

## **A motorkó és gumifelhasználás korlátozása** <sup>[1]</sup>

Magyarországi pillanatkép 1943 őszéről

**1940 közepétől egyre súlyosabb nyersanyag- és energiakorlátozást kellett bevezetni Magyarországon Korlátozott felhasználás, jegyrendszer érvényesült az üzemanyag-ellátás területén, ami a mentőautókra is vonatkozott. A Tolna megyei Szekszárdon, ebben az időben, mindkét szolgálatot teljesítő mentőautó üzemképtelen volt. A megyei tisztikar első embere szomorúan állapította meg, hogy: „ma már ott állunk, hogy a kórházi kezelésre szoruló szülönöket sem lehet a kórházba beszállítani.” A túrheterlen állapotokat a törvényhatósági ülésen több képviselő is igen hevesen bírálta.**

### **Bevezető**

1941 áprilisára Magyarország bevégezte a területi revíziót, amelyet német közreműködéssel, több szakaszban, hajtott végre. A terület-nagyobbodást a magyar társadalom úgyszólván egyöntetű lelkesedéssel fogadta, ám ennek a segítségnek nagy ára volt: Németország oldalán be kellett lépni a háborúba, amely a kezdeti gyors sikerek után egyre jobban elhúzódtott. 1940 közepétől-végétől egyre súlyosabb nyersanyag- és energiakorlátozást kellett bevezetni az országban. A nyersanyagellátási gondok miatt 1941-re kiépült a központi anyagellátás, melynek célja az volt, hogy a hadsereg igényeit maradéktalanul kielégítsék. A polgári életben takarékosági intézkedéseket vezettek be. Az újabb és újabb megszorító intézkedésekre felhatalmazást adott az 1939. évi II. törvénycikk, a honvédelmi törvény.

Korlátozott felhasználás, jegyrendszer érvényesült az üzemanyag-ellátás területén is. Központilag határozták meg a magánszemélyek és bérfuvarozók részére kiadható üzemanyag mennyiségét, de ez korántsem érintette oly mértékben a társadalmat, mint manapság, hiszen a motorizáció nem volt annyira fejlett. Ez a technikai újítás azonban annyira már jelen volt az emberek mindennapjaiban, hogy a korábban már megszokott szolgáltatás visszaesése elégedetlenséget szüljön. Az egyik ilyen új szolgáltatás volt pl. a mentőautóval végzett betegszállítás megjelenése az egészségügyi ellátásban.

Tolna megyében az első mentőautó azután érkezett meg, amikor a szekszárdi kórház belépett az 1926-ban megalakult Vármegyék és Városok Országos Mentőegyesületébe. A csatlakozáskor, 1927-ben, 2000 pengő tagdíjat fizetett, amelyért a szekszárdi mentőállomás egy gépkocsit kapott. Ezt követően a megye területén még Dombóváron, Tamásiban, Pakson és Dunaföldváron létesült mentőállomás.

A mentők általános közmegelegedésre tevékenykedtek. A gépkocsik karbantartására a budapesti központban került sor. Műszaki hiba miatt fennakadás, a felkérés elutasítása miatti panasz nem volt egészen 1943 szeptemberéig. Ez kiderül abból a válaszból, melyet 1943. szeptember 16-án küldött az egyesület ügyvezető igazgatója az alispánnak. Ezt megelőzően ugyanis rövid időn belül két kifogás is érkezett a megyéből. Részlet az igazgató leveléből: "Tizennyolc év óta látjuk el Tolna vármegye mentő- és betegszállító szolgálatát. Sem Méltóságodtól, sem hivatali elődeitől, sem az illetékes hatósági orvosoktól eddig panaszt nem hallottunk, nyilvánvalóan nem is szolgáltunk rá."

A panaszok egyikét maga a Tolna megyei alispán írta. Ebből megtudható, hogy Szekszárdon, ebben az időben, mindkét szolgálatot teljesítő mentőautó üzemképtelen volt. Az egyik csapágyhiba miatt már több napja Budapesten volt, a másiknak pedig a gumijai mentek tönkre annyira, hogy nem tudtak kiállni vele a garázsból. A megyei tisztikar első embere szomorúan állapította meg, hogy: "... ma már ott állunk, hogy a kórházi kezelésre szoruló szülönöket sem lehet a kórházba beszállítani." A túrheterlen állapotokat a törvényhatósági ülésen már több képviselő is igen hevesen bírálta, illetve szóvá tette.

A másik, szintén az alispán által írt levél, a mekényesi jegyző panasz alapján keletkezett. A Dombóvártól 27 km-re fekvő Baranya megyei település a dombóvári mentőállomás ellátási körzetébe tartozott. A sérelem oka az volt, hogy egy súlyos gyermekági trombózisban szenvedő asszony elszállítását a dombóvári mentősök benzinhányra hivatkozva utasították vissza. A jegyző azonban nem fogadta el ezt a kifogást, mert úgy tudta, hogy a korlátozott ellátás ellenére a mentőautókat a szükséges üzemanyaggal el fogják látni.

Mindkét eset hátterében a kötött gazdálkodás állt. Az egyikben a gumi, a másikban az üzemanyag hiánya.

Az üzemanyag csekély mennyisége már a háború előtt is cselekvésre kényszerítette a magyar gazdaság vezetőit. A kiütkeresés eredménye lett a motorkó. A motorkó benzin és alkohol keveréke, amelyben a szesz aránya 10 és 20% között mozgott. Bevezetését az 1927. évi XXIII. törvénycikk készítette elő. A törvényhez fűzött megjegyzésből kiderül, hogy a motorbenzin szeszszel történő keverését a magyar kormány francia tapasztalatok alapján kezdte fontolgatni. 1926 tavaszától kezdtek meg a laboratóriumi vizsgálatokat. Miután a kísérletek eredményre vezettek, e törvény alapján kibocsátott rendeletekkel szabályozott feltételek mellett, engedélyezték, illetve kötelezték az ásványolaj termékeket gyártókat és forgalmazókat a keverésre. A keverékhez legalább 99,5%-os alkoholtartalmú szeszt kellett felhasználni.

A motorkó forgalmának korlátozását az 1939. 8230. sz. miniszterelnöki rendelet - dátuma, 1939. augusztus 31. egy nappal előzi csak meg a második világháború kirozását - engedte meg. Ezt pár nappal később követte 62000 KKM rendelet, mely bevezette a jegyrendszert az üzemanyag forgalmazás területén. A töltőállomásokon kiadható, felhasználható mennyiséget később tovább szigorították. Mindezeknek az intézkedéseknek a kiváltó oka a háborús helyzetből fakadó ellátási nehézségek voltak. Azonban ez az összefüggés a lakosságban igazában nem tudatosult. Érzékelte a háborút, szomorúan látta a 2. magyar hadsereg pusztulását, de az otthon lévőkhöz úgy gondolhatták, hogy a történelmi vihar nem lépi át az országhatárt.

A fenti megállapításokat alátámasztja a másodikként közölt forrásunk értékelése: "Mindent összefoglalva ama véleményünknek adunk kifejezést, hogy a mekényesi panasz arra a türelmetlenségre vezethető vissza, amellyel minden[hol] lépten-nyomon találkozik az ember és ami abból ered, hogy az emberek egyszerűen nem akarják tudomásul venni, hogy háború van és az igényeket le kell fokozni, még a mentők igénybe vételét is, ahogy ezt előírja a m. kir. belügyminiszter úr 333290/XVI/1942. számú rendelete 1942. március 27-ről, amely valamennyi törvényhatóság első tisztviselőjének megküldetett."

### **Források**

#### **Okok**

10356/1943

Kov/I.

Budapest, 1943. szeptember 13.

II. Postafiók 4.

Méltóságos Dr. Szongott Edvin Úrnak, Tolna vármegye alispánja, Szekszárd.

Méltóságod 14950/1943. számú és szekszárdi mentőállomásunk gépkocsijainak üzemképtelenségére vonatkozó panaszok tárgyában írt soraira, az alábbiakban foglaljuk össze azokat az okokat, melyek mentőautóink üzemképtelenségét okozták.

Szekszárdi mentőállomásunk az ország egyik legforgalmasabb állomása és éppen ezért az ott szolgálatot teljesítő két mentőautó karbantartására mindig különös gondot fordítottunk. Így mindkét gépkocsit több ízben felrendeltük felrendeltük Budapestre, hogy az azokon szükséges javításokat elvégezhessük, de vidéki műszaki ellenőrző körútjaink során is mindig gondoskodunk arról, hogy a mentőautók karbantartását biztosítsuk. nagyobb hibáknak a kijavítását természetesen mindig Budapesten kell eszközölnünk és ez az oka annak is, hogy az egyik szekszárdi mentőautót csapágy olvadás miatt felhoztuk és, ha már úgyszólván fenn van, azon a

szükséges egyéb hibákat is kijavítjuk, sőt a karosszérián mutatkozó hiányokat is pótoljuk. A mai idők következménye, hogy egy ilyen javítás elég hosszú időt vesz igénybe és ugyanez az oka annak, hogy a javítás tartamára tartalék kocsit nem tudunk Szekszárdra küldeni. Országunk megnövekedése óta ugyanis 49 új mentőállomást kellett felállítanunk, akkor, amikor új gépkocsit külföldről behoznunk már lehetetlen volt és így tartalék autó készletünket teljes egészében az új mentőállomások emésztették fel.

A gumiellátás terén mutatkozó nehézségeink egyre jobban éreztetik hatásukat egyesületünk működésében, mivel ma már nagyon gyakori, hogy több mentőautónk is leáll gumihány miatt. természetesen a rendelkezésünkre álló készlettel legelsősorban forgalmas állomásainkat látjuk el és így szekszárdi mentőállomásunk gumiigénylését is azonnal teljesítettük, míhelyt arról tudomást szereztünk, illetve megfelelő gumik rendelkezésre álltak és így folyó hó 10-én 1 db és 11-én 2 db gumiabroncsot küldtünk a szekszárdi a szekszárdi mentőautó részére. Így Méltóságod levelének kézhezvételékor már postán is voltak a mentőautó üzembe állításához szükséges gumiabroncsok, melyeknél többet egyelőre nem tudunk, de ha újabb szükség felmerül, mindent meg fogunk tenni, hogy a mentőállomás üzembiztonságát semmi se zavarja.

---

Teljes tisztelettel:  
A VÁRMEGYÉK ÉS VÁROSOK  
ORSZÁGOS MENTŐEGYESÜLETE  
[olvashatatlan aláírás]  
m. kir. korm. főtanácsos  
ügyvezető igazgató

Tolna Megyei Önkormányzat Levéltára. Alispáni Iratok. 14950/1943.

## Mekényes község panasz

10432/1943. Budapest, 1943. szeptember hó 16.  
L/M. II. Postafiók 4.

Méltóságos Alispán Úr!

Tárgy: Mekényes község panasz.  
Hiv. szám: 14129/1943.

Hivatkozunk f. hó 13-án kelt 10181/1943. számú válasziratunkra, amellyel nagyjában már tájékoztattuk Méltóságodat a mekényesi panaszával kapcsolatosan.

A vizsgálatot megejtettük és a következőket állapítottuk meg:

1. Augusztus 15-én a kirendeltségnek már nem volt benzinjé, mert 15 nap alatt elhasználta azt a 300 litert, amit 1-én rendelkezésére bocsátottunk, illetve csak az a 20 literes mennyiség volt tartalékolva, amelyet mindig tartalékolnia kell esetleges légitámadások esetére. Kirendeltségünk tehát joggal tagadta meg a kivonulást.

2. ...

3. Augusztus 14-én ... a kirendeltség újabb motalkó mennyiséget, illetve motalkó jegyeket igényelt, amit az itteni postakönyv tanúsága szerint 19-én vettünk kézhez és még aznap elintéztünk. Addig tehát, amíg a pótjegyeket a kirendeltség kézhez nem vette, kénytelen volt leállni.

4. Más üzemzavart, mint amit időnként a benzinhány okoz, megállapítani nem tudtunk. A gépkocsi állandóan jó karban van tartva, e tekintetben soha panasz nem merült fel és így teljesen érthetetlen előttünk, hogy mi alapon állítja a mekényesi jegyző, hogy " a dombóvári mentőautó egyéb okokból is igen gyakran üzemképtelen", azonban, ha ez tényleg fennállana a mai körülmények között akkor sem lehet panasz tárgyává tenni, mert rendkívüli nehézségekkel küzdünk minden téren. A motalkó ellátásunk ... javulóban van, de semmiféle garanciánk nincs arra, hogy ez az állapot tartós lesz. Reméljük, hogy igen, ugyanezt azonban már nem állíthatjuk a gumi ellátással és az alkatrészek ellátásával kapcsolatosan. megtörténhetik, hogy a legközelebbi napokban (minden erőfeszítésünk ellenére) gumihány miatt fog leállni a mentőállomás, avagy pedig azért, mert eltörik az autónak valamelyik alkatrésze, amit pótolni nem lehetséges. Normális körülmények között egy motor, vagy alváz hiba miatt üzemképtelenné vált mentőautót az ország legtávolabbi részében is 24 óra alatt ki tudtuk cserélni, mert elegendő tartalék kocsi állott ily célra központi garázsunkban. Ma minden tartalék kocsi valahol szolgálatában van, de szolgálatban vannak azok a mentőgépkocsik is, amelyeket az utóbbi években a háború kitérése óta be tudtunk szerezni, mert a területgyarapodás folytán mentőállomásaink számát a békebeli 54 mentőállomásról 102-re kellett emelni és még mindig vannak teljesen ellátatlan területek, amelyeket hálózatunkba bekapcsolni most már nem is tudunk, legelsősorban azért, mert sem új gépkocsikat, sem a hozzájuk való felszerelést beszerezni nem lehet.

5. Dombóvári kirendeltségünk átlagos teljesítménye békeidőben évi 10000 kilométerre rúgott. A háború kitérése óta a kivonulások száma ... a kilométer teljesítmény állandóan növekedik ... 1942-ben 15670 kilométernyi utat tett meg a mentőautó. A folyó esztendőben az eddig beérkezett jelentések alapján a forgalom tovább növekszik és ez a tény már önmagában bizonyítja, hogy részünkről minden megtörténik, hogy a szolgálat zavartalansága biztosítva legyen és hogy a fokozottabb háború okozta igénybe vételnek is eleget tegyünk. Ezt nem csak Dombóvárral, Szekszárddal, Dunaföldvárral kapcsolatosan mondhatjuk el, hanem az ország valamennyi mentőállomására vonatkozólag is állíthatjuk. Ugyanakkor, amikor minden más motorizált intézmény visszafejldött, amikor a főváros területén a legszükségesebb autóbuszjáratokat sem lehet biztosítani gumi és motalkóhiány miatt, ugyanakkor a mi egyesületünk úgy a mentőállomások szaporítását, mint a kivonulások és a kilométer teljesítmény növelését illetően fejlődést mutat fel.

...

Mindent összefoglalva ama véleményünknek adunk kifejezést, hogy a mekényesi panasz arra a türelmetlenségre vezethető vissza, amellyel minden[hol] léptenyomon találkozok az ember és ami abból ered, hogy az emberek egyszerűen nem akarják tudomásul venni, hogy háború van és az igényeket le kell fokozni, még a mentők igénybe vételét is, ahogy ezt előírja a m. kir. belügyminiszter úr 333290/XVI/1942. számú rendelete 1942. március 27-ről, amely valamennyi törvényhatóság első tisztviselőjének megküldetett.

Befejezésül még csak ennyit! Tízennyolc év óta látjuk el Tolna vármegye mentő- és betegszállító szolgálatát. Sem Méltóságodtól, sem hivatali elődeitől, sem az illetékes hatósági orvosoktól eddig panaszt nem hallottunk, nyilvánvalóan nem is szolgáltunk rá.

Méltóságodnak vagyunk mély tisztelettel:

---

A VÁRMEGYÉK ÉS VÁROSOK  
ORSZÁGOS MENTŐEGYESÜLETE  
[olvashatatlan aláírás]  
m. kir. korm. főtanácsos  
ügyvezető igazgató

Tolna Megyei Önkormányzat Levéltára. Alispáni Iratok, 14129/1943.

**Címek:**

[világháború](#) <sup>[2]</sup>

[motalkó](#) <sup>[3]</sup>

**Kiadás:** 3. évfolyam (2003) 2. szám

**Forrás webcím:** [https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/a\\_motalko\\_es\\_gumifelhasznalas\\_korlatozasa.html](https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/a_motalko_es_gumifelhasznalas_korlatozasa.html)

**Hivatkozások**

- [1] [https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/a\\_motalko\\_es\\_gumifelhasznalas\\_korlatozasa.html](https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/a_motalko_es_gumifelhasznalas_korlatozasa.html)
- [2] <https://www.archivnet.hu/cimkek/vilaghaboru>
- [3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/motalko>