

DEBRŐDI GÁBOR

A Dodge-tól a Mercedesig

A "NAGYKOCSIK" ELSŐ KÉT ÉVTIZEDE (1957-1977)

- *Gyakran esik szó a rohamkocsiról, az elmúlt években több tanulmány, publikáció is napvilágot látott e speciális működési ág indulásáról, sikereiről. Kevesebbet beszélünk e szolgálati ág nélkülözhetetlen feltételét képező tényezőiről: a járművekről. A szerző az első húsz év távlatában mutatja be azon három emblemikus korai járműtípust, melyek talán még ma is a legismertebbek az olvasók előtt.*

1957-ben, a szabadságharc leverését követően a Nemzetközi Vöröskereszt adományaként 2 db Dodge Job Rated és 1 db Opel Blitz gépkocsi érkezett az Országos Mentőszolgálat-hoz, melyekkel sikerült modernizálni az 1954-ben indított rohamkocsi-szolgálat járműparkját. Mint ismert, a korabeli járműparkot eleinte keletnémet IFA Phänomen, amerikai International és IFA Garant gépkocsik alkották.

Az 1953-ban gyártott, 6 hengeres, benzinüzemű, 3,2 tonnás, 3800 köbcentiméteres, 92 LE-s, 3 sebességes Dodge gépkocsik hamarosan az Mentőszolgálat országszerte csodált darabjai lettek. A korábban 4 hordággal felszerelt, eredetileg betegszállításra használt járművek betegterét a Mentőszolgálat munkatársai házilag alakították át, amelyek így váltak alkalmassá mentőfeladatok ellátására.

Végső átalakításuk 1959-ben történt. Az egyik jármű karambolját követően Dr. Orovecz Béla főigazgató, Rados Endre főmérnök és Dr. Felkai Tamás főorvos tervei alapján valósult meg új betegterük; mintául az 1957-ben indított kölni rohamkocsi szolgált. Az átalakítás kitűnően sikerült: az egyik gépkocsiba billenős hordágybölcsős, a másikba hidraulikás hordágyat szereltek, a vezetőfülke háta mögött kiépített polcos, fiókos szekrényben pedig még porcelán kézmosó is helyet kapott. Mozgatható és körüljárható hordágyuk, tágas betegterük ideális betegellátásra biztosított lehetőséget. A fiókos szekrény egyes elemeit a beleseti helyszínen kiemelve kötszeres táskaként is lehetett használni. Ezek az új rohamkocsik – melyek immár valóban nagy teljesítményű modern járművek voltak – 1957 és 1964 között álltak szolgálatban a Mentőszolgálatnál.

Felszerelésük közül kiemelendő az Oxymat lélegeztető készülék, a hazai fejlesztésű, mentőgépkocsiban üzemeltethető portábilis vastüdő, a vezérlőmű által szabályozott Pulmotor,

mely kétfázisú lélegeztetést valósított meg fix nyomásértékekkel és a modern lélegeztetőgépek közül az 1960-as évek közepétől megjelenő Bird Mark 8-as kétfázisú lélegeztetésre alkalmas készülék. A keringésvizsgáló eszközök közül megtalálható volt a gépkocsin a Cardiophot hordozható EKG-készülék és az első szalagos BEK-3 típusú EKG. Forradalmi újításnak számított, amikor 1959-ben – Magyarországon elsőként – e kocsikon megjelent az intubációs felszerelés. Kiemelt egészségügyi szakfelszerelésük mellett az első, immár gépkocsiban is alkalmazható mobil rádiókészülékek is itt jelentek meg először.

A Dodge-ok fölött az 1960-as évek közepére eljárt az idő. A hidegháborús viszonyok közt a Mentőszolgálatnak komoly nehézségeket jelentett volna a KGST-országokon kívüli alkatrészbeszerzés. Így az elöregedett darabokat lassan le kellett cserélnie, s megoldást kellett találnia egy új típus bevezetésére, mellyel a kiszolgált Dodge-okat, IFA-kat felváltanák. A külső körülmények szorítása miatt, kényszerűségből az 1960-tól beérkezett első Nysákból próbáltak rohamkocsit „faragni”. Az átállítás nagyon nehezen történt, átmeneti megoldásként a lényegesen szűkebb betegterű, szekrényessé alakított Nysákkal próbálták meg a korábbi színvonalat biztosítani. Végül, 1964-ben a rohamkocsipark egy új típusú, méreteiben rendkívül impozáns gépkocsival gyarapodott. Az 1960-as évek közepén a mentőorvoslásnak sajátos szint kölcsönző járművek, az NDK-ban gyártott Roburok jelentek meg a Mentőszolgálatnál.

A 3346 cm³-es, 70 LE-s, tekintélyt parancsoló, de gyengébb motorteljesítményű Robur LO 2500-as típusú gépkocsik – emelhető-állítható hordágyukkal, nívósan kivitelezett fiókos szekrényosorukkal és kézmosó csappal ellátott komfortos betegterükkel – a maguk idején ideális darabjai voltak a szolgálatnak. Az első kocsit betegterét a Medicor Művek gépjárműveket átalakító részlegében Aradi László tervező mérnök tervei alapján alakították ki. A jármű karosszériájának átalakítását, a hátsó ajtó beépítését már korábban elvégezték. A gyakorlati kivitelezés Dr. Felkai Tamás főorvos szakmai útmutatása alapján történt. A jármű megkülönböztető hang- és fényjelző berendezéseit utólag, a Mentőszolgálat munkatársai helyezték el az első gépkocsin. A többi Robur már az OMSZ belső, házilagos átalakításában, a Markó utcai szerelőműhelyben készült el. A típusból viszonylag kevés darab került átalakításra, mindössze 4-5 gépkocsi futott a Mentőszolgálatnál.

A Roburok még jó ideig, az 1970-es évek második feléig, a Mercedes típusok elterjedéséig – egy ideig azokkal párhuzamosan – futottak. Felszerelésük folyamatosan bővült, korszerűsödött. Egy-egy gépkocsi idővel több más nagyobb és megyeközponti mentőállomáson is teljesített szolgálatot, majd végleg kivonták őket a mentésből.

E járműtípus bemutatásakor megemlíteném, hogy a hazai mentőgyakorlatban a hatvanas évek második felétől került egyre inkább előtérbe a belgyógyászati ellátás szemlélete. A

szemléletváltást külső körülmények is sürgették, ugyanis az 1960-as évek végétől a mentőgyakorlatban mind gyakoribbá vált az ISZB akut formáinak megjelenése. Az új helyszíni sürgősségi gyógyeljárások gyakorlatban történő alkalmazása a hazai és nemzetközi gyógyászatban is példa nélküli. Az 1960-as évek végétől már kórházi osztályok is a Mentőszolgálatot hívták segítségül betegek ellátásához, az akkor még speciális, a hospitális gyakorlatban még alig ismert gyógyeljárásokhoz. A különleges eljárások közé tartozott többek között a centrális vénabiztosítás, a defibrillálás, nem sokkal később a helyszíni pacemaker-terápia és számos újdonságnak számító gyógyszer alkalmazása.

Az 1970-es évek közepétől - az eset- és szállító-kocsik mintájára - a rohamkocsiknál is megkezdődött a homogén járműállomány kialakítása. Az első Mercedes Benz 309-es a Mentőszolgálat működésének 25. jubileumi évében, 1973-ban kezdte meg szolgálatát a Markó utcában. A betegtere méreteinek, műszaki paramétereinek és menettulajdonságainak alapján kiváló elismerést kapó járművet a Budapesten megrendezett VI. Nemzetközi Mentőorvosi Kongresszuson mutatták be a szakmai közönségnek. Az 1,6 tonnás, 2307 köbcentiméteres, 85 LE-s, benzinüzemű, 4 sebességes gépkocsik a szolgálat tartós, hosszú életű darabjai lettek. A típus meghonosítása méltó folytatása volt az akkor már közel húszéves gyakorlattal rendelkező speciális szolgálati ágnak, a maga nemében pedig egyedülálló a Mercedesek megvásárlása egy szocialista, KGST-rendszer gyakorlatában. Elismerésre és tiszteletre méltó a korabeli vezetés előremutató döntése és a gyakorlat következetes alkalmazása, mivel e megbízhatóan üzemelő és kiemelkedően jó menettulajdonságú gépjárművek hosszú távon is jól beváltak a napi mentőgyakorlatban. Az 1973-ban elindított Mercedes-program hamarosan a negyvenedik évét tölti be!

A 309-es típus betegterét a Markó utcai Központi Javító Műhelyben mentődolgozók társadalmi munkában alakították ki. Gépkocsivezetők, autószerelők, lakatosok készítették szabadidejükben, társadalmi munkában, éjszaka és hétvégén, illetve szolgálatból történő lelépés után. A betegtér és a vezetőfülke egy légtérben volt. A sebészeti, belgyógyászati, szülészeti, mérgezési és egyéb mentőesetek ellátásához szükséges felszerelések a betegtérben kialakított szekrényekben kerültek elhelyezésre. Mint tudjuk, a Robur páratlan méreteit nehéz lett volna felülmúlni, a Mercedesek még így is nagyon tágas, komfortos betegtere ideális lehetőséget nyújtott a betegek gyors ellátására.

A következő években egy újabb generációs modell, a Mercedes Benz 308-as típusa érkezett a szolgálathoz, melyek közül az első még eredetiként felszerelve jött, a többi beérkezett Mercedes átalakítása már külső műhelyben, a Mentőszolgálaton kívül készült. Az újabb generációs rohamkocsikat a megyei mentőszervezetek már készen, átalakítva kapták meg a

Mentőszolgálat Gépjármű Osztályától. Az OMSZ arculatát oly sokáig meghatározó – a 308-as modellektől csupán motorteljesítményükben eltérő – Mercedes Benz 310-es „nagykocsik” az 1980-as évek közepén érkeztek.