
SCHULTHEISZ EMIL PÁLYÁZAT NYERTESE 2017

Az első világháború szemben álló hatalmainak kórházvonatai

The Hospital Trains of the Opposing Powers During World War I

Horváth Balázs Zsigmond

zsmondi@gmail.com

Initially submitted March 22, 2018; accepted for publication April 18, 2018

Abstract

The railroad is one of mankind's greatest inventions and the developments of the industrial revolution in the 19th century. Beside transporting goods and passengers it gained great importance in serving the armies as well. From armored trains to hospital trains it became a widely used. During the times of great cataclysms, hospital trains saved the lives of numerous people. The staff consisted of doctors, medics and nurses who with their self-sacrificing behavior made possible for wounded soldiers to get to the safety of a hospital behind the front lines and located in the heartland. The present writing is examining what logistical and railroad means were available to save lives in the time span of World War I on the occasion that it happened hundred years ago.

Kulcsszavak: vasúti szállítás, katonai orvoslás, első világháború, harctéri sérülések, kórházvonat, logisztika

Keywords: rail transportation, military medicine, world war I, battlefield injuries, hospital train, logistics

Bevezetés

A 100 éve lezajlott első világháború kórházvonatai döntő hatással voltak arra, hogy a sebesült katonák esélyt kaphassanak az életben maradásra. A harcoló felek elsődleges célja a katonai sebesültek mielőbbi biztonságos helyre, kórházba juttatása volt, mely legmegfelelőbb módjának a vasúton való szállítás bizonyult, mivel a vasútvonalak jól kiépített pályák voltak a földutakhoz képest, amelyek gyakran járhatatlanná váltak, különösen a tavaszi, őszi és téli időszakokban.

Érdeemes összehasonlítani a két szemben álló fél, az Antant és a Központi Hatalmak kórházvonatainak szerepét és felszereltségét. A felek különböző módokon viszonyultak a sebesült katonák ilyen jellegű ellátásához, ami a hadszínterek földrajzi elrendeződésének is köszönhető volt. Az Antant hatalmak ténylegesen csak a partvidékig való elszállítást szorgalmazták, míg a Központi Hatalmak vonatainak funkciója összetettebb volt.

Az Osztrák-Magyar Monarchia a háború végére 151 vonatszerelvényt üzemeltetett, amelyek a különböző súlyosságú állapotban lévő betegeket szállították, míg a nyugati fronton az Antant esetében „csak” 31 vonat szolgált, melyekre már csak a stabilizált állapotú katonákat tették fel. A következő oldalakon részletesen elemezzük ezeknek a különleges és fontos járműtípusoknak a jellemzőit, annál is inkább mert a mai napig is szolgálnak ilyen jellegű vonatok és nemcsak a hadseregek kötelékeiben.

Az Antant kórházvonatai

Anglia és Franciaország

Az egyik sarkalatos kérdés, hogy az Antant eleve foglalkozott-e már korábban is kórházvonatok szervezésével, vagy ezek csak a harcok hevességének fokozódásával kerültek ki a vasútmérnöki irodák tervezőasztalairól. A háborút megelőzően, már 1912-ben felvetődött az angoloknál a katonai logisztikának ilyen jellegű fejlesztése, akik már akkor számítottak egy világméretű konfliktus kirobbanására. A Vasúti Bizottság ebben az évben alakult meg és Anglia legjobb vasúti szakembereit tömörítette magába. A krími háború szörnyű tapasztalatainak emléke arra ösztönözte a hadmérnököket, hogy a rögtönzött megoldások helyett olyan minőséget dolgozzanak ki, amely valóban hozzáértő orvosi ellátáshoz juttatja a sebesült katonákat. Az első tervek szerint 12 kórházvonatot készítettek el, melyeknek együttes betegellátási kapacitása gyakorlatilag az egész háború összes áldozatára elég kellett volna, hogy legyen. A vonatok mindegyike elkészült 1914 augusztusára, a háború kitörésének napjáig.

A vonatok érhető módon technikailag sokat változtak az idők során, és alkalmazásuk is jelentősen módosult, mivel eredetileg csupán arról volt szó, hogy a vonatok a csatornán átszállított sebesülteket juttatták volna el a partoktól az angol kórházakig. A terv megváltozását a jelentős emberi- és hadianyag veszteségek okozták. A legtöbb esetben nem sikerült megvalósítani a sebesültek eljuttatását még a tengerpartig sem a franciaországi frontvonalakról. Az Antant hadvezetése arra a következtetésre jutott, hogy a kontinensre is tervezzenek legalább olyan magas minőségű vonatokat, mint amelyek Angliában teljesítettek szolgálatot. Hosszú távon ez politikai szempontból is előnyös döntés volt, hiszen a háborús szövetséges felek között nem lehetett nagyobb eltérés a kórházi ellátás minőségében.

A háborús fejlesztések, a gépesítés és a tömegtermelés olyan nagy mértékűek voltak, hogy mindegyik soron következő építésű vonat jobb volt, mint az előző. Végül összesen 20 vonat épült meg az angol területek igényeinek kielégítésére és 31 a kontinens számára. Természetesen tisztázni kell, hogy csak azok a betegek kerültek fel vonatra, akiknek az állapotát annyira lehetett stabilizálni, hogy a következő, lehetőleg már kórházi, kezelésig kibírják az utat. Az Antant kötelékében szolgáló vonatok személyzete a haldokló katonákat nem szállította el.

A katonákat a vonatokra kerülésük előtt könnyebb, esetleg keskeny nyomtávú, szerelvényeken először evakuálási állomásokra vitték át az elsősegélynyújtás után és csak onnan kerültek a nagyobb és jól felszerelt vonatokra. Volt tehát, hogy egy katonának a kórházba jutásig háromszor is „át kellett szállnia”, mielőtt végleges helyére került.

Minden vonatot a Royal Army Medical Corps (RAMC - Királyi Hadsereg Orvosi Hadteste) szervezete felügyelt és az egység őrnagyai voltak a kórházvonatok parancsnokai. Az eltérések abban mutatkoztak csupán, hogy a vonatok mely területen teljesítettek szolgálatot. A tengerészethez tartozó vonatokon „tábori ágyhelyek” voltak, hogy ne kelljen a betegeket külön hordágyakra áttenni a hajókról, ha már az angol partokra érkeztek.

A vonatok felszereltségének és a hozzájuk tartozó infrastruktúrájának a mérete impozáns volt. Például, ha gáztámadások áldozatait szállították a vagonokban, ventilátorokat üzemelttek. A háború kitörésekor nem számoltak a pszichiátriai esetekkel. Később, e súlyos problémák kiküszöbölésére elkülönített helyiségeket, kipárnázott falakkal biztosítottak, mivel más lehetőség a harci körülmények között nem is állt rendelkezésre. A „sokk” kifejezést is csak 1917-ben vezették be először az orvosi szakzsargonba.

A vészhelyzeteken kívül azonban komolyabb műtéti beavatkozásokat nem végeztek az orvosok a vonatokon. A sebesült katonák hozzáállása pozitív volt a vonatokat és a személyzetet illetően, hiszen a harcterről a biztonságot jelentő hátrországba jutottak biztosított ellátás mellett úgy, hogy tiszta ruha és ágy várta őket, amely tartozékok luxusnak számítottak a lövészárkok sártengeréhez képest. A legnagyobb gondot az jelentette, hogy azoknak a katonáknak, akiknek több súlyos sérülése és törése is volt, illetve pszichikai problémával is küszködtek, a síneken való zötykölődés egy „zárt csőben” újabb kínokat okozott. A kemény ágyak nem tompították a vágányok egyenlőtlenségiből adódó rázkódásokat.

Az ellátás színvonala csak akkor csökkent, amikor egy-egy nagy csata után a vonat összes orvosa és betegellátó személyzete elfoglalt volt. A propaganda igyekezett ezt tényét tompítani, és lehetőleg minden esetben csak olyan fotókat közöltek a vonatokról, amelyeken rengeteg nővér volt látható. Alapvetően 3 nővér és 3 orvos jutott 500 sebesültre. A vonat személyzetéhez változó létszámban tartoztak még katonai inasok is, akik a mindennapi feladatokat látták el, vizet hordtak, kicserélték az ágyhuzatokat ételt osztottak és a vonatokat tisztították.

A vonatokon való munka természetesen sok veszélyt is rejtett magában. A vonaton, magának a járműfajtának a jellegéből adódóan is nagyon nehéz volt steril körülményeket biztosítani és a betegek nagy száma mellett a tetvek és más élősködők elszaporodása is gondot jelentett. A fertőzések mellett az esetlegesen bekövetkező légitámadások veszélye is igen kockázatosá tette a szolgálatot, amely a legtöbb esetben 24 órás volt. Volt olyan eset is, hogy a sebesültek közül többet a személyzet fülkéiben helyeztek el. Nem ritkán a vonatok ki is siklottak a tengelyek túl nagy terhelése miatt. A vonatokat nem egy esetben az ellenséges légierő is célba vette. Ilyen esetekben a személyzet és a betegek fedezékbe, a vagonok alá menekültek, ha egyáltalán elég idő állt rendelkezésre. A legtöbb problémát a légnyomásból adódó betört ablakok szilánkjai okozták. Gyakorta megesett, hogy a vonatokat alagutakba rejtették a támadások elől.

A szolgálatok közötti kis időt a személyzet igyekezett a legjobban kihasználni, illetve szabadidőnek számított a betegtranszportok leadása utáni karbantartási periódus. Ha nem voltak betegek a vonaton, akkor a nagyobb helyiségeket közösségi terekké rendezte át a személyzet, és lehetővé vált a szórakozás, éneklés és zenélés. Néhány betegápoló évekig élt a vonatokon, mivel az állandó állomásozóhelynek számított. Az utolsó járműkonstrukciókon már lehetett szabadon tisztálkodni, esetleg gőzfürdőt venni, és a vonat minden helyisége fűtött volt.

A Somme-i csata során a vonatok 63 küldetés során 33392 sebesültet mentettek ki a harci övezetből és szállították a francia partokra. 1916 július 7-e volt a csúcspont, amikor 6174 katonát láttak el. Az ütközet során kiegészítő vonatokra is szükség volt, amelyek az előírt kapacitásuknál akár kétszer több sebesültet juttattak biztonságba. A 29-es vonat például 370 helyett 761-et katonát menekített ki július 2-án a frontvonalról.

Az első világháborús vonatok abban különböztek a korábbi műszaki megoldásoktól, hogy már előre átgondolt volt a nagy befogadóképesség problémája és a kidolgozott paraméterek átörökíthetőek voltak már más háborús események idejére is. A megpróbáltatások ellenére a nővéreknek jelentkező fiatal nők körében népszerű volt a vonatokon a szolgálat. A vonatok egyszerre jelentettek biztonságos közeget és izgalmas feladatot, hiszen akár 10 mérföld távolságra is megközelítették a frontvonalakat.

A Somme-i csata első napján már 57000 angol katona esett el a harcokban. A nagy szám azt is maga után vonta, hogy a katonák mindkét oldalon pszichikailag is megterheltekké váltak és kiszámíthatatlan volt a

reakciójuk. Bár már két éve zajlott a háború, a sebesültek száma komolyan veszélyeztette a gyakorlott orvosok lehetőségeit a megfelelő ellátás biztosítása érdekében. A legnagyobb problémát a vérvesztés pótlása jelentette. Sok katona csak azért halt meg, mert későn ért el hozzá a segítség, amely viszont nagyon alapos eljárások alkalmazásán nyugodott, hiszen már gyakorlott eljárás volt az erek elszorítása. Még akkor is problémát jelentett a vérzések ellátása, ha azok nem voltak komolyak, hiszen sok is felléphetett az esetlegesen leeső vérnyomás következtében. Ez hosszú ideig okozott fejtörést az orvosoknak, mert a sok olyan betegek között fordult elő, akiknek kisebb sérülései voltak. A vérátömlesztés eljárása 1916-ban még nem volt széles körben ismert beavatkozás, és az is bebizonyosodott, hogy a sok kialakulását az ellátás során kapott folyadék mennyisége és a biztosítható meleg környezet is jelentősen befolyásolta.

A Somme-i csata azért is volt ilyen nagymértékben vízváltó az orvosi kezelések tekintetében, mert a fertőzések bekövetkezését az befolyásolta talán a legjobban, hogy a csata olyan termőföldeken is zajlott, amelyeket rendszeresen trágyáztak, és így a fertőzéseket okozó baktériumok is magasabb mértékben voltak jelen a környezetben. Teljesen át kellett alakítani a hozzáállást az ellátás minőségének állandó biztosításához. A sebek órák alatt elgennyesedhettek és ha nem az elvérzés vagy sok vitte el a sebesülteket, akkor a sebláz vette el az életüket.

A Sebesültek Kimentő Állomásai (Casualty Clearing Stations) főleg a betegek osztályozásában vettek részt. Ez azt jelentette, hogy kevés személyzettel dolgoztak és, hogy a betegek nem sok ideig maradtak a helyszínen. Mivel kialakult az állóháború, a frontvonalak mögött az ilyen elsősegélyállomások felszereltsége egyre jobb lett, jelentőségük pedig egyre nagyobb. Földrajzi helyzetük viszonylag állandóvá vált valamilyen épületbe költöztetve könnyen megközelíthetőek voltak, de távol esetek az ellenség aknázásától is. Elkezdődött a specializálódás. Az ilyen állomásokon végezték az akkor újdonságnak számító vérátömlesztést is. Az orvosok sok esetben végeztek srapszeleltávolítást, de végeztek röntgenfelvétel készítést is.

Ha a katonák sebesülései nyolc napon belül elmúltak, vissza is térhettek a frontra ellátásuk befejeztével. Ez azért is volt lehetséges, mert az orvos/szanitéc és nővérutánpótlás már 1914 októbere végén megindult és egyre több feladat ellátására volt lehetőség helyben. A nővéri pozíció nagy megbecsülést hozott az állomásokon dolgozó nők számára akik vagy rutinfeladatokat láttak el, vagy a bonyolultabb esetekben felelősségteljesen asszisztáltak az orvosoknak. Az utánpótlás képzése olyan magas szintű volt, hogy a főnővérek maguk is végezhetek komolyabb beavatkozásokat.

A két legjobban fejlődő terület az arcsérültek ellátása és az amputált végtagok tömeges előállítása volt. Harold Gillies 1917-ben szervezte meg a plasztikai sebészeti ellátást, amelynek elsőrangú feladata a találatot kapott arcok rekonstrukciója volt, illetve 1915-től sikerült megszervezni műlábak tömeges gyártását a Roehampton-i Queen Mary Kórház vezetésével. Nemcsak az új technológiai felfedezések hozhattak gyógyulást a sérülteknek, hanem az is, hogy a rendes kórházi körülmények biztosítása elérhetőbbé vált. Sok esetben régen feledésbe merült módszereket fedeztek fel újra és rendszeresítették. Ilyen volt a viktoriánus időkből származó Thomas-féle sín, ami segített a törött csontú betegek szállításában a göröngyös talajon. A belga sebész Antoine Depage pedig azt a 18. századi eljárást vezette be újra, ami a sebek körüli összes sérült szövet eltávolításával járt, és így jelentősen csökkentette a fertőzések bekövetkezésének veszélyét.

A Vöröskereszt 1914 szeptemberétől kezdte pontosan adminisztrálni az ellátottakat, amelyre sajnos azért is szükség volt, mert meg kellett szervezni az elesettek terv szerinti eltemetését is. A regisztrációs csoportok megalakulásával azt is szabályozták, hogy hol alakíthatnak ki katonatemetőket annak érdekében, hogy a szeretteiket elvesztett családok megnyugodjanak a végtisztesség megadása felől.

A veteránok visszaemlékezései szerint a legszörnyűbb élmény a gáztámadás volt. Még azoknak is legalább 60 nap felépülési időre volt szüksége, akik csak könnyebb sebesülésekkel úszták meg az ilyen atrocitásokat. Ennek oka az volt, hogy nagyon sok gyógyító eljárás még csak kísérleti stádiumban volt a háború idején, és a gyógymódokat kombinálva is próbálták használni. Sok idő telt el, amíg sikerült olyan készülékeket kifejleszteni, amely emelni tudta a gázsérült betegek vérenek oxigén koncentrációját. A későbbi mustárgázos támadások idején pedig paraffinkenőcsöket osztottak szét a katonák körében a maró anyag semlegesítésére.

A folyamatos támadások a katonáknál a sokkos állapotok súlyosbodását is eredményezték, mely extra viselkedési formákat váltott ki. 306 alkalommal végeztek ki beteg Antant katonákat, mert először nem jöttek rá, hogy ezek az emberek sokkos állapotban voltak és azért követtek el parancsmegtagadást. A sokkos betegek később megkapták a diagnózis felállításakor a Not Yet Diagnosed Nervous (NYDN - még nem diagnosztizált idegi beteg) jelzöt, elkerülvén ezzel az esetleges téves intézkedéseket.

Az Amerikai Egyesült Államok vonatainak fejlődése

Amerika szempontjából az 1861-ben elkezdődött polgárháború jelentett nagy áttörést a kórházvonatok fejlesztésében. Az eleinte kételkedő embereket a vasút mellett csak Joseph E. Johnson győzelme az Únió oldalán Manassas városánál kötelezte el. A katonák vonatok segítségével jutottak el időben a harctérre, amely a korban még forradalmi logisztikai ötletnek számított.

Az első világháborúban azonban már üzemszerűen alkalmazták a vonatokat a csapatok szállítására a fronton, de a rendszer átláthatatlan volt a mozaikszerű területi elosztás miatt. 1917 decemberében Wilson elnök Lincolnra hivatkozva kinevezte William McAdoo ügyvéd-politikust a rendszer újraszervezésére. McAdoo felosztotta a feladatköröket a mérnöki hadtest és az újonnan megalakított Rail Transportation Divison (Vasúti Szállítási Hadosztály) között. Ez azt jelentette, hogy az egyik egység az infrastruktúra karbantartásáért volt felelős, a másik pedig a kötöttpályás járművek üzemeltetéséért.

Gyakorlattá vált a hadseregben, hogy a gazdasági tisztek gondoskodjanak a katonák és a felszerelések szállításáról, amely rendszer az első világháború végéig megmarad. A vonatok bekapcsolódtak az angol és francia mentőegységek küldetéseibe és nem volt külön e célra tervezett vagon típusuk. A kocsikat vagy egyéni kivitelekben készítették vagy az amerikai regionális vasúttársaságoktól rekvirálták átalakításuk előtt. A vagonok eredetileg széles nyomtávval készültek, és csak módosításokkal tudtak mozogni a nyugat-európai síneken. Ugyanez a probléma jellemezte az orosz vonatokat is, amelyeknek paramétereit az USA-ban elterjedt nyomtáv-szélességhez képest szabályozták II. Sándor cár uralkodása óta.

Oroszország vonatainak fejlődése

A keleti fronton jelentős befolyásoló tényező volt az időjárás. Az esősebb évszakok a közutakat sártengerré változtatták, így az egyik legfontosabb utazási és áruszállítási eszköz a térségben lakók számára vasút volt létesítésétől fogva. A vonatok felszereltsége korszerű volt és nagyjából megegyezett a nyugati típusokkal. A legfőbb eltérés a vagonépítés folyamatának eltéréseiből adódó rusztikus formavilág volt. A kórházvonatok létrehozásának igénye ezért már korán felmerült, és a cári uralkodó család sok figyelmet fordított azok építésére. Különösen a család női tagjaihoz kötődik a kórházvonatok megépülését segítő mecénás tevékenység. Ez adakozást, és a vonatokon folytatott nővéri feladatok ellátását is jelentette.

A XX. század első éveiben, az orosz-japán háború idején Dániai Mária orosz anyacárné építtetett ilyen jellegű szerelvényt, melynek honállomása Carszkoje Szelo volt. Jótékonykodó tevékenységét a nagy háború alatt is folytatta egy újabb vonattal. 1914-ben Zinaida Nyikolajevna Juszupova hercegnő, a Juszupov-ház

képviselője adott pénzt egy új kórházvonal létrehozására. A főnemes asszony erősen bírálta a cárné uralkodási stílusát, amely odavezetett, hogy fia, Félix, azok között volt, akik megölték a kétes erkölcsű Raszputyint. Ez azért is érdekes, mert Maria Fjodorovna, III. Sándor orosz cár felesége mindig nagy figyelmet fordított a közjólétre és adományokkal segített a rászorulóknak. Később Olga Nyikolajevna és Anastasia Nikolajevna Romanova orosz nagyhercegnők is részt vettek kórházvonalakon nővéri szolgálatban egészen 1917-ig.

A Monarchia és Németország kórházvonalai

A gyakorlatot tekintve a Monarchia és szövetségesei sem maradtak alul az egészségügyi fejlesztések terén és a betegápolás filozófiája is kedvező képet mutatott. A következő oldalakon erre a szemléletre is kitérünk.

A Monarchia már 1859-től alkalmazott vonatokot sebesültek szállítására, ám nem szervezett formában. A felszereltség és a személyzet összetétele változó volt, egyszerre teljesítettek rajtuk szolgálatot mind katonai, mind pedig polgári orvosok. A mintát később a porosz-francia háborúban alkalmazott vonatok jelentették, amelyek révén az első véglegesített formát tekintve a szerelvények 19 kocsi hosszúak voltak és 104 beteg szállítására voltak alkalmasak. A személyzethez 1 orvos, 1 gyógyszerész, 1 altiszt és 19 ápoló tartozott. Később, 1911-re kettéváltak a vonatok szerepük szerint, amelyek a súlyos betegeket és a könnyebb sérülteket szállították, az utóbbiakat betegszállító vonatoknak titulálták. A vonatokat mindkét esetben sorszámokkal látták el.

A nagy háború éveiben 3 orvos és 34 ápoló-segítő jutott 144 betegre, amely a fokozódó sebesült szám miatt elég jó aránynak volt mondható ha arra gondolunk, hogy komoly beavatkozásokat is végeztek a szerelvényeken berendezett műtőhelyiségekben. A vonat hossza még további 6 kocsival egészült ki, amelyekből hét volt kiszolgáló és 18 betegszállító.

A Központi Hatalmak a vonatok felszerelését a Hadügyminisztériumon keresztül szervezték meg, nem tudni külön bizottság megbízásáról vagy létrehozásáról. A kivitelezés teljes mértékben a Magyar Királyi Államvasutakra és az Osztrák Államvasutakra hárult, amelyek közösen 1914-re 33 egyforma felszereltségű szerelvényt építettek. Ezeknek a száma 1918-ra már 38-ra nőtt. A vonatok kórház-szerű ellátást biztosítottak, amely már az első elképzelésekben is meghatározott cél volt. Jellegüket tekintve ezek járványvonatok, hálókocsi-betegvonatok, segély- és "üdítővonatok", valamint fürdő- és fertőtlenítő vonatok voltak.

Az Antanttal ellentétben, akik főleg a szállítást tartották szem előtt, a császári erők a szerelvényeket a hadtestek mellé rendelték, feladva a mozgékonyaságukban rejlő lehetőségeket a sérültek mielőbbi kórházba juttatása érdekében. A megoldást a Központi Szállításvezetőség szervezetének létrehozása jelentette, amellyel egyrészt pontosan nyomon követhetővé vált a sebesültek sorsa, illetve kiszámítható lett az, hogy melyik betegnek melyik kórházban lesz végleges elhelyezése.

A betegszállító vonatok hasonlítottak legjobban a nyugaton alkalmazott gyakorlatra. Ezek olyan sebesülteket szállítottak, akik már voltak annyira stabil állapotban, hogy utazásuk alatt nem volt szükségük további életmentő műtétekre. A fennmaradó számú szerelvények ilyen jelleggel teljesítettek szolgálatot és úti céljaik szerint osztályozták őket tovább. Azokat a szerelvényeket, amelyek a harc képtelen katonákat csak a frontvonal mögötti egyik ellátóhelyre továbbították, beteg-tovaszállító vonat csoportba sorolták. Ha viszont a vonatok csak alkalomszerűen szállítottak, akkor betegszétosztó szerelvényeknek számítottak.

Ez az utóbbi két alcsoport alapesetben 64 fekvő és 300 ülőbeteg számára nyújtott megfelelő kapacitást és

25-25 kocsiból álló vonatokból állt. Az ellátáshoz elég volt egy katonarvos és három betegenként 1-1 ápoló. A vonatokhoz további osztagok voltak kirendelve, amelyek a betegek szállításában és ellátásában segédkeztek, különös gondot fordítva az esetleg ragályos betegségben szenvedőknek. Az osztagok egy tisztből, egy altisztből és 4-5 segítőből álltak, akiket a vonatok érkezése előtt már 30 perccel kivezényelték a peronhoz. A kórházvonatok ellenséges katonákat is szállítottak, humanitárius megfontolásból, azonban akkor az osztagok felelősek voltak a rend ellenőrzéséért is. Betegek szökése vagy halála esetén a soron következő állomáson kellett jelentést tenni a katonai vagy polgári hatóságoknak, amelyek azután tovább folytatták az intézkedést.

A legtöbb szerelvény 1917. május 14. és június 12. között közlekedett. Naponta átlagosan 34 vonat szállított 3600 sebesültet. A háború végéig nagyjából 7-8 millió főre tehető azoknak a száma, akik a vonatokon utazva részesültek orvosi ellátásban. Ismert az is, hogy 1918-ban nem volt elegendő számú vonat a Piave folyó térségénél kialakult összecsapások idején.

A vonatok karbantartása általában 48 órát vett igénybe, amelybe bele tartozott a szerelvény teljes fertőtlenítése és orvosi eszközökkel való feltöltése is. Hogy az ezt követő betegfelvételi időt lecsökkentsék, a 10. Császári és Királyi Hadsereghez tartozó vonatokon cédulás rendszert vezettek be, amelynek lényege az volt, hogy a katonák a sérüléseik lábadozási idejének megfelelően különböző színű (fehér, kék és piros) cédulákat kaptak. A fehér cédulások 4 hétnél hosszabb kezelésre számíthattak, míg a vörösek 4 hét alatt meggyógyulhattak. A kék cédula viselői 2 hét kezelésre voltak jogosultak. A nagyobb összecsapások idején, ha túl sok volt a sebesült, a vonatokat tehervagonokkal egészítették ki, amelyekben ugyancsak sebesülteket helyeztek el. A szükségállapotok ellenére az orvosi felügyelet az ilyen esetekben is biztosított volt.

A MÁV személyzete és a Központi Szállításvezetőségen dolgozók viszonya nem volt mindig felhőtlen. Gyakorta megtörtént, hogy a szerelvények mozdonycseréjét csak nagy zaj kíséretében és ütközésektől mentes tolatásokkal hajtották végre, amely növelte a betegek szenvedéseit, különösen akkor ha idegi panaszokról, traumás esetekről vagy mozgásszervi sérülésekről volt szó. Ki kell azonban azt is emelni, hogy a nagy igénybevétel a szerelvények állapotának gyors elhasználódását is eredményezte.

A hadsereg alapítványával párhuzamosan különféle alapítványok (Schwarzenberg Herceg Alapítvány, Anglobank Alapítvány, stb.), és a Vöröskereszt is üzemeltettek kórházvonatokat. A Vöröskereszt 3-4 kocsiból álló vonatai legtöbbször a frontszakasz külső szakaszánál állomásoztak. Ezekben a kevesebb kocsival működő vonatokon a kocsikban az ellátmány és az egészségügyi személyzet kaptak helyet, de csak vészhelyzetben történt betegszállítás.

Összefoglalás

A kórházvonatok sok ezer katona életét mentették meg, és még ma is mentik a háborús térségekben. Felszereltségük az adott időszaknak megfelelően korszerűnek bizonyult. A személyzet elkötelezett és humanitárius hozzáállása példamutató volt. A vonatok átmeneti biztonságot adtak a súlyos sérülteknek, azonban nem minden állam vállalta fel a reménytelen esetek ilyen jellegű ellátását. Ebben a tekintetben a Monarchia sokkal humánusabban járt el, mint az Antant, hiszen ilyen szállítási korlátozás nem volt életben.

A személyzet, az orvosok, szanitécek és ápolónők elszánt segíteni akarása kivívta az utókor háláját. Jó példa erre Eugene Botkin doktor személye is, aki Alekszej Nyikolajevics Romanov orosz nagyherceg vérzékenységének kezelésében vett részt, de korábban az orosz-japán háború ideje alatt a Szent Györgyről elnevezett kórházvonaton is szolgált és a cár feltétlen híveként mártírhalt, amikor annak családját kivégezték. 2016-ban az orosz ortodox egyház avatta boldoggá.

A kórházvonatok jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy ma sem tűntek el a sínekről; például Oroszországban, Indiában és Kínában már a múlt század 90-es évei óta működnek olyan szerelvények, amelyek rendszeresen járnak az országot szaktanácsadást biztosítva. Kína állományába jelenleg négy olyan szerelvény is tartozik, amelyeken ingyenes szürkehályog eltávolítására van lehetőség.

BIBLIOGRÁFIA

MCCALLUM, JACK E.: *Military Medicine: From Ancient Times to the 21st Century*, ABC-CLIO Ltd, 2008

CRAIG, STEPHEN C.: *Glimpsing Modernity: Military Medicine in World War I*, Cambridge Scholars Publishing, 2015

WARNES, DAVID: *Az orosz cárok krónikája - Az Orosz Birodalom uralkodóinak története*, Geopen Könyvkiadó, 2002

KISS GÁBOR: *Vasúti egészségügyi vonatok az osztrák–magyar haderőben*, elérés: 2017.07.10., URL:

http://nagyhaboru.blog.hu/2017/04/28/vasuti_egeszsegugyi_vonatok_az_osztrak_magyar_haderoben

BUSWELL, C. G.: *Ambulance Trains - Information, history and photographs of the ambulance trains used during World War I and II by the British Forces*, elérés: 2017.07.10., URL:

<http://www.qaranc.co.uk/ambulancetrains.php>

GILLESPIE, ROBERT S.: *Army Hospital Trains*, elérés: 2017.07.10., URL:

<http://railwaysurgery.org/Army.htm>