
DOKUMENTUM

NYÍLT PÁLYÁN

SZILÁGYI KÁROLY

Apám emlékére

1961. augusztus 23. Délelőtt. A hírhozó – nyugdíjas szerb vasutas – bizonytalanul, homályosan közli, mi történt. Nem is igen értem, *nem is akarom elhinni*, hogy édesapám . . . Azért a helyemben bemenne a fűtőházba, mondja a szomszéd, ott már biztosan többet tudnak a dologról . . .

Anyámnak nem szólok egy szót sem – szegény, mindig halálra izgulta magát, ha apám nem jött meg idejében –, minek idegesítsem, ha biztosat nem tudok. Biciklire pattanok, öt perc múlva bent vagyok a fűtőházban. Egy Vekić nevű felvigyázó van szolgálatban, jól ismerem, nem messze lakik tőlünk.

– Igen, sajnos apáddal történt – mondja –, részleteket még nem tudunk. Ne aggódj, apád megsérült, de él, beszéltem valakivel, aki látta. – Később kiderült, hogy csak a megnyugtatósomra mondta, akkor még mindenki úgy tudta, hogy apám ott halt meg a mozdony roncsai között.

Rohantam a kórházba. Akkor már hangos volt a Futaki út a mentőautók vijjogásától: szállították be Újvidékre a sebesülteket, halottakat. A sebészetre nem engednek be, a lépcsőkön le-föl száguldozó orvosok közül az egyiknek az útjába állok, és remegő hangon megkérdem, tud-e valamit a mozdonyvezetőről, Szilágyinak hívják . . . Ki tud itt most nevet mondani, figyeljem a mentőautókat.

Ötpercenként, tízpercenként újabb kocsi. Egy letakart holttestet visznek el mellettem, oda kellene ugrani, letépní róla a lepedőt, nem apám-e. De nincs hozzá bátorságom. Nem tudom, mennyit állhattam ott. Egyszer csak egy élém kanyarodó tűzoltóautó vezetőfülkéjében meglátom apámat. Felugrom, megöleljük egymást. Felszisszen.

– Megégtem, fiam – mondja, aztán gyorsan hozzát teszi – mondd meg anyukának, hogy jól vagyok, egy kicsit megégtem, de belső vérzésem nincs.

Bőrének egyharmada megégett. Az összeütközéskor a konyha (a mozdony vezetői fülkéje) padlójára zuhant, és két acéllemez közé szorult. A felsőnek köszönhető, hogy a szerkocsiból rázúduló szén agyon nem nyomta. Mozdulni nem tudott, lélegezni is alig, órákig pörkölődött a tűzszekrényből kiáradó melegben. A két mozdony annyira összeroncsolódott, hogy nem is gondolt senki mentésre, mindenki azt hitte, hogy odaveszett.

Beška és Čortanovci között egy kanyarban összeütközött egy Belgrádból Újvidékre tartó tehervonat (252-es) és egy Szabadkáról Belgrádba tartó személyvonat (209-es). Fékezni egyik mozdonyvezetőnek sem volt ideje, amikor megpillantották egymást, már késő volt. A szabadkai mozdonyvezető – így mesélték legalábbis – leugrott a gépről (ha nem ezt teszi, akkor sem tudja megakadályozni az összeütközést), apám viszont a bal ívű kanyar miatt nem látott semmit, a fűtője felkiáltására, hogy „Majstore, voz”! (Mester úr, vonat!), csak annyit tehetett, hogy befékezett, és a padlóra vetette magát.

Az összeütközés szörnyű erejű volt, mindkét mozdony és több vagon ronccsá zúzódott. Tizenöt halottat húztak elő az ócskavassá gyűrődött vagonokból.

*

A vizsgálat megállapítása szerint a szerencsétlenségért (súlyossági sorrendben) a következőket terheli felelősség: 1) Jakšić Mihajlo beškai forgalmistát, mert elmulasztotta leállítani az állomáson áthaladó tehervonatot, 2) Ristić Dragoljub beškai váltókezelőt, mert önhatalmúlag kiengedte a tehervonatot a beškai állomásról, 3) Szilágyi Károlyt, a tehervonat mozdonyvezetőjét, mert engedély nélkül hagyta el a beškai állomást, és 4) Budimilija Milant, a 252-es vonat vezetőjét (zárófékes minőségben is – nemcsak a vonat adminisztratív teendőit végezte tehát, hanem a szerelvény végén levő kis fülkében a fékes szerepét is ellátta), mert nem állította le az állomást szabálytalanul elhagyó vonatot, és nem reagált az állomásszemélyzet leállítási kísérleteire.

*

Újvidék külvárosában laktunk, a Telepen. A csendes kis Rozmaring utcában egy családi ház fele volt a mienk – másfél szoba, konyha, kút az udvarban, budi a telek végében. A házban és a melléképületekben négy család lakott még a mienken kívül. Apám az év májusában töltötte be negyvenhetedik évét. Nagy törvényű, hirtelen haragú ember volt, de percek alatt kiadta a mérget, és fél óra múlva már azt sem tudta, miért kiabált ránk. Nem ivott, nem

dohányzott. Három szenvedélye volt, az evés, a foci és a beszélgetés. Ha éjjel kettőkor, háromkor jött haza szolgálatból, anyám mindig felkelt, begyűjtött, és föltette a mosdóvizet meg a vacsorát. Amíg a vacsora melegegett, lefejtette apámról fekete, olajos munkaruháját, aztán elővette a hatalmas családi lavórt, és féltéglányi háziszappannal lemosta a hátát. Aztán ott ült mellette, míg meg nem ette a vacsorát.

Ahogy így visszagondolok, apám szinte csak vendég volt otthon. A teherfordában dolgozott, sokszor két-három napot is odavolt. Ami engem illet, őszintén szólva nem is nagyon hiányoltam. Már kamaszként is nehezen viseltem szigorát, huszonegy éves koromra meg végleg nem tudtunk mit kezdeni egymással. Ellentmondani ugyan nem mertem neki – soha egyetlen hangos szó nem esett köztünk (talán ezért veszekszem vele álomban olyan sokat azóta is), de én akkoriban egészen másképp akartam megváltoztatni a világot, mint ő.

*

Apámat a szerencsétlenség után vagy tíz nappal vizsgálati fogságba helyezték. A kórházban egy pincehelyiségben feküdt. Égési sebek, magas láz és borzalmas lelkiállapot . . . A vizsgálóbíró már a szerencsétlenség délutánján elővette. Többek között azt is megkérdezte tőle, melyik forgalmista volt szolgálatban Beškán, név szerint ki menesztette, amire apám azt felelte, hogy eddig sosem látta az illetőt, valami cingár alak volt. (Jakšič mindössze két hónapja dolgozott Beškán, apámnak ez volt a nyári szabadsága utáni első erre vezető útja.)

Megjelentek a baljós előjelek is. Jöttek az emberek, mondogatták, hogy vigyázzunk, mert bűnbakot akarnak csinálni apámból, keressünk valami jó ügyvédet. De nemcsak jó tanácsot adtak, pénzt is gyűjtöttek: elképesztő összeg jött össze, ha jól emlékszem, több mint 300 000 dinár (az én akkori kezdő fizetésem 18 000 dinár volt). Kellott is, mert a mozdonyvezetők azt javasolták, Zágrábból hozzunk ügyvédet, aki egyrészt jártas az ilyen vasúti ügyekben, másrészt nem fekszik le a vajdasági bíróságnak. Josip Krmpotićnak hívták. Két mozdonyvezetővel mentünk fel hozzá Zágrába, hajmeresztő anyagi felteteleket diktált, de megfogadtuk.

*

Apám több hétig feküdt a kórházban, vizsgálóbírói engedéllyel elég sűrűn meglátogathattuk. Ahogy rendbe jött egy kicsit, átszállították a börtönbe. Itt hetente volt látogatás, csomagot is vihettünk be neki.

Úgye a szigoráról, de következetességéről is ismert Đorđe Rogulja nevű bíróhoz került.

1961. november 13-án megkezdődött a tárgyalás.

Az elnök Đorđe Rogulja, az ügyész Nenad Vranić volt, az ügyvédekre úgy emlékszem, mintha tegnap láttam volna őket. Az elsőrendű vádlott védője egy tenyérbe mászó képű ügyvéd volt (eszközökben nem válogatva harcolt védenecéért), a másodrendű Ristićnek hivatalból rendeltek ki egy galambösz szakállú őrgrófot. Apám védője, egy sima modorú zágrábi úriember, ernyedten ülte végig a tárgyalást, lelkesedés nélkül érvelt, keresztkérdésekre nagy ritkán szánta rá magát, messze nem dolgozott meg a rengeteg pénzért, amit a derék vasutasok összeadtak.

A negyedrendű vádlott védője minden hájjal megkent vén róka volt (Milan Ivančevićnak hívták), természetesen szövetségesünk lévén még ő segített apámnak a legtöbbet (később, a felsőbb instanciákon már a mi fellebbezésünket is ő intézte).

Hadd álljon itt még a rossz emlékű vasúti szakértő neve is: Julije Stipić. Sokat ártott nekünk.

A vádlottak:

Mihajlo Jakšić forgalmista. Alacsony, hitvány emberke, két kiskorú gyermek apja, összevissza hazudozott a tárgyalás alatt (joga volt rá: az életéért küzdött).

Dragoljub Ristić váltókezelő. Agrólszakadt szegény ördög. Ha nem ilyen együgyű, és következetesebben ragaszkodik az igazához, nem is került volna a vádlottak padjára. Áldozat volt, s a maga módján kulcsfigura is, aki apám szempontjából is sorsdöntő szerepet játszhatott volna.

Apám, sajnos, nem volt elég meggyőző a tárgyaláson. Nagyon megviselte, talán nem túlzás, ha azt mondom, megtörte a szenvedés. Vagy a félelem.

Milan Budimlija vonatvezetőnek csak mellékszerep jutott a perben.

*

A négy vádlott személyében a kivülálló logikája szerint tulajdonképpen az állomás- és az utazószemélyzet áll szemben egymással életre-halálra menő harcban (tizenöt áldozat volt, ne felejtsük el!). Már ebben is kemény ellentmondás volt azonban, hisz a forgalomszervezés természetéből adódóan szerte a nagyvilágban, ahol vasút a vasút, *vagy az egyik, vagy a másik hibájából* (hibáinak láncolatából) következik be a baj, s az egyik fél *bűnössége* a másik fél *ártatlanságának* a bizonyítéka. Esetünkben valójában úgy festett a dolog, hogy az egyik oldalon az elsőrendű vádlott (Jakšić forgalmista) állt (s ha neki van igaza, akkor mindenki bűnös, csak ő az ártatlan), a másikon pedig a váltókezelő meg apám, a vonatvezető asszisztálásával (az ő vallomásuk viszont egybehangzóan Jakšićot terheli).

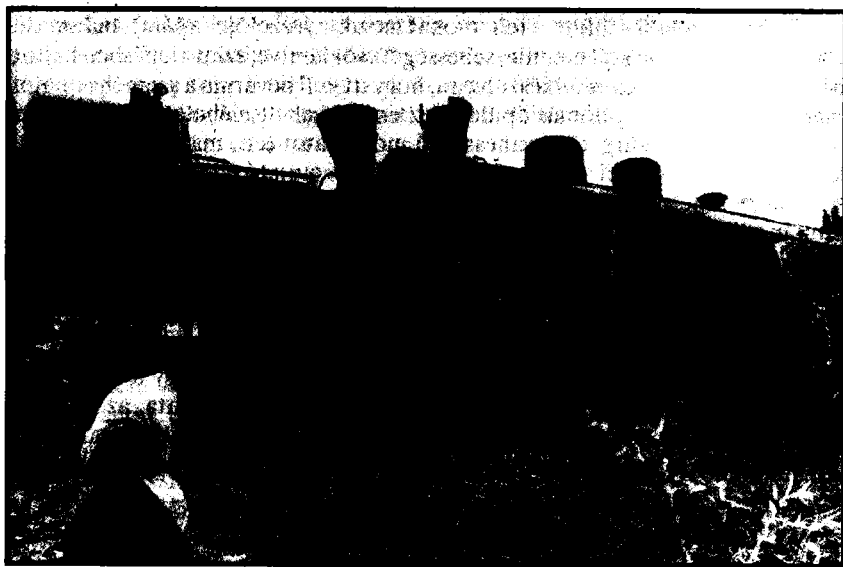
*

A Belgrád–Újvidék távnak kb. a felén, Indijától Újvidékig egy nyomtávú a pályá. Ez azt jelenti, hogy a szembe jövő vonatok csak az állomásokon kereszteződhetnek. A kereszteződés helyét menetrend rögzíti, de a késések miatt a forgalomirányításnak megvan a joga, hogy a biztonsági előírások betartásával áthelyezze azt egy másik állomásra.

Az utazószemélyzet a kiindulási helyén menetlevelet kap, amelyben fel vannak tüntetve az utazás különféle adatai, egyebek közt a várható kereszteződés helye is. Amennyiben ezzel kapcsolatban útközben valami változás áll be, a szabályok értelmében a közbeeső állomások valamelyikén a mozdonyvezető írásbeli rendelkezést kap, s attól kezdve ehhez kell tartania magát mindaddig, míg egy esetleges újabb rendelkezés nem hatálytalanítja a régit. Valamelyik vasúti nagyokosnak azonban az a zseniális ötlete támadt – pár hónappal a beškai szerencsétlenség előtt –, hogy úgy ésszerűsíti a vasúti adminisztrációt, hogy ezen a vonalon *megszünteti ezeket az írásbeli rendelkezéseket*. Következésképp az állomás- és az utazószemélyzet közötti kommunikáció elvesztette egy nagyon fontos írásos láncszemét. *(Ha nem szüntették volna meg ezeket a rendelkezéseket, nem történik meg a baleset.)*

A forgalmi tiszt tehát attól kezdve csak a jelzőrendszer, illetve a vizuális jelek/utasítások útján érintkezett a mozdonyvezetővel. Ennek a jelrendszernek főbb tényezői: *előjelző* (az állomástól valamivel több mint egy kilométerre – „előrevetíti” az állomáson várható helyzetet); *bejáratni jelző* (az állomástól kb. fél kilométerre) beengedi a szerelvényt vagy megállítja, illetve tájékoztatja, hogy kiterőbe kell mennie (várható kereszteződés miatt le kell térnie az állomáson egyenest keresztülvezető sínpárról); a *váltókezelő* (megerősíti, illetve semlegesíti a jelző parancsát, és regisztrálja a vonatnak az állomásra érkezését); a *forgalmista*¹ (ő a legfőbb hatalom az állomáson, ő kommunikál a szomszédos állomásokkal, ő rendelkezik a jelzők felett, ő fogadja távíró útján, majd személyesen is a vonatokat, ő állítja le őket, ha le kell állítani, ő engedi ki őket – majd jelzi távíróon a fogadó állomásnak –, és ő parancsol a forgalommal érintkező állomássonemélyzetnek); *kijáratni jelző* (megerősíti a kiengedő parancsot, illetve megállítja a szerelvényt); *váltókezelő* (mint a bejáratnál).

A szabályzat ide kapcsolódó részeiből még csak annyit, hogy a forgalmista minden vonatot fogad (és ezt géptávíróon megerősíti a szomszédos állomásnak), minden vonatot csak akkor bocsát útjára, ha a következő állomás fogadja azt (távíróon megerősítve), s miután kiengedi az állomásból a szerelvényt, lejelenti azt, azaz telefonon és/vagy távíróon, illetve harangjelzéssel közli, hogy a vonat megy.



Bora Vojnović felvétele

A vádlottak a következőképp foglalták össze a történeteket vallomásukban:
– Az elsőrendű vádlott, a forgalmi tiszt: a kérdéses tehervonatnak ugyan Čortanovcin van a rendes kereszteződése a személyvonattal, de ő telefonon megállapodott a čortanovci forgalmistával, hogy átteszik a kereszteződést Beškára. Ezt a beškai állomáson talált távirószalaggal bizonyítja, melyen ott áll, hogy Jakšić fogadja a személyvonatot. A fentieknek megfelelően az előjelző és a bejárati jelző útján értesítette a tehervonat mozdonyvezetőjét, hogy kitérőbe kell mennie, és tilosra állította a kijárat jelzőt. A bejáró tehervonatot nem fogadta, nem állította le, és nem engedte ki az állomásból, mert táviratozással volt elfoglalva (fél kézzel táviratozott, a másik kezével meg leállító jelzéseket adott). Amikor látta, hogy a tehervonat mégsem áll meg, kirohant, és megpróbálta leállítani, de már késő volt.

Tagadja, hogy meghagyást adott volna a kijárat váltókezelőnek, hogy engedje ki a vonatot, ő csak a lehetőségét hagyta nyitva a váltókezelő előtt, hogy a 252-es esetleg mégiscsak kiengedhető, kézi menesztéssel.

– A másodrendű vádlott, a váltókezelő: neki a forgalmista telefonon egyértelműen azt mondta, hogy állítsa át a váltót, és kézi menesztéssel, tehát a tilos jelzést semlegesítve, engedje ki a tehervonatot, s ő ennek megfelelően kiengedte a tehervonatot az állomásból.

– A harmadrendű vádlott, a tehervonat mozdonyvezetője (apám): tudomásul vette, hogy kitérőbe kell mennie, sebességét csökkentve, szinte lépésben hajtott be az állomásra, teljesen felkészülve rá, hogy itt kell bevárnia a személyvonatot. Amikor azonban az állomás épületéhez ért, kiszaladt elébe a forgalmista, és bal kezével széles sürgető-tovahessentő mozdulatot tett, majd két alkarjának keresztbe helyezésével és egy Čortanovci felé mutató mozdulattal értésére adta, hogy áthelyezze a kereszteződést Čortanovcira. Erre apám gőzt adott, s miután a tilosat mutató kijáratnál ott látta a váltókezelőt, aki szabályosan hatálytalanította a jelzőt (a közúti forgalomban is az a szabály, hogy a rendőr hatálytalanítja a jelzőlámpát, azaz ember a gépet), nyugodt lelkiismerettel elhagyta az állomást. A forgalmista utólagos leállítási kísérleteiről nem tudott, nem is tudhatott, hisz mozdonya akkor már messze járt.

– A negyedrendű vádlott, a vonatvezető: megerősítette, hogy a tehervonat valóban lassan haladt át az állomáson, a forgalmistát nem látta, az utólagos leállítási kísérleteket se nem látta, se nem hallotta (a vonat végén volt, még beférkezhetne volna a szerelvényt, ha észreveszi az utólagos jelzéseket).

*

A kirendelt vasúti szakértő mind a négy vádlottat szó szerint beletaposta a földbe. Szabálytalannak minősítette a forgalmista szinte minden mozdulatát, de szemet hunyt afölött, hogy a beškai és a čortanovci távirószalag lényeges szöveget tartalmazó része nem vág egybe, és jótékony homályban hagyta a másik forgalmistának, a čortanovcinak a szabálytalan húzásait. A váltókezelő jelzősemlegesítő szerepét nem vitatta, de önkényesnek minősítette.

A mozdonyvezetőt elmarasztalta, mert nem hitte el neki, hogy a forgalmista menesztette, illetve ha menesztette is, a szabálytalan menesztésnek nem lett volna szabad engedelmeskednie.

A vonatvezetőt is vétkesnek találta, mert nem lett volna szabad visszavonulnia a kuckójába, míg a vonat el nem hagyja az állomást (gyakorlatilag köteles lett volna észrevenni a leállítási kísérleteket).

(Túl azon a nyilvánvaló igazságtalanságon, hogy a vasút mint szervezet közel sem teremtette meg a feltételeket az általa megfogalmazott szabályok maradéktalan betartásához, hogy egymilliószor lett hallgatólagos cinkosává a szabálytalankodóknak egye-fene-csak-menjen-a-forgalom felkiáltással, sőt nemegyszer fegyelmi eljárást indított az „akadékoskodók” ellen, ugyanakkor, ha baj történt, mosta a kezeit, sőt számon kérő úristenként lépett fel, most is olyan szakértőt jelölt ki a tárgyalásra, akinek az ellentmondásos, zagyva szabálymagyarázatain sokszor még a laikus közönség is csak derülni tudott.)

*

A tanúvallomásokból csak az összkép maradt meg bennem, meg néhány érdekes epizód, az ítélet indoklását olvasva azonban egyszerűen nem lehet nem észrevenni, hogy a bíróság csak az egyik fülére hallott: ami beleillett a saját elképzelésébe vagy egybevágott Jakšić vallomásával, azt elhitte, ami ellentmondott neki, azt nem.

A Čortanovci forgalmista és a szabadkai vonatszemélyzet úgy adta elő a dolgot, hogy nekik nem volt kanaluk a szerencsétlenségben. Az utóbbiak esetében így igaz, a forgalmista szerepére még kitérek. A beškai állomáson dolgozó pályamunkások között három vagy négy tanú vallotta, hogy Jakšić igenis kint volt a kritikus időpontban a peronon (ahogy apám mondta), csak a leadott jelzések tekintetében volt ellentmondás az állításuk között. Kettőn ugyanis határozottan állították, hogy Jakšić leállító jelzéseket adott!

Annak nem volt se tanúja, se írásos nyoma, hogy a forgalmista egyértelmű utasítást adott volna a váltókezelőnek, hogy engedje ki a vonatot, de azt a másik (a bejárati) váltókezelő is megerősítette, hogy volt szó róla, esetleg mégis visszahelyezik a keresztvezető Čortanovcira. Általában elmondható, hogy a tanúk egytől egyig jelentéktelen mellékszereplők voltak, a tárgyalás döntő intrikusa a szakértő volt.

*

Néhány epizód.

Vasúti körökben azt szokták mondani, hogy ha egy mozdonyvezető „megszökik” az állomásból, bolond vagy részeg. Minthogy az eredeti lapkiosztás szerint apámnak a szökés jutott, rá kellett volna bizonyítani, hogy ivott. Az elsőrendű vádlott ügyvédjének erőlködése azonban hiábavaló volt. A nővér, aki órákig tisztította és kötözte apám sebeit, azt vallotta a bíróságon, kizárt dolog, hogy ne vette volna rajta észre az alkoholszagot.

Apámról különben mindenki tudta, hogy nem iszik. Én egyszer láttam őt részegnek életében: egy prémiumosztáskor engedett a haverok csábításának, betért a Mozdonyhoz címzett csehóba, aztán (délelőtt tizenegy felé) hazajött, „te, anyjuk, én nagyon berúgtam” – mondta –, és lefeküdt aludni.

A másik epizód a fatalizmushit és eszétgeti az emberben: több tanú is beszélt róla, hogy ilyen vagy olyan módon kísérletet tett rá, hogy megállítsa az egymással szemben haladó vonatokat – sajnos eredménytelenül. Az történt, hogy miután Jakšić hiába próbálta meg leállítani a 252-est, visszakialtott az állomásfőnököknek, hogy telefonáljon Čortanovcira, próbálják meg leállítani a 209-est! A 209-es utolsó vagonjai e pillanatban (jegyezzük meg ezt a körülményt!) a Čortanovci állomás kijárati órháza előtt haladtak el. A váltókezelő piros zászlójával (sípját, sajnos, nem használva!) megállj jelzést adott, s ezt a sze-

mélyvonat egyik kísérő rendőre észre is vette. Szólt a kalauznak, meghúzták a vészféket, de az nem működött, rossz volt!

Ez azonban még nem minden! Čortanovciről odaszóltak a beškai állomás közelében levő őrházba is, hogy állítsák le a 252-est! A pályaőr nem volt otthon, csak a felesége, kendőjével vagy a kötényével integetett is a vonatnak az ablakból (hogy nem tudja egy vasutasfeleség, miként kell egy vonatot megállítani?!), apám látta is, és visszaintett neki.

*

A tárgyalás 1961. november 13-ától 28-áig tartott, az újvidéki törvényszék legnagyobb termében folyt, óriási érdeklődés mellett.

Az ítéletet 1961. december 2-án mondták ki.

A nép nevében – mondta Rogulja bíró –, majd sorban: Jakšić Mihajlo elsőrendű vádlott, bűnös, büntetése 8 év szigorított, Ristić Dragoljub másodrendű vádlott, bűnös, 6 év szigorított, Szilágyi Károly harmadrendű vádlott, bűnös, 10 év (!) szigorított, Budimilija Milan negyedrendű vádlott, bűnös, 5 év szigorított.

Azt hittem, nem jól hallom. A zsűfolasig megtelt teremben egyszerűen nem hittem a fülemnek. Mennyit . . . kérdeztem a mellettem állótól . . . a mozdonyvezető . . . mennyit?

*

Nézzük részletesebben, kit miért marasztaltak el!

Jakšić, a forgalmista hibázott, mert nem fogadta és nem állította le a tehervonatot az előírásos módon. Bizonyítható volt (távírószalagon), hogy a kereszteződés Beškára helyezését elfogadta, tehát meg kellett volna akadályoznia, hogy a tehervonat kimenjen az állomásról. Az alábbiakat kellett volna tennie: tilosra kellett volna állítani a bejárati előjelzőt (állítólag tilosra is állította, de amikor úgy gondolta, hogy a 252-es már közel jár, szabadot adott, mert nem akarta megállítani a nehéz tehervonatot az emelkedőn); utasítania kellett volna a bejárati és kijáratú váltókezelőket, hogy *megálljt* jelezzenek a vonatnak (ehelyett bizonytalanságban hagyta őket, a kijáratú váltót feloldva „kinyitotta a kaput” a 252-es előtt, sőt kilátásba helyezte a kézi menesztés lehetőségét), személyesen ki kellett volna jönnie a vonat elé, és *egyértelmű megállj* jelzést kellett volna adnia!²

A bíróság elhitte azt az állítást, miszerint nem rendelte el a váltókezelőnek, hogy kiengedje a tehervonatot, továbbá azt, hogy ő maga azért nem mehetett ki a tehervonat elé, mert a távirógépen volt elfoglalva (hiába bizonyosodott be a helyszínelésen, hogy fizikai képtelenség fél kézzel táviratozni, a másik kezével meg leállító mozdulattal integetni). Méltányolta utólagos leállítási kísérleteit, tekintettel volt büntetlen előéletére és két picinyke gyermekére.

Ristić váltókezelő hibázott, mert egyértelmű meghagyás nélkül, a saját szakállára engedte ki a tehervonatot az állomásból.

Szilágyi mozdonyvezető hibázott, mert nem állt meg, amikor „látta, hogy a forgalmista nincs kint a helyén” (neki nem hitte el a bíróság, hogy kint volt), tehát szabálytalanul hagyta el az állomást (még azt is látnia illett volna, hogy a forgalmista bent állt az irodájában, és integet neki, hogy álljon meg), továbbá mert elment a tilosra állított kijárat jelző mellett, tekintet nélkül arra, hogy a váltókezelő semlegesítette azt, azaz kiengedte.

Budimlija vonatvezető hibázott, mert nem reagált az utólagos leállítási kísérletekre.

*

Nincs olyan elsőéves joghallgató, aki ne tudná, hogy ítéletet – jogállamban – általában bizonyítékok, illetve hitelt érdemlő tanúvallomások alapján szokás hozni. Nos, a Jugoszláv Államvasutak akkori rendszerbeli keretei között ebben a perben egyetlen néven nevezhető bizonyíték szerepelt: a beškai vasútállomás távirószalagja. A rajta olvasható szöveg pedig egyetlen tényt bizonyított: hogy a beškai forgalmista átvállalta a kereszteződést. Hangsúlyozom: ez az egyetlen kiolvasható tény. S még ennek a bizonyítéknak is van egy komoly szépséghibája: a szalagon található szöveg egy helyen megszakad, egy 27,5 cm-es üres rész következik, majd a 209-est fogadó mondatzakasz. *És ez az utóbbi mondatzakasz a čortanovci állomás táviróján nincs meg!*

A bíróság ebből a meglehetősen kétes értékű bizonyítékból a következőket szűrte le: a 27,5 cm-es üres szakasz akkor állt be, amikor Jakšić, a 252-es bejövelele közben egyik kezével úgymond táviratozott, a másikkal meg integetett apámnak, hogy álljon meg. Mivel a rekonstrukció alkalmával kiderült, hogy ez fizikai képtelenség, marad az, hogy az egyik kezével valóban integetett, a másikkal meg közben nem írt le semmit. A másik mozzanat, amit ezzel kapcsolatban nem győz hangsúlyozni az ítélet, az, hogy a 27,5 cm-nyi szalag lefutása 5,5–7 másodpercet vesz igénybe, ez pedig nem lett volna elegendő rá, hogy Jakšić kimenjen a 252-es elé, és menessze azt úgy, ahogy apám mondta.

Egyelőre maradjunk abban, hogy végül is csakugyan ez az egyetlen corpus delicti, s amit bizonyít, az a beškai forgalmista egyértelmű bűnössége (és a

čortanovci forgalmista ártatlansága). Tudniillik Jakšić írásban megerősítette, hogy Beškán lesz a kereszteződés, s ez az ő szempontjából két kötelezettséget jelent: megállítani a tehervonatot, és fogadni a személyvonatot.

Bizonyított tény továbbá, hogy (a tehervonatból nézve) az előjelző és a bejárati jelző is kitérőre állt, a negyedik vágányt a harmadikba csatlakoztató váltó akadálytalan visszatérést tett lehetővé a vonat számára a harmadik vágányra, és hogy a kijáratit jelző tilosat mutatott. Ez utóbbi vonatkozásában pedig végül az is, hogy Ristić kint állt a kijáratit jelző előtt, és semlegesítette azt.

Ennyit a bizonyítékokról.

A tanúvallomásokat teljesen átlátszó módon úgy szűrte meg a bíróság, hogy Jakšić vallomását, axiómaszerű ősigazságnak vette, a többiből pedig annyit fogadott el, amennyi amazt alátámasztotta.³ Ami e „játékszabályokon” belül is objektíve bizonyítottnak tekinthető, az a következő: Jakšić *nem tett meg semmit* a 252-es megállítására, ezzel szemben nyitva hagyta a lehetőséget a kereszteződés esetleges visszahelyezése előtt, majd a későbbiekben valóban megpróbálta leállítani a tehervonatot, ekkorra azonban apám már messze volt a mozdonyával az állomástól. Apám viszonylatában nem bizonyítható, hogy Jakšić menesztette, de bizonyítható, hogy Ristić kiengedte.

Jobb helyeken nyilván azt is mérlegelték volna, kinek volt nagyobb hibázási lehetősége, Jakšićnak-e, aki mindössze két hónapja dolgozott Beškán, aki a kritikus félórában két másik vonatot is fogadott, további kettőre (252 és 209) igyekezett odafigyelni, vasúti pályamunkásokkal foglalkozott, állomáson belüli átcsoportosításokkal volt elfoglalva, hogy felszabadítsa a 3. és a 4. vágányt, és *saját bevallása szerint*, az utolsó pillanatig nem döntötte el, hol lesz a kereszteződés (hisz akkor kopogta le a távírón, hogy fogadja a 209-est, amikor a 252-es már bent volt az állomásán!), vagy apámnak-e, akivel nem először fordult elő, hogy áthelyezték a 209-essel való kereszteződést, aki több mint tizenkét órai szolgálat után ugyan, de normális pszichofizikai kondícióban úgy jön be Beškára, hogy írásbeli meghagyása nincs a kereszteződés áthelyezéséről, az előjelző és a bejárati jelző szabadra áll (csak kitérőre figyelmeztet), a bejárati váltókezelő nem jelez megálljt, Jakšić sürgető kézmozdulatokkal meneszti, és Ristić ott áll a piros zászlajával a tilosat mutató kijáratit jelző mellett?!

Egészen finom helyeken pedig még esetleg azon is elgondolkodtak volna egy keveset, ki mit kockáztatott az esetleges hibázásával: feltehető-e egy tapasztalt mozdonyvezetőről, hogy világos nappal, józan fejvel, engedély nélkül kimegy egy állomásból, saját testi épségét is kockáztatva?!

Nekem sincs több bizonyítékom, mint a bíróságnak volt, az ő mozaikkockáiból kell kiraknom a képet. Következtetéseim szinte kizárólag az Újvidéki Kerületi Bíróság K-304/961 sz. ítéletének megállapításaira épülnek.

Így (is) történhetett:

A beškai és a čortanovci forgalmista telefonon elvileg megegyezett, hogy áthelyezik a kereszteződést Beškára. Ennek megfelelően a beškai forgalmista kitérőbe állítja a Belgrád felőli előjelzőt és a bejárati jelzőt, de minthogy írásban (távíratilag) nem rögzítette, hogy fogadja a 209-est, nyitva hagyja a lehetőséget a 252-es kiengedésére is, átállttatja a 4. (kitérő) vágány kijáratí váltóját (a 3-asra, tehát az állomáson egyenesen áthaladóra), és kilátásba helyezi (meghagyja a váltókezelőnek?) a kézi menesztést. Fiatal ember, nem kezdő, de nincs is túl nagy gyakorlata, ráadásul százfelé kell figyelnie. Nézi az órát, elkezd számolgatni: Čortanovciról még nincs jelzés, hogy menesztették volna a személyvonatot (valójában hivatalosan még nem is fogadta), nyilván az is késik, neki meg már jár be a teher, mi volna, ha gyorsan visszapasszolná a kereszteződést? Felhívja Čortanovcit. Az nem jelentkezik. (A čortanovci forgalmista kint van a személyvonatnál.) Odaugrik a távíróhoz, lekopogja az üzenet sorszámát . . . (vissza akarja helyezni a kereszteződést Čortanovcira.) Közben a tehervonat mozdonya már az állomás épületénél jár – Čortanovciról még mindig nincs harangjelzés, hogy kiengedték volna a személyvonatot –, pár pillanatra lezárja a készülékét, kirohan, nem szabályos, de ebben a helyzetben teljesen természetes hajtó, sürgető mozdulattal „kisőpri” apámat az állomásról, s kereszthez tett alkarral jelzi, hogy visszaadta a kereszteződést Čortanovcinak.

(Vajon mi készíti Jakšićot a rögtönzésre? Valóban olyan sürgős volna neki átpasszolni a tehervonatot Čortanovcira? Két dologgal tudom csak megmagyarázni hirtelen döntését: az egyik az, hogy egy forgalmista sem szereti, ha az ő állomásán rostokolva késik ez vagy az a vonat, a másik pedig a čortanovci forgalmistával folytatott telefonbeszélgetése, amelyben nyitva hagyhatták a lehetőséget az esetleges újabb áthelyezésre, illetve az a körülmény, hogy ő írásban még nem fogadta a 209-est!

Miért nem állítja szabadra a kijáratí jelzőt? Nincs rá ideje, s különben is kilátásba helyezte a kézi menesztést!

Miért nincs szavahihető tanúja annak, hogy kijött, és menesztette a vonatot? Kora reggel van, csepereg az eső, néhány, a belgrádi személyvonatra váró utas lézeng csak az állomáson. Hányan lehetnek ezek közül kint a peronon? Hány utas figyeli általában, mit csinál egy forgalmista? Pláne egy számukra teljesen közömbös vonattal?

És azok a tanúk, akik látták kint Jakšićot, de úgy vallottak, hogy megállí jelzést adott a 252-esnek? Állításukat a bíróság meggyőzően cáfolja: a) ha

valóban megállj jelzést adott volna, akkor ő lett volna az első, aki ezt hangoztatja, és nem azzal védekezik, hogy bent távírozott az irodájában; b) ha megállj jelzést adott, s látta, hogy a vonat nem áll meg, miért rohant vissza az irodájába?; c) annyit még a bíróság sem föltételez, hogy apám a *megállj jelzés ellenére is* kiment volna az állomásról.)

Jakšić visszaroohan az irodájába. Telefon Čortanovcira. A čortanovci forgalmista, Pejčić végre felveszi. Figyelj, kiált bele a kagylóba Jakšić, visszaadtam a 252-est! Micsoda – üvölt fel Pejčić, *én meg menesztettem a 209-est!* Jakšić lecsapja a kagylót, kirohan, megpróbálja leállítani a 252-est. 100 méternyi rohan, majd visszakiált az állomásfőnököknek, hogy hívják fel Čortanovcit, állítsák meg a 209-est. Telefon, leállítási kísérletek, vészfék – semmi. A két vonat feltartóztathatatlanul rohan egymás felé.

*

A Beška és Čortanovci közötti táv 5,5 km. Az összeütközésre a beškai kijárat i bakterháztól 970 méterre, azaz Čortanovcitol több mint 4,5 km-re került sor.⁵ Jakšić azt vallotta – s a bíróság így is fogadta el –, hogy amikor megpróbálta megállítani a 252-est, annak utolsó vagonja vagy 100–200 méterre lehetett a beškai vasútállomás épületétől. Minthogy a tehervonat 340 m hosszú volt, a mozdonya ezek szerint 450–480 m-re lehetett az állomástól.

Merevítsük ki a képet egy pillanatra: a tehervonat mozdonya 450–480 m-re van az állomástól, azaz kb. egy kilométernyire a szerencsétlenség helyétől!

Jakšić, miután belátja, hogy hiába fut a 252-es után, visszakiált az állomásfőnököknek, az felhívja Čortanovcit. A čortanovci forgalmista odaszól telefonon a kijárat i váltókezelőnek, hogy állítsa meg a 209-est. Az leállító jelzéseket ad le. A személyvonat utolsó vagonja ekkor a čortanovci kijárat i őrbódétől néhány méternyire lehet, a mozdonya tehát legalább 4 km-re a szerencsétlenség helyétől!

Tegyük fel, hogy a fenti leállítási kísérletekre mindössze *egy percre* volt szükségük a jelenet szereplőinek. A 252-es óránkénti 20 km-es haladási sebessége percre lebontva 333,6 m-t jelent. Apám mozdonya tehát egy perc elteltével 780–810 m-re van az állomástól, azaz mindössze 700 m-re (*két-percnyire!*) az összeütközés helyétől, a személyvonat mozdonya pedig csaknem 4 km-re! Ha ez így igaz – és a bíróság igaznak fogadta el –, akkor a személyvonatnak kb. 400 km-es óránkénti sebességgel kellett volna haladnia, hogy odaérjen a szerencsétlenség színhelyére!

Mi következik ebből? A tehervonat kisebb távot futott be, és több egybehangzó vallomásból rekonstruálható a mozgása, tehát a hibalehetőség nyilván

a másik oldalon van: *a személyvonat hamarabb indult el Čortanovciról, mint ahogy a két forgalmista állítja!*

Azt is tudjuk, hogy ugyanezt a személyvonatot az indulása utáni percben már meg is kísérelték leállítani, mert a 252-es, úgymond, elhagyja Beškát. Honnan tudhatta a čortanovci forgalmista, hogy a 252-es *el fogja hagyni* Beškát, amikor az még nyilván *nem hagyta el*? Természetesen Jakšičtól. De ha Jakšič nem engedte ki, honnan tudhatta, hogy ki fog menni?

*

1961. augusztus 23. 8 óra 55 perc.

Megtörtént az összeütközés. A vizsgálószervek helyszínre érkezéséig maradt még, mondjuk, 2-3 óra. Jakšič becsapottnak érzi magát. Igaz, hogy elvben fogadta a kereszteződést, de volt az előző telefonbeszélgetésükben egy olyan kitétel is, ha úgy alakulnak a dolgok, még visszaadhatja: Hogy mit mondhattak egymásnak telefonon a szerencsétlenség után, azt csak ők meg a Jóisten tudják. Lehet, hogy személyesen is találkoztak. Tény, hogy apám közben bent pörkölődött a roncsok között, s mindenki úgy tudta, hogy meghalt. Tálcán adódott a lehetőség: menjünk rá mindent a halott mozdonyvezetőre! Idejük s módjuk mindenképp volt egyeztetni a vallomásukat, és meghamisítani az egyetlen bizonyítékot, a távírószalagot.

Nézzük akkor ezt a famózus távírószalagot!

A vonatkozó rész szó szerint így hangzik: „Br. 99 f. (27,5 cm-nyi üres szakasz) 2X2 pont. Voz 213/2 ovde, voz 209 primam, Jakšič. (22 cm-nyi üres rész).” Magyarán: Jakšič nyugtázza egy számunkra indifferens vonat érkezését, és fogadja a 209-est, azaz a személyvonatot! A táviratból azonban a čortanovci állomás távíróján mindössze ennyi áll: „Br. 99 f.”! *A többi hiányzik!* A bíróság ezt azzal magyarázza, hogy a čortanovci forgalmista nyilván lezárta a készülékét, és nem vehette az üzenet hátralevő részét. Ilyet persze Pejčič se nem mondott, s még kevésbé tett volna. Hogy miért nem? Mert neki aranyat ért volna az a szöveg, ami ezután következik, hiszen ha az ő távíróján hiányzik az írásos bizonyíték, hogy Beška fogadja a 209-est, akkor ő *engedély nélkül engedte ki a személyvonatot Čortanovciról!!!*⁶

Lehet, hogy a táviratnak ezt a részét Jakšič utólag kopogta le? Abból a megfontolásból, hogy még egy bizonyítéka legyen, miszerint ő nem engedhette ki a 252-est, hisz írásban is fogadta már a 209-est – csak nem feltételezik róla, hogy szándékosan akarta összeereszteni a két vonatot?! Nem is kombinált rosszul, hisz a bíróság nagyvonalúan átsiklott a távírószalag felemássága felett, s miközben eszébe sem jutott helyet szorítani a vádlottak padján a čortanovci

forgalmistának, amiért az engedély nélkül (és idő előtt?) menesztette a 209-est, inkább arra az álláspontra helyezkedett, hogy egy húszéves gyakorlattal rendelkező, normális és józan mozdonyvezető, aki felkészült a beškai kereszteződésre (kitérőbe ment, lassított), gondolt egyet, és a forgalmista engedélye nélkül önkényesen elhagyta az állomást (a fűtője kérdésére, hogy megyünk tovább, mester úr, azt válaszolja, megyünk, úgy látszik, késik a 209-es), és kamikazét megszégyenítő önfeláldozással rohant a halálveszélybe!

*

Van az ügynek még egy neuralgikus pontja: a tilosra álló kijárat jelző. Apámat a bíróság egyértelműen elmarasztalta, amiért elment a tilosra álló kijárat jelző mellett – tekintet nélkül arra, hogy Ristić váltókezelő szabályosan menesztette –, mert úgymond nem volt róla frásos értesülése, hogy a nevezett jelző üzemen kívül van (érvénytelen), tehát meg kellett volna állnia. Tette ezt a bíróság megint a vasúti szakértő sugalmazására, aki hivatkozik is a Szolgálati Szabályzat egy konkrét pontjára. Ennek csak az a szépséghibája, hogy a szakértő összetéveszti az *érvénytelen*, azaz forgalmon kívül helyezett, illetve az *elromlott* jelzőre vonatkozó előírást. Röviden a) ha egy jelzőt tartósan forgalmon kívül helyeznek, arról valóban írásban értesítik a vonatszemélyzetet, s ez esetben az természetesen nem veszi figyelembe, mit mutat az illető jelző – magyarul, ha írás nincs, s a jelző tilosat mutat, tisztelni kell; b) a meghibásodott jelző esetében viszont azt mondja a szabály, hogy az írásbeli értesítés elmaradhat, viszont az ilyen jelzőnél a váltókezelő – a forgalmista utasítására – köteles piros zászlóval (éjjel lámpással) „előre” jelzést adni a vonatnak.

Képzeljük magunkat apám helyébe: Jakšić int, hogy mehet, siessen, majd ott látja Ristićet a jelző előtt, piros zászlóval a kezében. Mi mást gondolhatott, mint hogy a jelző elromlott (különben miért állt volna ott Ristić, akinek órbódéja vagy húsz méterre van onnan?). Nem az az érdekes, valóban meghibásodott-e a jelző vagy nem, hanem az, hogy ő abban a pillanatban joggal hihette, hogy igenis meghibásodott!

*

Természetesen föllebbeztünk. Az ügyvédünk beadott egy tessék-lássék fellebbezést, aztán nem is hallottunk többé felőle. A további igazságkeresésünkben a negyedrendű vádlott ügyvédje, az öreg Ivančević segített bennünket – csekély sikerrel. Mindössze annyit értünk el, hogy a feljebbviteli bíróság 10-ről 8 évre szállította le apám büntetését.

Ebből hat és felet leült, nagyobbrész a mitrovicai börtönben.

1967 telén szabadult. A vasút azonnal visszavette, előbb külsős, majd belsős felvigyázói beosztásba. Hogy ebben mennyi volt a jóvátétel szándéka, és mennyi a humánus, nem tudom. Hadd higgyem azonban: akit a vasút bűnösnek talál, azt aligha fogadja be még egyszer.

*

És a többi főszereplő?

Jakšić Mihajlo, a beškai forgalmista, apámmal egy időben szabadult. Pár évre rá – negyven-egynéhány évesen – meghalt.

Vranić Nenad ügyész – meghalt.

Krmpotić Josip és Ivančević Milan ügyvédek – mindkettő meghalt.

Dorđe Rogulja bírósági elnök még apám szabadulása előtt (ötvenéves sem lehetett tán) meghalt.

Julije Stipić vasúti szakértő – meghalt.

Édesapám 1987 újév reggelén halt meg.

Már évekkorábban felhagyott az igazságkereséssel.

JEGYZETEK

- ¹ A hivatalos szóhasználatban, ha jól tudom, *forgalmi szolgálattevőnek* mondják. Talán megbocsátják nekem, ha én megmaradok a *forgalmista* mellett.
- ² Maga a bírósági ítélet is megállapítja, hogy ha ezek közül csak annyit tesz meg, hogy a váltókezelők útján megálljt parancsol, nyilvánvaló, hogy a 252-es mozdonyvezetője nem megy ki az állomásból!
- ³ Ezt maga az ítélet is szinte szó szerint így fogalmazza meg egy helyütt s bizonyítja több tanú vallomásának elbírálásakor is.
- ⁴ A készülék lezárásának ténye nem hagy nyomot a szalagon. A 27,5 cm-nyi üres szalag a tépelődésének a jele, de ha ezután lezárta a készüléket, akkor nemcsak 5–7 másodperce maradt a menesztésre, tehát nem áll a bíróságnak az a tézise, hogy Jakšićnak nem volt ideje kimenni a 252-es menesztésére!
- ⁵ A könnyebb tájékozódás kedvéért idefrom néhány fontos pontnak a helyét. Belgrád felől érkeve, és Belgrádtól számítva a kilométereket és métereket. 51 km + 530 m – előjelző; 52+234 – bejárati jelző; 52+776 – állomásépület; 53+183 – a 4. vágány kijárati jelzője; 53+266 – a 4. vágányról a 3.-ba torkolló váltó; 53+303 – kijárati bakterház, 54+250-től 54+430-ig – a szerencsétlenség színhelye.
- ⁶ De facto *engedély nélkül* is menesztette, amiért a későbbi fegyelmi eljárásan őt is elmarasztalták. Sajnos a bírósági koncepciójába már nem fért be a két bűnös forgalmista.