Mozdonyát leakasztották, és a második vágányon átvitték a vonat elejére. 6 óra 42 perckor volt a visszaindulás ideje. Az indulás előtt az állomáson, pontosabban ezen a második vágányon szokásosan áthaladt a szentendrei HÉV szerelvénye.

A vágányokat a váltókezelő – ezen a napon *Molnár Imre* – zárta, vagy tette szabaddá, szükség szerint. Akkor is ez történt. A mozdony tolatása után – helyesen – lezárta az első vágányt a 11-es váltóval, és ezt jelentette a forgalmi irodának. Ezután néhány szót váltott a mozdonyvezetővel, majd visszament a 11-es váltóhoz, hogy ellenőrizze, de valami megmagyarázhatatlan tévedésből úgy mérte fel annak pozícióját, hogy át kell állítani. Így történt meg, aminek nem lett volna szabad megtörténnie, a HÉV szerelvény az első vágányra érkezett meg teljes sebességgel, s összeütközött a várakozó esztergomi vonattal.

A MÁV a váltóórt tette felelőssé alig egy oldalas (!) szakértői véleményében, s átadta az ügyet az Államvédelmi Hatóságnak. *Alapi Gyula* államügyész – van-e ki e nevet nem ismeri, ha hallott már bármit is az ötvenes évek koncepció peiről! – még aznap este-éjjel kihallgatta *Molnár Imrét*, annak „beismerését” írva elő a számára, hogy a szerencsétlen ember tudatosan készült a vonatsiklásra.

A jegyző ökönyvből kiderül, az áldozat – mert ő is az volt, vitathatatlan, s nem csak a szerencsétlenség elszenvetői, az utasok – az éjszaka folyamán „bevallotta” mi volt „tettének” oka: „szívemre vettem, hogy miért vették el a karácsony

A HÉV végállomása, amikor az óbudai vonalon az esztergomi vonat járt



forrás: FSZEK Budapest Gyűjtemény

másnapját... ellensége vagyok a népi demokráciának, izgattam az ünnep eltörlése és a fekete kenyér miatt."

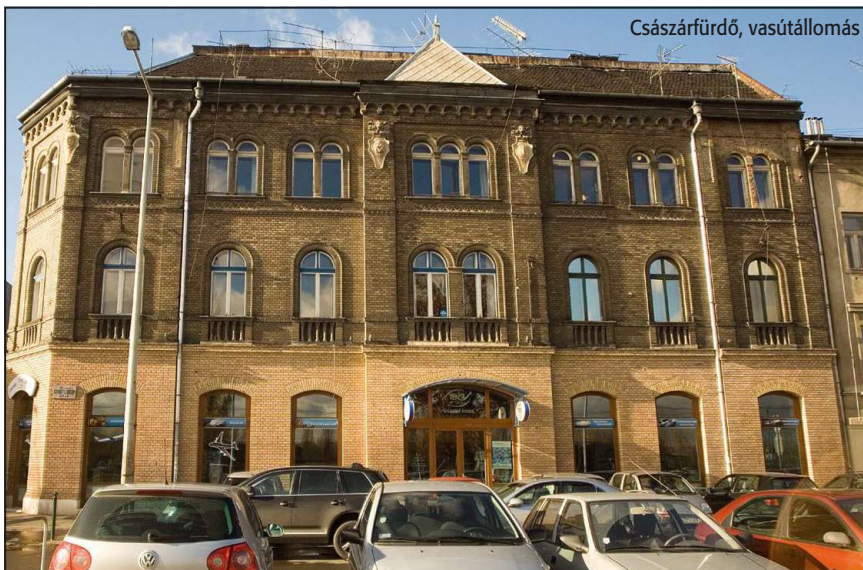
December 27-én délelőtt összeült a rögtönítélő bíróság. *Alapi* halálbüntetést kért. A bíróság egyetértett. Kegyesen megengedték ugyan a háromgyermekes *Molnár Imrének*, hogy kegyelmet kérjen,

de azt azonnal ők maguk el is utasították. És az ítéletet december 27-én 18 óra 10 perckor – kötélt által – végrehajtották.

A MÁV balesetvizsgálói nem kaptak sem időt sem lehetőséget a meghallgatásra, nem is került soha elő a vasúttársaság irattárában egyetlen, az esetre vonatkozó irat sem. Az ÁVH volt az „ügygazda”, s ha az volt, minden szakértői handabandázást nélkülözve is tudta a dolgát. (Mindez akkor derült ki, amikor 1994-ben megindult a perújrafelvétel processzusa.)

Az Újpesti vasúti híd 1955. május 21-ére újjáépült, másnap megindult rajta a forgalom. A Közlekedési Közlöny hivatalos hirdetmény-rovatában olvashatjuk: „Értesítjük az érdekelt utazó és fuvaroztató közönséget, hogy Bp nyugati pu – Rákosrendező pu – Óbuda közötti vonalszakaszon 1955. május hó 22-től újból felvesszük a személyforgalmat. Az új vonalszakaszon Budapest-Angyalföld állomást, Újpest megállóhelyet és Aquincum felső megállóhelyet nyitjuk meg személy- illetve úti-poggyász- s expresszáruforgalomra”.

A Buda-Császárfürdő forgalmi pontról nincs már szó. ●



fotó: Sebestyén László