

Mentőszolgálat Nyíregyházán 1945 előtt Ambulance in Nyíregyháza before 1945

Mire e sorok nyomtatásban megjelennek, már talán át is adják Nyíregyháza legújabb egészségügyi létesítményét az új mentőállomás és központi ügyelet épületét. Kevesen tudják azonban, mióta is létezik a városban szervezett mentésügy.

A magyar szervezett mentésügy kezdetei a XIX. század második felére nyúlnak vissza. Az 1876-os a közegészségügyi törvény a „Segélynyújtás balesetek alkalmával” című 5. fejezete kimondta, hogy a mentés mindenki kötelessége, alapjait széles körben oktatni kell és előírta mentő intézetek létesítését a népesebb városokban. Ezeknek az előzményeknek, és Kresz Géza a mentés gyakorlati tapasztalatairól írt tanulmányának köszönhetően egymás után alakultak meg a városi mentőegyesületek. (pl. 1886. Temesvár, 1887. Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület – BÖME) (2). A mentési feladatokat eleinte a mentőosztályokkal bővült tűzoltó-egyesületek látták el. Betegszállítási igény a századfordulót követően megnőtt, hiszen egyre többen kívánták igénybe venni az ekkortájt felépült korszerű kórházakat, ahova azonban nem volt egyszerű az eljutás. Többnyire az éppen fellelhető eszközökön szekereken, taligákon, ölben stb. szállították nem éppen szakszerűen a szerencsétleneket. Az első világháború szomorú eseményei, és a felgyorsult technikai fejlődés (vonat, villamos, autó, a különböző gépi eszközök megjelenése és az elektromosság általánossá válása) nyomán szaporodó balesetek is, sürgették a hazai mentésügy fejlesztését, amihez hozzájárult a térségünkben 1910-ben történt tömeg-katasztrófa, az ököritói tűzvész is.

1912. márciusában a Vöröskereszt Egylet nyíregyházi fiókja nevében az elnök, dr. Somogyi Gyula közjegyző, 1185 koronát ajánlott fel betegszállító kocsi vételére. Erre nagy szükség mutatkozott, ugyanis hazánkban már nem igen volt Nyíregyháza nagyságú város mentő egyesület nélkül, a balesetek pedig egyre szaporodtak. A taliga okozta közlekedési balesetek mellett egyre több vasúti- és villamosbalesetről adott hírt a helyi „Nyírvidék”. Olvashatunk gázolásról, vonatból kiesésről, kocsmái verekedésről, késelésről, villámütésről, vízi- vagy arató balesetekről öngyilkosságból elkövetett mérgezésekről stb. Az adományozó kikötése annyi volt csupán, hogy háború esetén, a kocsi elsősorban beteg katonák szállítására vehető igénybe. A felajánlott pénz azonban a kocsi beszerzésére nem volt elég, nem beszélve a mentőállomás felszereléséhez szükséges eszközökről: kötszer, vegyszer, 1-1 műtőasztal, műszer szekrény, sterilizátor, irrigátor, gyomormosó, reflektor, gégetükör, ollók, csipeszek, csészek, műszertálak, nagy mentőszekrény, ellenmérgező szekrény, oxigénballon, gégefecskendő, 2-2 mentőtáska és mezei hordágy (12). Szükség volt tehát a városi képviselők támogatására. Ők viszont nem kapkodták el a döntést, jól körüljárták az ügyet. Kérdéseikkel megkerestek 11 hasonló nagyságú települést (pl. Szombathely, Kassa, Szabadka, Miskolc, Székesfehérvár, Szeged, Gyöngyös stb.) ahol volt már mentő, hogy tájékozódjanak a feladatokról és költségekről. A megkeresettek készséggel válaszoltak, sőt sokan még az alapszabályukat vagy működési beszámolójukat is elküldték tanulmányozásra.

Ezek után a városi képviselőtestület 1912. október 25-i ülésén egyhangúlag támogatta, hogy más városok mintájára 1913. január 1-től Nyíregyházán is létesüljön mentőszolgálat, melynek székhelye a tűzoltósággal együtt a Bethlen utcai volt csendőrlaktanyában volt (1.kép). Ez okból a fizetési tűzoltók számát kettővel felemelték, számukra biztosítottak 3000, a betegszállító kocsira 3300 koronát, a beszerzett kötszer költsége 813,50 korona volt (12). Az orvosi teendők ellátására a 3 városi orvost kötelezte a közgyűlés. Az egyesületi orvosok gondoskodtak a mentéshez szükséges gyógyszerekről és kellékekről, segélyt nyújtottak a tűzoltó tagoknak is baj esetén, a sérülésekről orvosi bizonyítványt állítottak ki számukra.

Alkalmanként a legénység elsősegélynyújtási ismereteit is fejlesztették. Az egyesületi tagok egyébként baleset ellen biztosítva voltak a Magyar Országos Tűzoltó Szövetség segélypénztáránál.

A városi önkéntes tűzoltó egyesület 1912. december 29.-i közgyűlésén a 56711/1906. B.M. szabályrendelet 5. § alapján átdolgozta alapszabályát (12). A mentés körüli teendőket az alábbi paragrafusok határozták meg:

„33. § Balesetknél való eljárásról

Nyíregyháza város területén az életmentést és a balesetknél való elsősegélynyújtást a városi kerületi tiszti orvosok önként ajánlkozó magán orvosok, városi tűzoltók, rendőrök, esetleg a célra kiképzett hivatalos mentők eszközlik.

35. §

A mentő állomáson rendes nappali és éjjeli szolgálatot tart a városi tűzoltóság személyzete, kik a vett értesítés után azonnal a szükséges szerekkel és eszközökkel a baleset színhelyére vonulnak. Ugyanezen személyzet végzi a betegszállítást is...

40. § betegszállításról

Orvosok vagy magánfelek felhívására a mentők betegeknek szállítását is teljesítik a város területén.

Ragályos beteget vagy hullát szállítani tilos. A betegszállítást az ügyvezető orvos vagy helyettese megkeresésére a tűzoltó parancsnok rendeli el.

41. § A betegszállítás díjáról

A betegszállításért vasúti kocsiból más vasúti kocsiba 6 korona, lakásba vagy kórházba a város területén 10 korona, a vasútról vasútra 15 korona előzetesen fizetendő. Utóbbi esetben a betegnek a vasúti kocsiba való elhelyezése vagy a vasúti kocsiból való kiemelése is díjazva van.

Vagyontalanok ingyen szállítandók.”

A fizetendő díjat a tűzoltólaktanyában az egyesület pénztárába kellett befizetni. A pénz 20 %-a az eljáró mentősöket illette meg, a 80%-a a berendezés, a szerelvények fejlesztését szolgálta.

A hivatalosan 1913. január 1-től felállt mentőszolgálat csak később kezdte működését. Az április 1-től felfogadott négy fős legénység a fővárosban töltött egy hónapot tanfolyamon, ahol a mentés és elsősegélynyújtás gyakorlati ismereteit sajátították el igen jó eredménnyel. Hátra volt még a betegszállító és a mentőkocsi beszerzése is, melyhez mintaként a BÖME mentője szolgált, vagyis egy pneumatikus, tömörgumi kerekű, linóleummal behúzott jármű, melynek tartozéka egy hordágy, lámpák, csengő és egyesületi címer voltak. Két neves kocsigyártó cégtől Reiter Ödön és Köhler István gyártótól kértek ajánlatot. A szürke vászonnal bélelt egy hordággal és két kis üléssel rendelkező, akkumulátoros világítású Landauert végül Reiter szállította. Persze ez akkor még ló vontatta zárt dobozszerű építménnyel felszerelt jármű volt. Közben kitört az első világháború. Nyíregyházán pedig a több ezer, harctérről hazatérő katonát befogadó ún. megfigyelő állomás létesült. A helyi szóhasználat szerinti barakk kórház nem kis közegészségügyi veszélyt jelentett a városra nézve, pl. volt is falai között komoly tifusz-járvány (4). Szükség mutatkozott tehát a, fertőző betegek szállításához egy betegszállító kocsit mielőbbi beszerzésére is. 1915-ben arról adott hírt a Nyírvidék, hogy a budapesti Köhler-féle gyárban rendeltek is egy kocsit. A kész jármű szállítása körül akadt ugyan némi bonyodalom, mert a vasút nem tudta szállítani, de végül a katonai parancsnokság segítségével ez a gond is megoldódott, hiszen a kocsit illető katonai és közegészségügyi érdek is volt (7). 1915 májusában, mint azt a korabeli sajtó is megírta, már teljes elánnyal folyt a szakszerű mentés: *„Megbecsülhetetlen szolgálatot teljesít az Önkéntes Tűzoltó Egyesület kebelében megalakított mentőszolgálat. Dr. Konthy Gyula tűzoltó parancsnokot (mellesleg*

tisztí főorvos - K.É.) *dicséri ez a fontos intézményünk, kinek gondoskodása és fáradozása következtében elsőrendű szolgálatot teljesít is. Míg más városokban bűtorszállító kocsikon is szállítják be a vasúttól a betegeket, addig nálunk két teljesen új és modern mentő kocsit áll a súlyos sebesültek rendelkezésére, éjjel nappal egyaránt*” (6).

A mentőkocsik egyre nagyobb forgalmat bonyolítottak le: 1918-ban 500, 1921-ben 704, 1924-ben 513 mentő kivonulást regisztráltak (18). A megnövekedett feladatok korszerűbb megoldásokat igényeltek: *„Mentőink a kezdetleges, nehéz mentőkocsijukkal és néha a lovak hiánya miatt nem jelenhetnek meg gyorsan a tethelyen és így gyakran megesik, hogy a segélyre szoruló elvérzik.”*- olvasható a Nyírvidékben (8). Ekkor már Budapesten – 1902-től, Európában elsőként – a lovas kocsit mellett gépkocsit is használtak mentéshez (1).

Új fejezet kezdődött a magyar mentésügy történetében 1926-ban, amikor Vass József népjóléti miniszter életre hívta a Vármegyék és Városok az Országos Mentő Egyesületét (VVOME). A törvényhatóságok a 91.551/1926 N.M.M. rendelet alapján láttak hozzá saját környezetükben az egyesület megalakításához. Az alapszabály értelmében vállalniuk kellett orvosi felügyelettel ellátott központi helyeken pl. közkórházakban, mentőállomások szervezését, felszerelését, fenntartását és a mentés megszervezését a működési területükön. Gondoskodniuk kellett mentésben jártas szakképzett személyzetről, elsősegélynyújtás tanfolyamokat kellett szervezni.

Nyíregyháza városa 1927 óta folytatott levelezést arról, hogy belépjen-e a szervezetbe. Az épület felépítését a város vállalta, a VVOME pedig 2 modern mentőautót ígért azzal a kikötéssel, hogy az egyik autónak nem lehetett elhagynia a város területét. Az egyesület ezért 1928. augusztus 24-i levelében első hozzájárulásként 4000 pengőt, majd 1000 lakosonként 25 pengő éves tagdíjat kért. A fenntartási költségek, a sofőr fizetése a kórházat terhelték. A feltételek nem mindenben tetszettek a városatyáknak, sokallták például a belépési díjat, főleg miután csak egy kocsit szolgált állandóan a városban. Nehezményezték, hogy míg a tűzoltók által végzett mentésnél a város bevételeihez jutott, nekik ezentúl tagdíjat kell fizetniük. Végül 1928. novemberében örökös tagsági joggal és 2000 pengő belépési- és 1075 pengő évi tagdíjjal beléptek a VVOME-ba. A fertőző betegek szállítását még egyelőre a városnak kellett a régi sárga színű kocsival végeznie, a VVOME tervezte két év múltával ennek is az átvételét. Az elsősegélynyújtás és baleset utáni szállítás díjtalan volt. A betegszállítás díjtételei a városban 4 pengő azon kívül 40 fillér kilométerenként, de előre fizetve. Az egyesület a szegényeket ingyen szállította. A mentőautó indokolatlan kihívása esetén felmerülő költségeket a téves riasztóra terhelték (16).

Nagy szükség volt erre a modern mentőállomásra, hiszen a huszas évek közepén évi 400-500 körül állandósult az igénybevételek száma. (2.kép) A hívások harmada éjjel érkezett (15). A kivonulások háromnegyed részében betegszállítás volt a feladat, míg ötöd részénél elsősegélyt kellett adni. Sok volt az öngyilkossági eset (1926-ban 6 %). A közúti balesetek okozója pedig ekkor még főleg a vonat és kocsit volt az autóval szemben. A mentők 1926-os 366 kivonulásánál mindössze 18 % (67 alkalom) volt fizetős beteg. A szállítások 86 %-a egyébként valamilyen egészségügyi vagy szociális intézménybe (Erzsébet közkórház 263, nagyállói elmeorvóintézet 25, magánstanatórium 8, szegényház 18) történt. Az év során többször adtak mozgóórséget is, erre legtöbbször labdarúgó mérkőzés miatt került sor, de kétszer autóversenyre vonultak ki (18).

Ekkor már a vármegye is sürgette a mentőállomás felállítását, biztosították az éves költségvetést (14). Az új hathengeres Supersix Speciál típusú, a Magyar Állami Gépgyár által készített, összecuskható fémhordággal, kötszertalpaccaval felszerelt mentőkocsikat 1929. február 24-én délelőtt ünnepélyesen átadták a városnak, ill. a megyének, hiszen Kisvárdán is ekkor létesült mentőállomás 1 autóval (9). Érdekesség, a 75289 sz. N.M.M. rendelet előírta, hogy a gépkocsikat hazai gyártásból kellett beszerezni.

Az egészségügyi felügyeletet a kórházi orvosok, orvosok, férfi ápolók biztosították, akiket telefonon tudtak riasztani. A tűzoltólaktanyába érkező hívásokat átirányították az Erzsébet kórházba. Klekner Károly igazgató főorvos mintha nem örült volna ennek a megoldásnak, hiszen a kórházi orvosok már így is rendkívül elfoglaltak voltak. Szerinte a mentő kiképzett legénysége alkalmas a helyszíni elsősegélynyújtásra, és ott az orvos sem tud többet tenni (16). A kórházban ekkor szerveztek egy „fizetési osztályba nem sorozott” sofőri állást is (13). A két mentőautóhoz tartozó egy sofőr családjával a mentőállomáson lakott. A mentőt a mai szemmel nézve szokatlan hajtási jog illette meg. A gyorsaság érdekében az út mindkét oldalán szabad volt közlekednie. Dolga pedig volt elég, hisz az új mentőállomásról másfél hónap alatt 75 kiszállást végeztek, 10 esetben balesetnél nyújtottak segítséget (11). 1930-ban már csak balesetből 72 – közülük 41 közlekedési – volt a városban, 83 sérülttel (5). 1929. április 7-én du. 3 órakor megalakult a VVOME nyíregyházi fiókegyesülete is (17). Az alapító tagok között találjuk dr. Kállay Miklós főispánt, Mikecz István alispánt, Bencs Kálmán polgármestert, dr. Klekner Károly kórház igazgató főorvost, dr. Dohnál Jenő kórházi főorvost, Virányi Sándor vm. főjegyzőt, dr. Borbély Sándor vm. tb. főjegyzőt. Az alakuló ülésen jelen volt dr. Rakovszky Iván ny. belügyminiszter, vármegyei képviselő, a VVOME elnöke is. Az egyesületnek megalakulásakor 113 tagja volt, a város életének prominens személyei, birtokosok, tisztviselők, iparosok stb. Elnöknek 3 évre Mikecz Istvánt, társelnöknek Bencs Kálmánt, alelnöknek dr. Mikecz Miklós vm. főorvost választották meg. A VVOME tanfolyamokat is szervezett mentés és elsősegélynyújtás témában a társadalom széles rétegei számára. Városunkban is hozzákezdtek a tanfolyamok szervezéséhez, egyszerre 25-30 gazda számára (10). Voltak előadások a középiskolákban is pl. a háború közeledtével az 1937/38-as tanévben dr. Hunyadi Balázs a VVOME küldötte tartott előadást a Kossuth Gimnáziumban életmentés, gázvédelem címmel. Igyekeztek a mentéssel foglalkozó orvosok lépést tartani a szakterület újdonságaival, ezért a várossal előfizették a Mentők Lapja című folyóiratot. Az Mentőügyi Országos Értekezletek fórumot teremtettek az újabb ismeretek pl. a vérpótlás, újraélesztés módszereinek tökéletesítésére, ezzel a mentőmunka színvonalának emelésére. Városunkat dr. Valent Mihály és dr. Demjén József tisztiorvosok képviselték rendszeresen az értekezleteken.

Az alig megalakult nyíregyházi mentők életében a gazdasági válság sok gondot jelentett. Nem tudták fizetni a sofőrt és az egyesületi tagdíjat, ami miatt pereskedniük is kellett. Mire ebből a nehézségből kilábalnak jött a háború. 1938-ra már oly nagy volt a mentő forgalma, hogy igényeltek a VVOME-től egy újabb autót. Erre csak ígéretet kaptak. Idővel a helyzet még rosszabbodott, hiszen 1941-ben egy kocsit igénybevette a honvédség, majd 1943-ban anyaghiány miatt, az egyik autónak csak 3 kerékgumija volt. Más megoldás nem lévén a működőképes autó vidékről szállította a rászorulókat, a városban az ekkor üzemelő közel 400 személykocsi és bérautó valamelyikét vették igénybe. A helyzet sajnos nem javult a háború végéig.

Irodalom:

1. A magyarok krónikája Bp. Officina Nova 2000
2. Bóna Endre: A mentésügy évszázadaiból... In: Egészség - 2002. 116. évf. 6.sz., p. 6-8
3. Felbermann Endre: Emlékek a múltból. A korabeli Nyíregyháza képekben. Nyíregyháza.
4. Jakó János-Kührner Éva: Kilencven éve létesült Nyíregyháza I. Világháborús katonai szükségkórháza, a barakk-kórház. In: Orvosi Hetilap, 2006. 147. 8. 369-371.
5. Magyar Statisztikai évkönyv új folyam XXXVIII. Bp. Athenaeum ny.1930.
6. Nyírvidék, 1915. 36. évf. máj. 16.
7. Nyírvidék, 1915. 36. évf. jún. 20.
8. Nyírvidék, 1921. 41. évf. jun. 28.

9. Nyírvidék, 1929. 50. évf. jan 15.
10. Nyírvidék, 1929. 50. évf. márc. 24.
11. Nyírvidék, 1929. 50. évf. ápr. 9.
12. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Önkormányzatának Levéltára (SZSZBMÖL) VB 186. III. 292/ 1912
13. SZSZBMÖL IV. B. 402. 106/ 1930 Bgy
14. SZSZBMÖL IVB. 402. 108/1929
15. SZSZBMÖL VB 186 II.1/1928
16. SZSZBMÖL VB. 186. III. 104/1927
17. SZSZBMÖL VB 186. XIII. 1036/1929
18. SZSZBMÖL XV. 17. 10 pallium Nyíregyháza város gazdasági- és kulturális iratai



1. kép A mentők első székhelye a tűzoltólaktanya (3).



2. kép: A mentőállomás 2006 elején, többszöri átalakítás után (a szerző felvétele)