

## DEBRŐDI GÁBOR

### Vasúti mentés az első világháborúban A 41. számú Augusztia mentővonat története

A vasúti mentés újabb fejezetét az Augusztia mentővonat üzembe állításával már a BÖME írta be a medicina történetébe. A mentővonat 90 évvel ezelőtt, 1915. február 14-én kezdte meg működését az Osztrák-Magyar Monarchia közös hadseregében, mentő és betegszállító frontszolgálatát 1918. október 31-ig, a Monarchia végső összeomlásig teljesítette. A vonatot *Krobalin Sándor* vezérezredes, a birodalom hadügyminisztere bocsátotta a BÖME rendelkezésére.

A jármű nevét *Augusztia főhercegasszonyról*, Habsburg József főhercegnek, a mentőegyesület fővédnökének feleségéről, Ferenc József leányunokájáról kapta. A főhercegasszony a BÖME megalakulásától kezdve folyamatos mecénatúrájával, adományaival, a mentőügy népszerűsítésével kiemelkedően sokat tett az egyesületi formában működő, így minimális állami támogatást élvező mentőegyesületért.<sup>1</sup> Az első világháború kitörésétől kezdve a fővárosi pályaudvarokra kivonuló mentőkkel együtt fogadta a Budapestre érkező katonasérülteket. Humánus magatartása jó példaul szolgált, mely a mentésügy iránt eddig közömbös, ám tehetős támogatók érdeklődését is felkeltette.

A 41-es számú Augusztia mentő- és betegszállító vonat eleinte a fővárosba szállította a harcterekhez közeli báziskórházakból a sérülteket, később már a frontvonalak között közlekedett. Nemcsak Magyarországra és Ausztriába, hanem a Német Birodalom távoli városaiba is szállított sérülteket. Arra is volt példa, hogy a vonathoz 10-15 pótkocsit hozzákapcsoltak, így egyszerre 800 sérültet is szállított. A mentővonat különlegessége abban rejlett - eltérően a betegszállításra kialakított kórházvonatoktól -, hogy a betegszállításon túl egyszerre tudott elsősegélynyújtást és műszaki mentést is végezni.

Parancsnokai a mentőegyesület főorvosai közül kerültek ki, így a vonatot eleinte *Kovách Aladár*, a BÖME igazgatója, majd *Virosztek Győző*, *Körmöczy Emil*, *Szafir Sándor*, *Barta Jenő* és *Karikás József* főorvosok irányították.<sup>2</sup> A 264 méter hosszú vonaton kürtjel adta a személyzet tudtára, ha az őrszemek sérültet vagy káreseményt észleltek. A 2-es, 12-es és 22-

---

<sup>1</sup> A napi 24 órában üzemelő fővárosi mentést az adakozó és adományozó magánszemélyeken kívül a Belügyminisztérium és a főváros is egy-egy kisebb, évi 20.000 és 12.000 koronás utalványozással támogatta.

<sup>2</sup> A főorvosok közül ketten is, *Virosztek Győző* (1922) és *Körmöczy Emil* (1926) a BÖME igazgató főorvosai lettek. *Körmöczy* igen széles vasútegészségügyi ismeretekkel rendelkezett, miután 1907-ben őt nevezte ki a Magyar Vörös-Kereszt Egylet a Duna Balparti teherpályaudvaron létesítendő 300 beteget befogadó kórház belgyógyász főorvosának.

es kocsikban kéthangú kürt jelezte a riadót, így másodpercek alatt értesülhetett a teljes személyi állomány az újabb rendkívüli eseményről. A mentővonat személyzete két egészségügyi tisztből és 34 legényből állt, utóbbiak feladatköreik alapján egészségügyi és műszaki mentőszemélyzetre tagolódtak.

Az egészségügyi mentőegységet minden esetben orvos vezette. A vonaton folyamatosan egy egészségügyi altisztből és két legényből álló mentőegység volt szolgálatban, kik riasztáskor adott kürtjelre futólépésben a parancsnoki kocsi előtt sorakoztak fel. Felszerelésük a nagy mentőtáskából – mely eset- és műszaki mentésre egyaránt használható tűztáska volt –, tábori hordágyból és takaróból állt. Számolva a műszaki mentés során keletkező esetleges személyi sérülésekkel és az előkerülő újabb sérültekkel, a mentőegység műszaki mentéskor is kivonult. A mentőkészültséget az orvos és az egészségügyi altiszt irányította.

A vonat műszaki mentőszemélyzete a kor valamennyi technikai, műszaki mentőfelszerelését alkalmazta. Tevékenységük a sínpálya közelében lévő katasztrófák felszámolásából, romok alóli kimentésből, égő vonatok és a pályatestre zuhant sziklák, kidőlt fák eltávolításából állt. A műszaki mentőegységet 2 tiszt vezette, feladatuk a műszaki mentés koordinálása volt, a szolgálatvezető őrmester a tisztoktól kapott utasítást továbbította a legénység felé.

Egyes egységeik lapáttal tűzoltást és romeltakarítást, mások csákánnyal bontó munkákat végeztek. Kimentést végző egységeik kézi fűrészszel, bontó fejszével, emelőrúddal, létrával és mentőkötelekkel voltak felszerelve. A tűzoltást túlnyomásos kézi tűzoltógépekkel végezték.

A mentővonat utolsó útjára közvetlenül a háborús összeomlás előtt került sor. Az olasz frontról indulva még rendben átlépte a magyar határt, de nem sokkal később a vonat katonai személyzete Karikás József orvos-parancsnok utasításait megtagadva elhagyta a járművet. A parancsnok a Velencéhez közeli sacilei repülőtéremelésénél súlyosan megrongálódott mentővonatot a Kőbányai pályaudvaron adta át a Magyar Királyi Államvasutaknak. Az Augusztai mentővonat három éves működése alatt 69.763 sérültet szállított.

A magyarországi mentéstörténelem egyik kiemelkedő alakja, *Kovács Aladár*, a BÖME második orvos-igazgatója, a világháborús helyzet diktálta kényszernek megfelelően, az Augusztai mentővonaton elsőként valósította meg a betegszállítás, elsősegélynyújtás és műszaki mentés együttes formáját.