

# A MAGYARORSZÁGI MENTÉSTÖRTÉNET SZOMORÚ STATISZTIKÁJA

## ADATOK 130 ÉV TÖMEGES BALESETEIRŐL

Az Országos Mentőszolgálat egyik jogelődje, a Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület már 1887. évi indulásakor kiemelt figyelemmel kezelte a főváros és az ország területén gyarapodó tömeges baleseteket. E tárgyban kiadott első rendelkezésük „Különös szabályok” címmel, 1890. április 20-án látott napvilágot. Az iparosodó Magyarországon a magán- és középítkezések, közlekedési és ipari tömeges balesetek sora kényszerítette a mentőket azonnali cselekvésre. Szabályzatukkal egy időben speciális, többletfelszereléssel ellátott lóvontatású tömeges baleseti szerkocsit is forgalomba állítottak a Markó utcában. Napi mentői gyakorlatukon túl az első világháború idején üzemeltetett 41. számú Augusztia mentővonattal a katonai szolgálatra behívott fővárosi mentők – a vonathoz rendelt hadi betegszállításaikon túl – az ütközetek helyszíneiről kimentett katonasérülteket is folyamatosan ellátták.

A fővárosi mentők 1934-ben a helyszínre vonuló mentődolgozók és sérültek szállítására is alkalmas benzinüzemű tömeges baleseti gépkocsit állítottak üzembe. 1954 márciusában, az Országos Mentőszolgálat – a világon elsőként indított – rohamkocsija is e súlyos tömeges kárhelyek sérültjeinek ellátása és a mind gyakoribb belgyógyászati esetek, valamint az újraélesztés modern eljárásainak kidolgozása céljából kezdte meg működését. 2005-ben az Országos Mentőszolgálat hazánk számos pontján helyezte üzembe logisztikai egységgel és többletfelszereléssel ellátott tömeges baleseti egységeit (TBE).

Az alábbi felsorolásban a teljesség igénye nélkül, a szakirodalomban és az emlékezetben leginkább fennmaradt tömeges baleseteket, szerencsétlenségeket kívántam kronologikus sorrendben bemutatni:

- A korszak első tömeges vasúti balesete **1890. MÁJUS 25.** éjjelén, **Rákoskeresztúron** történt. A frissen alakult fővárosi mentőegyesület egységei 14 sérültet láttak el a helyszínen.
- **1910. MÁRCIUS 27-én** a Szabolcs megyei **Szatmárökörítő** településen 459 fiatal szenvedett égési sérülést, közülük 328-an veszítették életüket húsvét vasárnap estéjén. A fővárosi mentők külön vonaton szállított különítménye érkezett a mentés színhelyére. Szomorú érdekesség, hogy ez az esemény volt egyike azon ritkaságoknak, hogy – nem légi – balesetben jóval több volt a halottak, mint a túlélők száma.
- A XX. század elejének egyik leghírhedtebb vasúti tömegszerencsétlensége **1916. DECEMBER 1-jén** történt **herceghalmi** tömeges baleset volt. A Ferenc József temetésére utazó gyászolók gyorsvonata az éjszakai órákban belerohant a grazi személyvonatba. 67 utas a helyszínen életét veszítette, további 163 fő súlyosan megsérült.
- A két világháború közötti időszakban, a köztudatban máig élő **biatorbágyi** vasúti merénylet vasárnap, **1931. SZEPTEMBER 13-ának** éjjelén történt. A Budapestről B é c s

b e tartó 10 sz. ostendei gyorsvonat 12 db kocsijából a mozdony és annak hat vasúti kocsija a híd alatti 26 méteres mélységbe zuhant. A merényletnek 19 halottja és 34 sérültje volt. (A tragédiát követően a fővárosi mentők motorizált tömeges baleseti gépkocsit állították szolgálatba 1934-ben.)

- **Budapesten**, a Margit híd **1944. NOVEMBER 4**-ei felrobbantáskor a mentők feljegyzései szerint a déli órákban történt tragédiában 80 fő sérült meg súlyosan, közülük 16-an vesztették életüket a helyszínen.
- **1952. DECEMBER 26**-án, **Budapesten**, a császárfürdői vasútállomáson a kora reggeli órákban HÉV és esztergomi személyvonat tömegbalesete történt. Közel 60 sérültje volt, a helyszínen elhunytak száma megközelítette a 30-at.
- **1954. MÁJUS 30**-án **Balatonfüred** partjainál, gyermeknapon felborult a Pajtás nevű sétahajó. Az instabillá vált, zömében gyermekeket szállító jármű utasai közül több mint 50-en megsérültek, s több mint 20 fő vesztette életét a felborult hajótestbe szorulva.
- **Budapest** ostroma, bombázása és az 1956. évi forradalom és szabadságharc megszámlálhatatlanul sok fővárosi és vidéki helyszíne közül hat különösen kiemelendő: az **1956. OKTÓBER 23**-ai Kossuth Rádió előtti harcok (43 sérültet látott el az Országos Mentőszolgálat, két fő még a helyszínen életét vesztette), az **1956. OKTÓBER 25**-ei a **fővárosi** Kossuth téri sortűz (megszámlálhatatlanul sok, 100 fölött a sérültek és a halottak száma), az **1956. OKTÓBER 26**-ai **mosonmagyaróvári** sortűz (30 sérültet szállított el az Országos Mentőszolgálat, 50 vesztette életét a helyszínen), az **1956. OKTÓBER 26**-ai **miskolci** sortűz (több, mint 50 sérült, közel 20 elhunyt), az **1956. OKTÓBER 27**-ei **tiszakécskei** fegyvertelen tüntetőket ért repülőtémadás (több, mint 100 sérült, közel 20 fő életét vesztette), az **1956. DECEMBER 8**-ai **algótarjáni** sortűz (közel 100 fő megsérült, 46 fő vesztette életét).
- **Budapesti**, Lumumba (ma Róna) utcai légi katasztrófa során 30 fő vesztette életét a helyszínen **1961. AUGUSZTUS 6**-án.
- **1968. DECEMBER 22**-ei **mendei** vasúti szerencsétlenség: a Békéscsabára tartó gyorsított személyvonat belerohant a helyi tehervonatba. A szerencsétlenség helyszínén 60 fő sérült, 43 fő életét vesztette.
- A **budapesti**, Boráros téri HÉV-katasztrófa. Az **1978. ÁPRILIS 13**-án Csepelről érkező szerelvény belerohant a zsúfolt állomásépületbe. A szerencsétlenség következtében 23 fő szenvedett sérülést, 18-an életüket vesztették.
- **1980. JÚNIUS 30**-án az esti órákban, **Siófokon** a Volánbusz Vállalat gépkocsiveetője autóbusszával a vasúti átjáróban a sínekre hajtott. A szerencsétlenség azonnal bekövetkezett, az átjárót keresztező jármű dízelmozdonnyal ütközött. 12 utas súlyos sérüléseket szenvedett, további 19 pedig életét vesztette.
- **1991. JANUÁR 7**-én a **fővárosi** Vajda Péter utca Orczy úti sarkánál történt késő délutáni villamos-felborulás következtében közel negyvenen megsérültek, 4-en életüket vesztették.
- **1993. FEBRUÁR 12**-én a kora reggeli órákban a tolna megyei **Pörböly** község iskoláskorú gyermekeit szállító autóbussza a nyékipusztai vasúti átjárónál

személyvonattal ütközött. Gyermek-utasai közül 18-an megsérültek. 11 gyermek és az autóbusszvezető életét veszítette.

- **1994. JANUÁR 13-án** a Somogy megyei **Taszárnál** a 61-es főúton a késő délutáni órákban Kaposvárra haladó menetrendszerinti autóbusszal félig frontálisan ütközött a vele szembe haladó vaslemezeket szállító nehézpótkocsis teherjármű. Az Ausztriában vásárolt fémlemez borotvaként vágta hosszában ketté az autóbusz bal oldalát. A buszvezetővel együtt 12 fő veszítette életét, több mint harmincan megsérültek.
- **1994. DECEMBER 2.** délutánján a Jász-Nagykun-Szolnok megyei **Szajol** község vasútállomásának épületébe rohantak a Budapest-Nyíregyháza között közlekedő gyorsvonat vasúti kocsijai. A helyszínen 52 fő szenvedett sérülést, 31 fő életét veszítette.
- A magyarországi kriminalisztikai gyakorlatban a politikai és gazdasági rendszerváltozás óta mindmáig egyedülálló **1998. JÚLIUS 2-ai** terrorcselekmény következtében a **budapesti** Aranykéz utca leszámolásos, robbantásos merénylet helyszínén több mint húszan megsérültek, 4 személy életét veszítette.
- Akárcsak a 2017. évi veronai autóbustragédia, az **1999. JANUÁR 24-ének** délutánján, az ausztriai **Deutschlandsbergben** történt közúti baleset sem hazánk területén történt, ám rendkívül magas veszteségei és társadalmi visszhangja miatt megemlítenéd. A zömében kőszegei és szombathelyi középiskolás diákokból álló, síelésből szállásukra visszainduló csoport autóbuszának fékrendszere a meredek hegyi útvonalon meghibásodott, majd a tehetetlenül száguldó jármű az úttestet elhagyva mintegy húsz méteres mélységben a tetejére zuhant. A szerencsétlenségben 27 utas szenvedett sérülést, 18 fiatal életét veszítette.
- **2002. JÚLIUS 1-jén** Lengyelországból Medjugorjéba tartó zarándokokkal teli autóbusz veszítette el egyensúlyát, majd borult föl a **balatonkeresztúri** körforgalomban. A jármű 31 utasa súlyos sérüléseket szenvedett, 20 fő életét veszítette.
- Ugyancsak a hazai kriminalisztika eddigi egyedülálló tömeggyilkossága történt a Fejér megyei **Mór** városának egyik bankfiókjában **2002. MÁJUS 9-ének** déli órájában. A móri méészárlásként fennmaradt tömeggyilkosság helyszínén 8 személy veszítette életét.
- **2003. MÁJUS 8-án** a reggeli órákban német turistákat szállító autóbusz hajtott a tilos fényjelzés ellenére a **siófoki** vasúti átjáróba. A Nagykanizsa felé tartó gyorsvonattal ütköző, utasokkal teli járműben 6 fő súlyosan megsérült, 33 fő, s velük együtt a gépkocsivezető életét veszítette.
- **2006. AUGUSZTUS 20-án** este, a **fővárosban** megrendezett tűzijáték első perceiben, 19.00 órakor 120 kilométeres szélvihar és felhőszakadás csapott le a mintegy egymillió résztvevővel megrendezett ünnepi előadáson. A budai és pesti oldalt sújtó természeti katasztrófa során több százan sérültek meg, 5 fő a helyszínen életét veszítette.
- **2008. OKTÓBER 6-án** a Pest megyei **Monorierdő** területén a Debrecenből Budapest felé haladó intercity vonatba rohant hátulról a Ceglédről szintén fővárosba tartó személyvonat. 44 utas sérült meg a helyszínen, 4 fő életét veszítette.
- **2009. JANUÁR 19-én** a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei **Hejce** község területén a Szlovák Légierő An-24-es Koszovóból Kassára tartó, szlovák békefenntartó katonákat szállító repülőgépe közeli leszálláshoz készülve 700 méteres magasságban a kora esti

órákban a Borsó-hegynek csapódott. A légi szerencsétlenséget 1 fő élte túl, 42 személy a helyszínen életét veszítette.

- **2010. OKTÓBER 4-ének** déli óráiban történt **ajkai** vörösiszap-katasztrófa során a Veszprém megyei Devecseri kistérségben létesített Ajka és Kolontár közötti vörösiszap-tároló gátja átszakadt. A hazánk történetének eddigi legsúlyosabb ipari katasztrófája során közel egymillió köbméternyi maró folyadék negyven négyzetkilométernyi területen beborította Kolontár, Devecser és Somlóvásárhely településeket. A katasztrófa során közel 150 helyi lakos szenvedett súlyos sérüléseket, 10 fő életét veszítette.
- Ugyan nem hazánk területén történt, de felejthetetlen veszteségei miatt feltétlenül megemlítenő a **2017. JANUÁR 20-án**, éjfélkor történt **veronai** autóbuzskatasztrófa. A fővárosi gimnazistákat és tanáraikat Budapestre szállító autóbuzs az A4-es autópálya Verona és Velence közötti szakaszán szalagkorlátnak, majd egy autópályahíd oszlopának csapódott. A detonáció erejétől összeroncsolódott, utasokkal teli jármű kigyulladt. A tragédiában 26 fő szenvedett sérülést, 17, zömében gimnazista tanuló veszítette életét.
- A mindmáig legtöbb halálos áldozatot követelő hazai vízi tömeges baleset közt tartjuk számon a Duna **budapesti** szakaszán, **2019. MÁJUS 29-ei** késő esti órákban bekövetkező Hableány sétahajó tragédiáját. A Margit híd pesti oldalához közeli szakaszon a dél-koreai utasokat szállító sétahajót keresztbe fordította, majd maga alá gyűrte az MV Viking Sigyn szállodahajó. A tragédia helyszínén 7 fő túlélőt sikerült kimenteni, 27 fő életét veszítette. Az elhunytak között volt a sétahajó két fős magyar személyzete is.

*Debrődi Gábor*  
*Kresz Géza Mentőműzeum*