

Mezei Bálint

Kórházvonatok, mikrovilágok – Reményi József második világháborús fényképei Utak a Donig – a 111-es, illetve a 154-es kórházvonat rekonstruált útvonalai a keleti hadszíntérre

A vöröskeresztes kórházvonatok elsődleges feladata abban állt, hogy a hadműveleti területek egészségügyi oszlopaitól és tábori kórházaiból az elviekben már ellátott sebesülteket a hátszág hadtest- és vöröskeresztes kórházaiba szállítsák. Feladatuk volt továbbá a vöröskeresztes ápolónők, az orvosok, egyes vezérkari tisztek, valamint létfontosságú gyógyszerek, kötszerek és más egészségügyi anyagok hazai területekről a hadműveleti területekre történő kiszállítása.¹

A második világháborús magyar kórházvonatok 1942–1943 folyamán egy átlagos útjuk során 3000–3500 km-t tettek meg, ami azonban könnyűszerrel 7–8000 km-re is növekedhetett.² A vonatok ezen két háborús esztendőben megtett útjait elsősorban dr. Bak Mihály (1904–1994)³ visszaemlékezése,⁴ illetve Reményi József (1911–1998) háborús naplója és fényképei alapján rekonstruálhatjuk.⁵ Reményi, aki a 154. számú vöröskeresztes kórházvonat gazdasági hivatalának (GH) főnöke volt, 1942 decembere és 1943 márciusa között a 154. számú kórházvonaton tett hatodik, hetedik és nyolcadik útjai alkalmával háborús naplót vezetett, melynek bejegyzéseiből kiindulva a főbb állomásponatok a következő települések voltak: Budapest – Győr – Sopron – Budapest – Zsolna – Krakkó – Kielce – Varsó – Breszt – Pinszk – Gomel (Homel) – Brjanszk – Konotop – Kurszk – Sztarij Oszkol – Csernyenka – Alekszejevka – Novij Oszkol – Belgorod – Harkov (Harkiv) – Csernyigov (Csernyihiv) – Kijev – Zsitomir – Rovno (Rivne) – Tarnopol (Ternopil) – Lemberg (Lviv) – Kassa – Debrecen – Budapest.⁶

¹ Szijj 1997: 239–240; Bálint 2013: 111–116.

² Hantos 1981: 119. (Vö. Takáts 1985: 411.)

³ Az 1940-es évektől az 1980-as évekig Mezőberény – ahová 1937-ben került – közegészségügyének meghatározó szereplője.

⁴ Bak 1987.

⁵ Reményi 2021.

⁶ Mezei 2021: 109.

III. KIVÁLASZTOTT FOTOGÁFIÁK

Az 1942/43-ban a 111. sz. kórházvonaton beosztott sebészként szolgált dr. Bak memoárjának vonatkozó részeiből is igen hasonló útvonal rajzolódik ki, amely az alábbiakban összegezhető: Budapest (Nyugati) – Galánta – Varsó – (Vilnius) – Brjanszk – Orjol – Kurszk – Novij Oszkol – Valujki – Csernyenka – Sztarij Oszkol – Kijev – Zsitomir – Lemberg – Eperjes – Kassa – Debrecen – Budapest.⁷

A tipikusnak nevezhető út állomásait megerősítik a dr. Bak által közölt egyéb források is, különösen a 107. sz. kórházvonatot 1942–43 között parancsnokló dr. Vincze Endre⁸ (1900–1979) naplótöredékei.⁹

A keleti hadszíntérre vezető út tíz-tizenöt napig is eltartott. Visszafelé, sebesültekkel megrakva, négy-öt nap alatt tértek haza magyar területre.¹⁰ A kórházvonatok jellemzően valamelyik budapesti fejpályaudvarról, leggyakrabban a Nyugatiból indultak, ahol a Magyar Vöröskereszt gyógyszer, élelmiszer és egyéb felszerelés tárolására szolgáló külön raktárakat is létesített. A fővárosban főleg e pályaudvaron történt a sebesültek átvétele, a kórházvonatok készleteinek feltöltése, és a megfáradt személyzetet is itt váltották fel.¹¹ Ugyanakkor sokszor előfordult, hogy a sebesültek egy részét ekkorra már leadták az őket fogadó (fogadni képes) hadtest- vagy az esetenként a lakóhelyükhöz közelebb fekvő vöröskeresztes kórházakba.

A kórházvonatok 1944 első felétől részt vettek a keleti hadszíntér, majd Magyarország katonai kórházainak kiürítésében, illetve a tengelyhatalmak magyarországi hadműveleteinek biztosításában. Mindez természetesen meghatározta a szerelvények útvonalait is az utolsó két világháborús esztendőben. A megelőző években a Lengyel Főkormányzóság, illetve a Szovjetunió megszállt nyugati területeire kiküldött vonatok útjai – követve a visszavonuló német és magyar alakulatokat – fokozatosan egyre nyugatabbra tolódtak, 1945-ben szinte kizárólag osztrák, cseh, német vidékekre szállítottak sebesülteket és egészségügyi felszerelést. A magyar kórházvonatok 1944 nyara és 1945 májusa között megtett útjairól, a személyzet kálváriájáról, a sebesültek megpróbáltatásairól dr. Bak Mihály – aki az utolsó két háborús évben a 107. sz. kórházvonat beosztott sebészeként működött – már hivatkozott visszaemlékezéséből kapunk releváns információkat.¹²

⁷ Bak 1987: 27–57.

⁸ Gyomán született. Középiskoláit Szarvason, egyetemi tanulmányait Budapesten végezte. 1928-ban – mint magánorvos – került vissza Gyomára, majd községi ügyvezető orvossá lépett elő. Évtizedekig praktizált.

⁹ Bak 1987: 58–65.

¹⁰ Bak 1987: 96.

¹¹ Hantos 1981: 118.

¹² Bak 1987: 81–112.

A második világháború idején működött magyar kórházvonatok kiállítása és száma

A Magyar Királyi Honvédség kórház- és sebesültszállító szerelvényeit az 1914–1918 között használt kórházvonatokhoz hasonló módon¹³ – felépítésükből és rendeltetésükből adódóan – elsősorban sebesült, illetve beteg katonák hadikórházakba való szállítására használták. Ezen speciális vasúti szállítóeszközök kiállítására még a Szovjetunió megtámadása előtt, 1941 januárjában dr. Frank Richárd (1883–1974)¹⁴ orvos vezérőrnagy, a Honvédorvosi Tisztikar főnöke kapott parancsot. Dr. Frank az első – a 101. számú – kórházvonat felszerelésével dr. Barabás Istvánt, a gyermekorvosból lett hivatásos orvos századost bízta meg.

Dr. Barabás közvetlen szakmai irányítása alatt az előkészületek igen gyorsan haladtak.¹⁵ 1941 szeptemberére a MÁV dunakeszi főműhelye kéttengelyű személyszállító kocsikból menetkészre kialakította a 101. és a 102. számú kórházvonatokat. 1942-ben, amikor a 2. magyar hadsereget hadműveleti területre küldték ki, szintén kéttengelyes kocsikból felállították a 105., a 107., a 108., a 109. és a 111. számú kórházvonatokat, amelyek vagonjait a MÁV vonalain közlekedő „fapados” személykocsikból alakították át, méghozzá az államvasút debreceni és szolnoki műhelyeiben. A nevezett öt kórházvonat mindegyikének személyzetét a debreceni 6. sz. hadtestkórház állította ki.¹⁶ 1941 végére készültek el a – német mintára – puhább rugózású, négytengelyes pullmankocsikból kialakított 151. számú kórházvonattal,¹⁷ majd 1942 folyamán még további négy ilyen vonatot szereltek fel, amelyek a 152–155. számokat kapták.¹⁸ A kórházvonatok irányításával a Magyar Vöröskereszt Szállításvezetősége foglalkozott.

Mindösszesen tehát 12 kórházvonatról beszélhetünk.¹⁹ A szakirodalom azonban megemlíti a 150. számú, szintén Pullman-rendszerű szerelvényt is.²⁰ A

¹³ Kiss 2018: 86–87.

¹⁴ Kolozsváron született. Orvosi diplomája megszerzését követően elvégezte a katonatorvosi iskolát is. 1937-től vezértörzsorvos, 1942. december 1-jén altábornaggyá léptették elő. Sírhelye a felsőrajki (Zala megye) köztemetőben található.

¹⁵ Bak 1987: 16.

¹⁶ Szijj 1997: 239–240.

¹⁷ A *Pesti Hírlap*ban 1942. október 28-án közölt riportban („Sebesült-vonattal a fronttól házáig”) megszólaltatott dr. Barabás a 151-es vonatról a következőket mondta: „Tizenhat kocsikból tizenkettő Pullman-rendszerű, négy pedig kéttengelyes.”

¹⁸ A 151–155. számú kórházvonatok egészségügyi személyzetét a budapesti Hungária körúti 10-es számú helyőrségi kórház állította ki.

¹⁹ Hantos 1981: 118; Brüll 1984: 133; Bak 1987: 16–17.

²⁰ Kapronczay 2001: 96; Kapronczay 2013: 53–54. A Magyar Vöröskereszt Egylet országos

III. KIVÁLASZTOTT FOTOGÁFIÁK

számbeli eltérésre doktori disszertációjában Kalakán László is felhívta a figyelmet.²¹

A tisztánlátást nehezíti, hogy 1943 októberében több lap is közölte a keleti frontról sebesülten hazatérő Nemes Sándor repülő szakaszvezető történetét, aki a „156-os kórházvonaton”, a Debrecen és Püspökladány közötti úton vette feleségül menyasszonyát.²² Mivel azonban egyéb publicisztikai anyagokban egyszer sem kerül elő a 156. számú vonat, illetve tudván, hogy az említett történetet több lap szinte változtatás nélkül vette át, nyolc évtizeddel ezelőtt minden bizonnyal egy kisebb újságírói tévedés – figyelmetlenség vagy elírás – történhetett.

A szerelvények a magyar állam tulajdonában álltak, és a Magyar Vöröskereszt működtette őket, kialakításuk pedig az állam terhére, a MÁV műhelyeiben történt, ugyanakkor a költségek egy részét a Vöröskereszt szervezetének országos és helyi gyűjtései fedezték. Egy szerelvény felállítása több százezer pengőbe került, míg egy teljes kórházvonat értéke elérte, illetve meg is haladhatta a 600–700 ezer pengőt. Csak összehasonlításképpen, 1943-ban a Magyar Vöröskereszt kezelésében működő 34 hadikórház, 12 220 ágygal összesen kb. 12 millió pengő értéket képviselt.²³

A kórházvonatok és az egészségügyi felszerelést szállító vasúti szerelvények 1945 utáni sorsa

A kórházvonatok a katona-egészségügyi felszerelés talán legértékesebb részét jelentették, amelyre mint „azonnal hasznosítható” hadizsákmányra – ismerve a háború utáni közép-kelet-európai közegészségügyi állapotokat – más országokban

ügyvivő igazgatójával, Vállay Gyulával készült, 1943. szeptember 30-án megjelent interjúban (*Uj Magyarország* 1943. szeptember 30.) 6 db négytengelyű kocsiból álló kórházvonatról esik szó. „Ugyancsak mi rendeztünk be a honvédség részére hat Pullman-rendszerű, modern kórházvonatot is, amelyek azóta is a legteljesebb elismeréssel teljesítik hivatásukat.” Vállay megismételte ezen adatokat az *Esti Ujságnak* adott interjúban is 1943. október 8-án.

²¹ Kalakán 2012: 217.

²² A *Magyar Élet* (1943. október 28.), illetve két hódmezővásárhelyi lap, a *Népujság* (1943. október 30.) és a *Reggeli Ujság* (1943. október 31.) közölt rövid hírt az esetről.

²³ Az adatok forrása a Vállay Gyulával készült, fentiekben már hivatkozott interjú (*Uj Magyarország* 1943. szeptember 30.). Az 1942. évi állapot Vállay által ismertetett számai visszaköszönnek Hantos János könyvében, igaz, ő Magyar János és Tóth László 1962-ben publikált kötetére hivatkozva („Történelmi ismertetés a magyar Vöröskeresztről”) 11 ezernél több ágyról és ötvenet meghaladó számú vöröskeresztes intézményről (hadikórházak és üdülők/elbocsátók) ír. Hantos 1981: 120.

is égető szükség mutatkozott. Ugyanakkor a háború utolsó hónapjaiban, követve a visszavonuló német és magyar csapatokat, nem csupán kórházvonatokat, hanem más, szintén jelentős értéket képviselő egészségügyi felszerelést irányítottak, illetve hurcoltak vasúton nyugatra, főleg osztrák és bajor területre. Ezek közé tartozott több vöröskeresztes és katonai kórház is, melyek eszközeit, berendezéseit sokszor a teljes személyzettel együtt vagonokba zsúfolták, és vasúton szállították tovább, lehetőleg minél távolabb a közeledő fronttól.²⁴ 1944/45-ben már az ezen egészségügyi intézményeket evakuáló vasúti szerelvényeket is sokszor kórházvonatoknak nevezték.

Jó példa az előbbiekre az 547-es – több különálló épületet és azok személyzetét egyesítő – vöröskeresztes hadikórház Egerben, amelyet a várost ért 1944. október 28-i súlyos bombatámadást követően gyors ütemben, november 3-án kimenekítettek. Az ekképp összeállított „kórházvonat” kb. 38-40 vagonból állhatott,²⁵ tehát majdnem kétszer hosszabb volt az 1941/42 folyamán létrehozott, jellemzően huszonnégy kocsi számláló, a szó eredeti értelmében vett kórházvonatoknál. Ráadásul ezen (többnyire vöröskeresztes) egészségügyi felszerelést szállító vasúti szerelvényekre is felfestették a vörös keresztet, úgy a vagonok oldalára, mint azok tetejére.²⁶ A továbbiakban ezen vonatok útját is a visszavonuló német csapatok mozgása határozta meg.

A „doni fotós”, Reményi József családjával – feleségével és Mária lányával – együtt 1944 végén a 203-as gödöllői légoltalmi hadikórház (légókórház) felszerelését és dolgozóit Németországba szállító kórházvonaton utazva – Sopron érintésével – előbb Ausztriába, majd Bajorországba került, amit a 90-es években papírra vetett visszaemlékezéseiben is említ.²⁷

A nyugatra hurcolt egészségügyi javak volumenére jellemző, hogy 75 hadikórház, 31 tábori kórház, 22 üdítőállomás és a 12 kórházvonat²⁸ került a nyilas hatalomátvétel után a nyugati határon túlra,²⁹ amelyekből 25 hadikórházat, 11 tábori kórházat, 7 üdítőállomást és valamennyi kórházvonatot a Vöröskereszt

²⁴ A zirci kórházat ért bombatámadás utáni, 1945. márciusi vasúti evakuációról közöl részleteket: Kunt 2019: 139–140.

²⁵ Kissné Németh 2011: 12–13, 24.

²⁶ Kissné Németh 2011: 24, 74.

²⁷ Reményi 2021: 79–83.

²⁸ Kapronczay – ahogyan az előzőekben már jeleztem – tizenhárom kórházvonatról ír, azonban az általa megnevezett 150. számú (pullmankocsi) vonatra nem találtam utalást sem a korabeli sajtóban, sem pedig az általam áttekintett visszaemlékezésekben és szakirodalomban.

²⁹ Kapronczay 2013: 55.

III. KIVÁLASZTOTT FOTOGÁFIÁK

működtetett.³⁰ Sajnos utóbbiak közül – a 109-esen kívül – egy sem jutott haza. A 109. számú kórházvonat ugyanis 1945. november 24-én – dr. Bak sorait idézve: „legnagyobb meglepetésünkre” – teljes felszerelésével és személyi állományával, de új parancsnokkal visszakerült Magyarországra az amerikai megszállási övezetből, a bajorországi Neuburg környékéről.³¹ A szerelvény későbbi sorsa azonban nem tisztázott. A 151-es kórházvonat 1945. május 2-án az amerikaiak kezére került, akik nem sokat törődtek vele. Személyzetét június közepén egy München-től 80 km-re fekvő, általuk fenntartott kórházba vezényelték, ahol egészen 1945. október 15-ig dolgoztak, majd hazatérhettek Magyarországra.³² Az 1945 márciusától önkéntes ápolónőként dolgozó, pár hónappal korábban nemi erőszak áldozatává vált erdélyi tanítónő, Bodó Róza kórházvonaton szintén Bajorországba, közelebbről Garmisch-Partenkirchenbe került, ahonnan 1945 novemberében tért vissza Magyarországra, majd karácsonyra sikerült hazajutnia Székelyföldre.³³

Az Ausztriába és Németországba hurcolt magyar vasúti javak felkutatására 1945 augusztusában kiküldött megbízottak jelentése alapján a 151-es kórházvonat Altheimben vesztegelt.³⁴ Nagyjából ekkor a 154-es – feltehetően – Bischofshofennél, a 103-as pedig Vöcklabrucknál állt.³⁵

A 152. sz. kórházvonat Gróf István MÁV kocsivizsgáló 1946. május 20-án írott jelentése szerint 1945. január 14-én Vágsellyénél hagyta el az ország területét. Gróf a vonat kihurcolását nem tudta megakadályozni, mert utóbbi „mint zárt kötelék” közlekedett, majd 1945. május 9-én „teljesen üzemképes állapotban” került a kanadaiak birtokába. 1946 első hónapjaiban az Északi-tenger partján fekvő Norden állomásán látták.³⁶ Gyanítható, hogy a 152-es 1947 júliusában – legalábbis a *Szabadság* cikke alapján – még mindig Németország brit (vagy amerikai) megszállási övezetében volt, de felszerelése addigra már eltűnt. A vonat hollétét Brémában sejtették, felkutatására pedig nyomozást indítottak.³⁷

³⁰ Hantos 1981: 120.

³¹ Bak 1987: 104.

³² Bak 1987: 105.

³³ Kunt 2019: 25, 139, 175, 199.

³⁴ MÁV Archívum, Raktári egység száma: VG10029; *Jelentés a 26014/1945-UM rendelet alapján Ausztriába és Németországba hurcolt magyar vasúti javak felkutatására, számbavételére és megőrzésére kiküldött bizottság közlekedésügyi megbízottainak munkájáról.* (A bizottság 1945. augusztus 9-én indult el, és 26-án ért haza Budapestre.)

³⁵ Bálint 2013: 113–114.

³⁶ MÁV Archívum, Iktatószám: 15/1946/27166, Egységazonosító: AB.10500, Iratazonosító: U00058993; *Műszaki Kocsihivatalfőnökség Bp. Nyugati pu. Gróf István kivizsgáló fogságból visszatért (1946/28).*

³⁷ *Szabadság* 1947. július 16.

Az 1945 tavaszától Magyarországra folyamatosan, kisebb-nagyobb csoportokban visszatérő deportáltakat, elhurcoltakat, sebesülteket, beteg hadifoglyokat szállító szerelvényeket szintén gyakorta nevezték kórházvonatoknak. Például az 1921 óta heti megjelenésű *A Reggel* című budapesti hétfői lap 1945. április 23-án³⁸ egy negyven vagonból álló kórházvonatról ír, amely „az oroszok jóvoltából” Nyugat-Magyarországról és Ausztriából szállított haza kiszabadult, „beteg és menetképtelen deportáltakat”. A szintén budapesti, 1945-ben alapított *Világosság* című napilap 1946. október 3-i száma a Hazahozatali Kormánybizottságra hivatkozva mintegy tízezer, Németország amerikai megszállási övezetéből (München, Regensburg, Plattling, Passau) visszatérő magyar hadifogolyról ad hírt, akiket nyolc szerelvénnel, közte hat kórházvonattal szállítanak haza október 2. és 30. között.³⁹

Elképzelhető, hogy az 1941–42 között felállított kórházvonatok egynémely kocsijai más, akár éppen egészségügyi felszerelést hazajuttató szerelvényekbe kapcsolva 1945-ben vagy az azt követő években mégis visszakerültek Magyarországra. Mivel az egyes vagonokon még jó eséllyel látható volt az összetéveszthetetlen, vörös keresztet formázó jel, továbbá oldalukon az originális vonatszám (101–102., 105., 107–109., 111., 151–154.), a felületes szemlélők akár a teljes szerelvényt a 12 eredeti kórházvonat valamelyikéént azonosíthatták.⁴⁰

Ami viszont biztos: a Nyugaton rekedt, illetve hadizsákmányként lefoglalt magyar kórházvonatok mindegyike – még sérülten, hiányos felszereléssel is – igen jelentős értéket képviselt. Elvesztésük azért is különösen fájó, mert a háború utáni szétzilált hazai egészségügynek hatalmas szüksége lett volna ezen modern, békeidőben akár kórházi jellegű ellátóhelyként is kiválóan használható, kipróbált szerelvényekre.

A kórházvonatok struktúrája és személyzete

Egy kórházvonat általában huszonkét vagonból állt, s ebből tíz kocsiban 24–24 ágyat helyeztek el, Frank-féle rázkódáscsökkentő hevederekre függesztve, 3 emeleten a fekvőbetegek részére, míg öt vagont ötvenkettő férőhelyes ülőbetegkocsinak rendeztek be, meghagyva bennük az eredeti padokat s a felettük lévő csomagtartót.⁴¹ A szerelvények részét képezte továbbá egy pótkocsi, egy műtő- és kötöző-,

³⁸ *Reggel* 1945. április 23.

³⁹ *Világosság* 1946. október 3.

⁴⁰ Mezei 2022: 269.

⁴¹ Bak 1987: 17–18.

III. KIVÁLASZTOTT FOTOGÁFIÁK

egy gyógyszerháztartó, egy személyzeti, valamint két raktárház. Normális körülmények között egy vonat 500 beteget szállított, de a nehéz időkben – így például a doni katasztrófa idején – hétszáz is felzsúfoltak.⁴²

A vonatokra a súlyosabb sebesülteket és betegeket az ablakon át, hordágyon emelték be, és fektették az ágyakra.⁴³ Ugyanígy jártak el a betegek vonatról történő leemlése esetén is, ahogy ez az alábbi képen is látható:



1. kép. Sebesült honvéd kiemlése a fekvőbetegkocsi ablakán keresztül

Forrás: Reményi József hagyatéka / Fortepan

A fekvőbetegkocsikban az alsó és a középső sorban elhelyezett ágyakra a súlyos betegek kerültek, míg a könnyebben sérülteknek csak a felső szinten jutott hely. Utóbbit szemlélteti a következő, szintén Reményi József hagyatékából származó fénykép:

⁴² Bak 1987: 18.

⁴³ Bak 1987: 19.



2. kép. Háromszintes emeletes ágyak az egyik fekvőbetegkocsiban

Forrás: Reményi József hagyatéka / Fortepan

A betegkocsikat a sebesültek kirakása után – de még mielőtt a személyzet megfürdött volna – 5%-os krezolszappanos oldattal súrolták fel, a tárgyakat úgyszintén lemosták. A gyakori fertőtlenítést a ruha- és fejtetvesség elleni védekezés is megkövetelte.⁴⁴

A műtő-kötöző kocsi középső helyiségében egy műtőasztal állt, mellette műszerszekrények és az operációkhoz szükséges egyéb felszerelések. A műszereket szükség esetén kifőzték, sürgős alkalmazáskor pedig alkohollal égették. Az elhasznált kötszeresdobozokat csak a magyarországi kórházakban adták le, illetve cserélték ki sterilekre. A műtő egyik fülkéjében a beosztott sebész, míg a másikban a műtőstiszt lakott. Utóbbinál tárolták a rögzítő síneket és a kötszereket. A gyógyszerértároló kocsi közepén volt a kiszolgáló rész, ahol a padozaton és a falon rögzített szekrényekben raktározták a gyógyszereket, az injekciókat, a kenőcsöket és a tégléket. Itt tartották a tisztai gyűléseket is, s ha a vonat üresen várt, vagy éppen úton volt, a személyzet itt étkezett. A kocsi egyik fülkéjében a gyógyszerész, a másikban pedig a belgyógyász beosztású orvos lakott.⁴⁵

⁴⁴ Bak 1987: 19.

⁴⁵ Bak 1987: 18.

III. KIVÁLASZTOTT FOTOGÁFIÁK

A személyzeti kocsiban – a fekvőbetegkocsikhoz hasonlóan – huszonnégy ágy függött, szintén Frank-féle rázkódásgátló hevedereken. Ezeken aludtak a szerelvény különböző beosztású honvédei.

A konyhakocsi berendezése két rögzített, zárt fedelű és két nyitott fedelű üstből, víztároló edényekből és a rögzített szekrényekben elhelyezett teljes konyhai felszerelésből állt. A konyhakocsiból átjáró vezetett a raktárkocsiba, ahol ládákban tárolták a kenyeret, a konzerveket, a füstölt szalonnát és más füstölt húsokat, továbbá a száraz főzelékeket, a tarhonyát, a rizst, a kétszersültet, a tejport, a kekszet, a szemes és malátakávét, az üveges és műmézet, a lekvárokat, a cukorkaféleségeket, a nápolyi szeleteket, a cukrot, a kristály- és keserűvizet, illetve egyéb italfélét. Azonban a nagyjából 3000 km-es út során többször is fel kellett tölteni az élelmiszerkészletet, ami a mindenkor GH-főnök feladata volt. Az alapvető élelmiszerek közül a legnagyobb mennyiséget mindig kenyérből tartották készleten – közel 2 tonnát.

A szerelék- vagy paklikocsiban tartották a matracokat, a takarókat, a lepedőket, a párnákat, a fehérneműket, az egyenruhákat és a vonathoz szükséges vasútgépeszeti alkatrészeket. Itt voltak továbbá a pisztolyok, a puskák – a mannicherek –, néhány kézigránát, töltények és két golyószóró, de ide helyezték a vonaton elhunytakat is, a holttesteket pedig az első útba eső magyar pályaudvar-parancsnokságon adták le.⁴⁶

Hét kocsi állt a kiszolgáló személyzet rendelkezésére. A parancsnoki kocsi középso, nagyobb helyiségében működött a GH. A kocsi egyik végében levő fülkében a parancsnok, a másik végében pedig a GH-főnök lakott.

A GH-főnökök – mint Reményi József is – kulcsszerepet játszottak a kórházvonat mindennapjaiban, és rendszerint szívükön viselték a sebesültek ellátását. Idézve dr. Bakot: „Fontos emberek voltak ők a maguk helyén, nem anyagban gondolkodtak, hanem emberben, sebesültben. Megértették, átérték a betegek nehéz sorsát, örültek, ha az étkezéssel, egyéb ellátással helyzetükön könnyíthettek.”⁴⁷

A kórházvonat parancsnoka – aki elsősorban a Vezérkari Főnökség III. osztályának parancsai szerint szervezte a vonat működését és útját – bármilyen szakképesítésű orvos lehetett. A betegek ellátása elsőrendűen a beosztott orvosok – szinte kivétel nélkül tartalékos mozgósítottak – feladata volt. Az első beosztott sebész vagy a sebészeti beavatkozást igénylő eseteket is ellátó nőgyógyász volt, míg a belgyógyászati teendőket rendszerint belgyógyászok vagy általános orvosok végezték. A gyógyszerész okleveles gyógyszerész, a gazdasági tiszt anyagi

⁴⁶ Bak 1987: 19.

⁴⁷ Bak 1987: 18.

tiszt, a legénység parancsnoka pedig csapattiszt volt. Az ő munkájukat segítették: a szolgálatvezető, a számvevő tiszthelyettes, a századírnok, a műtős, a laboráns, a raktárkezelő és a felvételező tisztesek. A konyhában hárman, egy főszakács és két beosztott szakács dolgozott. A szerelvények javítását két kocsivizsgáló szakaltiszt végezte, a fekvőbetegkocsikban összesen tíz, míg az ülőbetegkocsikban öt egészségügyi honvéd teljesített szolgálatot.⁴⁸

Reményi József életútja és háborús fényképei

Reményi József 1911. július 8-án született Demecserben, egy ötgyermekes kiskereskedői családban. Fotózni 1923-ban kezdett, ami a későbbiekben legkedvesebb időtöltésévé vált.⁴⁹ A nyíregyházi felső kereskedelmi iskola elvégzése után könyvelőként, gazdaszként alkalmazták Királytelken a Dessewffy-uradalomban, majd később egy apró vegyesboltot működtetett sikeresen a Szabolcs vármegyei Kéken. 1938-ban, vasipari átképzést követően került Budapestre, méghozzá a neves Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt.-hez – közkeletű nevén az Egyesült Izzóhoz –, ahol számviteli szakemberként alkalmazták, kezdő fizetését 185 forintban állapítva meg. Hamarosan az UTE Eötvös utcai vívószakosztályának pénztárosa is lett, s rendbe téve a klub pénzügyi elszámolásait, kivívta nemcsak az olimpiai bajnok Kabos Endre szakosztályelnök, hanem a legendás Aschner Lipót elismerését is.⁵⁰

Sorkatonai szolgálatának teljesítése után, 1939-ben hívták be tartalékos tiszti képzésre – gazdasági tanfolyamra – az Üllői úti Mária Terézia laktanyába, ahol megismerkedett mások mellett dr. Sárosi Györggyel, az FTC sokszoros válogatott labdarúgójával.⁵¹

1942 júniusában megnősült. Felesége a kakucsi jegyző, Kottász Béla leánya, Kottász Mária volt, aki életében mindvégig hű társa maradt. A házasságból három gyermeke született: Mária (1943, Budapest), Erzsébet (1945, Bad Aibling) és József (1948, Budapest).

A második világháború idején a 154. sz. vöröskeresztes kórházvonalon szolgált GH-főnökként hadnagyi, majd főhadnagyi rangban.

A 154. sz. kórházvonalal összesen 17 alkalommal járta meg a frontot – döntően a Szovjetunió megszállt nyugati területeit, illetve lengyel vidékeket érintve –, ahol közelről láthatta a háború szörnyűségeit: a helyi lakosság nyomorúságát,

⁴⁸ Bak 1987: 19.

⁴⁹ Reményi 2021: 67.

⁵⁰ Reményi 2021: 64–65, 77.

⁵¹ Reményi 2021: 75.

III. KIVÁLASZTOTT FOTOGÁFIÁK

éhezését, a magyar katonák kálváriáját, a munkaszolgálatosok kiszolgáltatottságát, megalázottságát, az ő szavaival élve, a „világhódító németek” fajelméletüktől átszótt, lekezelő, gögös magatartását. Minderről a már hivatkozott, 1942 decembere és 1943 márciusa között feleségének írott, saját kórházvonalának napi történéseiről szóló, személyes hangvételű naplója és az általa készített fényképek sokasága tanúskodik. Utóbbiak bepillantást engednek egy mikrovilág – a kórházvonalat személyzetének – életébe, amelyet a Reményi-hagyaték 2015-ös első publikálása előtt szinte kizárólag dr. Bak memoárjából ismerhetett meg a tágabb közönség.⁵²

Nem professzionális fényképész, a frontra kiküldött haditudósító által készített, beállított felvételekről van szó, hanem a valóságot ügyesen megragadó látletelekekről, erős pillanatfelvételekről. A Balda márka 1936-ban bemutatott, abban az időben igen modernnek számító, Baldina típusú fényképezőgéppel⁵³ készített képek azonban nem csak a kórházvonalat mutatják: láthatjuk a megszállt szovjet területek mindennapjait, a háború pusztítását. A sokáig elfeledett képek egyszerre tudósítanak az emberi nagylelkűségről és gyarláságról, szeretetről és gyűlöletről, megértésről és közönyről, egyszerűen a háború valódi arcáról, amely a következő három fényképen is visszatükröződik:



3. kép. Zsidó munkaszolgálatosok a 154. sz. kórházvonal mellett

Forrás: Reményi József hagyaték / Fortepan

⁵² Vö. Takáts 1985: 411. (Nem elfeledve: Bak: 1983.)

⁵³ A Baldina – és 1938-tól a Jubilette – a korszak egyik forradalmi újítása volt, hiszen a Kodak 35 mm-es filmtekercsét használta, amely hamar iparági standard lett. Emellett a drezdai Balda márka Baldina típusú fényképezőgépe elsősorban kompakt mérete és kis tömege miatt válhatott hamar közkedvelté.



4. kép. A romos Kijev utcáin sétáló pár
Forrás: Reményi József hagyatéka/Fortepan



5. kép. Magyar katonai temető Kijevben
Forrás: Reményi József hagyatéka / Fortepan

III. KIVÁLASZTOTT FOTOGÁFIÁK

Reményi József háborús fényképei témájuk alapján négy nagyobb csoportba oszthatók. A keleti frontra utazó, szovjet területen korábban sosem járt karpaszományos honvéd láthatóan nagy lelkesedéssel örökítette meg a döntően ukrán és belorusz vidékek – számára sokszor különös – kultúrtájakait, egyúttal megcsodálva a történelmi városok épített örökségét és a hatalmas, érintetlen tájak természeti kincseit. Emellett szorgalmasan dokumentálta a kórházvonal útját, ami frontnaplója vezetésén túl a vonat által érintett vasútállomások, nagyobb pályaudvarok lefotózását is jelentette. Ezek – a rendszerint a GH-fülke ablakából sietve készített fényképek – nem egy esetben a hagyaték legjobban sikerült darabjai, s jellegüknél fogva erősen kapcsolódnak a második nagy tematikai csoporthoz, amely a kiszolgáltatott kisemberek – helyi lakosok, munkaszolgálatosok, Ostarbeiterek, hadifoglyok stb. – háborús mindennapjait örökíti meg. A szociofotó értékű felvételek alulnézetből tárják elénk a háború abnormalitását. Nyilvánvaló, hogy Reményi dokumentarista aspektusból is tekintett saját katonai szolgálatára, ennek megfelelően, s persze lehetőségeihez és képzettségéhez mérten, törekedett a valóság minél pontosabb képi ábrázolására. Ugyanezen szándék érezhető a kórházvonal életét rögzítő felvételein is, amelyek a téma forráshiányos állapota okán kiemelkedő jelentőségűek. Utóbbiaknak köszönhetően ugyanis pontosabb képet kapunk a szerelvények belső elrendezéséről-kialakításáról és felszereltségéről, az egészségügyi szakszemélyzet munkájáról, a GH-tiszt tevékenységéről s általánosságban ezen különleges mikroközösségekről. Az utolsó nagyobb tematikai egységbe a családi vonatkozású fényképek tartoznak, bemutatva egy fiatal házaspár viszontagságos éveit Kakucstól Bajororszáig.

A „doni fotós” már a háború és a Németországból való hazatérése után, 1946. szeptember 2-án lépett be a Szociáldemokrata Pártba.⁵⁴ A Reményi család nem sokkal később elvesztette újpesti lakását, és a Just gyár egyik szükségszállására került, egyetlen szobába összezsúfolva. Azonban a családapát korábbi munkájának elismeréseként – „nyugatos” minősítése dacára – hamarosan visszavették az Egyesült Izzóhoz, ahol 1973-as nyugdíjazásáig dolgozott.⁵⁵ 1958. április 11-én – mint osztályidegent – főhadnagyból honvéddé fokozták le.

A család 1947-ben a Budapest 13. kerületi Béke úti lakótelepre, majd 1957-ben a Kresz Géza utca 36. sz. alatti társasház második emeleti lakásába költözött, ahol Reményi József 1998 júliusában bekövetkezett haláláig élt. Emléktábláját 2021 augusztusában avatták fel. Válogatott fényképei 2022-ben kerültek a Fortepan online archívumába.

⁵⁴ Reményi 2021: 112.

⁵⁵ Reményi 2021: 67–68.

Források

MÁV Archívum, Budapest

Raktári egység száma: VG10029

Iktatószám: 15/1946/27166, Egységazonosító: AB.10500, Iratazonosító:
U00058993

Esti Ujság, 1943.

Magyar Élet, 1943.

Népujság, 1943.

Pesti Hirlap, 1942.

Uj Magyarság, 1943.

Reggeli Ujság, 1943.

A Reggel, 1945.

Világosság, 1946.

Szabadság, 1947.

Hivatkozott irodalom

'Kórházvonal' szócikk. In: *Magyarország a második világháborúban. Lexikon.* (főszerk. dr. Szijj Jolán) Budapest, 1997. 239–240.

Bálint József 2013: *Magyarország nemzeti vagyonvesztése 1941–1947.* Budapest.

Dr. Bak Mihály 1983: Kórházvonalas tapasztalatok a II. világháború fertőző betegségeiről. *Orvosi Hetilap* (124.) 42. 2568–2570.

Dr. Bak Mihály 1987: *Orvosok, sebesültek. Kórházvonalon a Dontól Dániáig.* Budapest.

Dr. Brüll Miklós 1984: *A Magyar Vöröskereszt tevékenysége az első és a második világháború időszakában.* Budapest.

Hantos János 1981: *A Magyar Vöröskereszt 100 éve. Emberiesség háborúban és békében.* Budapest.

Kalakán László 2012: *Fejezetek Magyarország egészségügyének történetéből, 1920–1945. Budapest polgári és katonai egészségügyi viszonyai, valamint a légtalmi egészségügyi szolgálat kiépülése, működése.* Doktori disszertáció, Pécsi Tudományegyetem.

Kapronczay Károly 2001: *Fejezetek 125 év magyar egészségügyének történetéből.* Budapest.

Kapronczay Károly 2013: Magyar katona-egészségügy az első és második világháború éveiben. *Valóság* (56.) 5. 48–55.

III. KIVÁLASZTOTT FOTOGÁFIÁK

- Kiss Gábor 2018: *Orvosok, katonák, katonaorvosok... Mozaikok az osztrák–magyar katona-egészségügy történetéből 1868–1918*. Budapest.
- Kissné Németh Irén, Szuromi Rita (szerk.) 2011: *Volt egyszer egy hadikórház... Kissné Németh Irén emlékiratai*. Eger.
- Kunt Gergely 2019: *Kipontozva... Nemi erőszak második világháborús naplókban*. Budapest.
- Mezei Bálint 2021: Vöröskeresztes magyar kórházvonattal a keleti frontra 1942–43-ban. Reményi József főhadnagy háborús naplója és fényképei. In: Virányi Péter (szerk.): *A háború sodrásában: Európa, 1944–1945*. Budapest, 103–126.
- Mezei Bálint 2022: Vöröskeresztes kórházvonattal Nyugatra – Emberek, utak, történetek és a magyar kórházvonatok sorsát érintő néhány kérdés 1944–45-ből. In: Virányi Péter (szerk.): *(Út)elágazások: Magyarország 1944–1945*. Budapest, 252–270.
- Reményi József – Mezei Bálint (szerk.) 2021: *A doni fotós. Reményi József főhadnagy életútja, háborús naplója és fényképei*. Győr.
- Takáts László 1985: Adalékok az egykori 2. Magyar (doni) Hadsereg egészségügyi szolgálatának történetéhez. *Hadtörténelmi Közlemények* (32.) 2. 407–420.