

latosan természetesen tartják azt, hogy ők az egyetlen jármű Budapesten és rettenetesen elbámulnak azon, hogy egy másik kocsis is existál és éppen a velük szemben levő utcából akar kihajtani. A mucsai birkalegelőn természetesebbnek találják, hogy egy kocsis szembe is akar jönni velük, mint azt, hogyha a Rákóczi-utról behajtanak a Nyár-utcába, találkoznak egy szembejövő kocsival, vagy pláne valamely sinen haladó villamossal.

Egy barátom, aki gazdag és nem takarékos ember, Bécsben megkedvelt egy rendkívül ügyes soffőrt és Budapestre hozatta. A soffőr, akinek jövedelme fölött egy kisebb államhivatalnokéval, néhány heti ittartózkodás után kijelentette, hogy végtelen sajnálatára kénytelen állását elhagyni, mert ahogyan Budapesten a járművek és gyalogosok közlekednek, ő minden pillanatban ki van téve annak, hogy valakit elgázol, vagy valami járművel összeütközik és az mindegyik esetben rá nézve lesz nagy baj.

Egy külföldi automobilgyár mérnöke kijelentette, hogy Budapesten minden utca keresztésénél áthajtó, vagy a másik utcából kihajtó automobil csak a tiszta véletlennek köszönheti, hogy az összeütközést elkerüli. A soffőrök sohasem gondoskodnak arról, hogy a véletlenül és ilyen véletlen sajnós, igen sok van, ugyanabban az időben előtűk áthaladó másik jármű elől kitérhessenek, vagy idejében megállhassanak. Ezt mindegyik a másiktól várja. Budapest utcája a különleges, másutt soha el nem forduló balesetek tereuma. Csak itt történhetik meg, hogy egy automobil a járdára főlzaladva, falhoz lapítsa azt a szerencsétlent, aki az utcáról abban a meddő reménységben szaladt föl a járdára, hogy ott már nem üldözi tovább az automobil. Egyik barátom egy fogatu kocsijába éjjel 12 órakor az Andrásy-ut külső részén hátulról rohant bele egy automobil.

A járdán sincs biztonságban a budapesti ember. A narancstermés hazájában, az almát termő kertekben és a dinnyeföldeken együttvéve sincs annyi gyümölcshéj, mint amennyit Budapest járdáin elszórnak. És ez persze számos lábtörésnek, ficamodásnak, agyarázkodásnak, sőt halálos baleseteknek is az okozója. Az a gondatlan ember, vagy rossznevelésű gyermek, aki a járdán elszórja a gyümölcshéjat, sohasem gondol arra, hogy tulajdonképpen, csak éppen hogy nem büntethetően, gyilkossági kísérletet követ el. A magasból származó veszedelmek ellen védekeznek más nagyvárosok is. Kezdenek félni a fejükre hulló repülőgépektől és itt-amott már kísért a védő sodronyhálózat eszméje. De tót napszámások tégláitól, malterhordó dézsáitól nem kell tartaniok, mert az építkezési szabályrendeletekben előirt és betartott övintézkedések biztosítják ez ellen a járókelőket. Még mindenki előtt emlékezetes ama királyi ügyész mult évi karácsonykor történt esete, aki felesége és gyermeke szemláltára halt szörnyet azért, mert két napszámos legény a háztetőn deszkával dobálódzott egy-

A budapesti utca veszedelme.

Írta és felolvasta Gálos Kálmán, az Idegenforgalmi vállalat r.-t. igazgatója a Budapesti Józsefvarosi munkás gimnáziumban.

Az ember azt hinné, hogy legalább az egyforma típusu járművek vezetői között van valami bajtársi együttérzés. Mint ahogy a velencei gondolatok messziről figyelmeztetik egymást és barátságos üdvözetet váltanak, ha szóval nem, legalább is intéssel. A tengeren, még a különben ellenséges népek hajói is üdvözlík egymást és óvják egymást a veszedelemtől, tapasztalt jéghegyektől, ciklón vagy tájfun közeledésétől és hasonlótól. A budapesti járművek vezetőinek üdvözlete ugyancsak nem néma, sőt mindig tülhangos és csodálatosan különös érdeklődéssel viseltetnek egymás anyja iránt, jobb hiányában a keresztanyja iránt. Ezt az üdvözlést, mely immár nemzeti szertartás Budapest utcáin, a magyar népszokás tradícióiban *káromkodásnak* nevezik. Hihetetlenül megnehezítik egymás előrejutását. A legkisebb ok elég az öszekülömbözésre. Egy véletlen fordulás, egy előreajtási kísérlet elegendő arra, hogy percekig visszafordulva szidják és fenyegezzék egymást, közben vigan elgázolnak boldogot, vagy inkább boldogtalant. Minden utcasarkon való áthajtás vagy valamelyik utcából a másikba való befordulás olyan szerencse dolga Budapesten, mint akár a főnyeremény. Csupa kockázat, mert ha véletlenül ugyanakkor egy másik kocsis is kihajt a másik utcán, okvetlen összeütköznek. Csodá-

másra és a házról lerepült deszadarab a tulsó utcasor boltjából kilépőt sújtotta halálra. Ilyen a budapesti utcai közlekedés.

A közönség érzi, hogy ez az állapot tarthatatlan és elsősorban valamennyiünk igazságtalan közös gyűlöletének tárgyától: a rendőrtől várjuk a segítségét. A világlátott emberek is úgy képzelik, hogy ezt Párisban és Londonban látták, hogy a rendőr emelje fel az utcasarkon karját, vagy mint Londonban, botját, amire a kocsis-áradat és villamosok megállnak és a közönség minden veszedelem nélkül átsétálhat. Elfelejtik, hogy nem vagyunk sem Londonban, sem Párisban, hanem magyarok vagyunk, sőt mi több, budapestiek vagyunk és lehetőleg a rendőrnek nem engedelmesszünk, azzal minden alkalommal szembeszállunk. De különben is illuzió volna ez a rendszer, mert nálunk nem az utcasarkokon mennek át az emberek, hanem az utca minden részén, nem egyenesen hanem rézsut, sőt hosszában is és a kocsik az utcasarkon ugysis mérséklük magukat, az utcahosszában annál kevésbé és így minden ember mellé és minden kocsik bakjára egy-egy rendőr kellene.

Ha már a fentebb említett pszichológiai okát a zavaros és rendetlen utcai közlekedésnek megszüntetni nem lehet, legalább is egészen másfajta rendszabályokra volna szükség. Így pl. átlagosan bele kellene avatkozni az utcán járók ama szentebb egyéni jogaiba, hogy magukat elgázolásnak tegyék ki. Ha a porosz rendőrség a gyalogjárón is, tisztán kényelmi szempontból, érvényesíti a „Rechtsgehen“ (jobbarmenni) elvét, akkor nem látom be, hogy nem lehetne-e olyan szabályrendelet alkotni, mely szerint az utcán csakis az utcasarkoknál legyen szabad átmenni, akkor is mindig egyenesen és sohasem rézsut. Tilos legyen az uttesten hosszában járni, annak közepén diskurálni és a többek közt (nem akarom ezzel a sajtószabadságot sérteni), az uttesten ujságot olvasni. Különösen tilos legyen pedig és miután ez mások testi épségére is veszélyes lehet, szándékosan a kocsik és autók elé ugrálni, azoknak kitérésére vonatkozó jelzéseit figyelembe nem venni és tüntetőleg megállni ezek előtt, hogy őket feltartóztassák, vagy utjukból hirtelen kitéríteni szándékozzanak. Ezáltal megszűnnének a járművek vezetőinek ama kifogásai, hogy a baleseteknek sok esetben maga a közönség az oka. És néhány év múlva úgy megszokná a közönség ezt a rendszabállyal ráerőszakolt rendet, hogy a rendszabályt bátran el lehet majd törölni.

Nagyon szükségesnek tartanám, hogyha az elemi iskolákban a gyermekeknek utmutatást és tanítást adnának arra nézve, hogy miképpen kell az utcán vigyázni, hogy szaladni soha sem szabad, vagyis általában hogy kell az utcán közlekedni. Természetesen még sokkal fontosabb az a rendszabály, amely ugyan bizonyára meg van, de amely sohasé érvényesül, t. i. a járművek forgalmára és közlekedésére vonatkozólag.

Budapesten egyáltalában alig van hatósági közeg, aki az utcai forgalom rendjére felügyelne. A közlekedési rendőrség, amelyet Hüvös Iván vezérigazgató indítványa alapján léptettek életbe, kevés létszámból áll és ezt a szolgálatot is civilruhás rendőrszemélyzet látja el, mely tehát csak a megfigyelés és feljelentés álláspontjára helyezkedhetik. Sokkal kevesebb számu emberből áll, mintsem hogy a közönséget a balesetektől megvédelmezhetné és magát az utcai forgalmat egyes exponált pontjaira vetve, a forgalmat ott és mindenütt, ahol erre szükség van, szabályozhatná. Működése, legalább egyelőre, főképpen arra irányul, hogy az automobilon szabályszerű számokkal legyenek ellátva, a kocsik megfelelő helyeken tartózkodjanak, a taxaméterekkel visszaélés a közönség kárára ne történjék, a kocsik állomáshelyére és cserkészési tilalmára vonatkozó rendeletek betartassanak, a teherkocsisok a bakon el ne aludjanak és hasonló minden bizonynyal hasznos és üdvös ellenőrzésre, mely azonban a folyton bekövetkező és mindenfelől, mindenféleképpen ismétlődő baleseteket meg nem előzheti.

Az utcakeresztezéseknél tartózkodó, vagy mint Budapesten mondjuk, posztoló rendőrök az utca forgalmának biztonságára keveset folynak be, a gyalogjárókra egyébként sem figyelnek, ezek egyénekenkénti védelmére sem idejük, sem kellő gyakorlatuk nincsen és a közlekedés tekintetében majdnem minden tevékenységük abban merül ki, hogy legalább az utcakeresztezésnél balra történjék a hajtás és a járművek, *nagyon helyesen*, iramukat meglássítsák. Igaz, hogy legalább ezeken a helyeken már ezen felügyeletnél fogva is kevesebb az elgázolás, de a balesetektől itt sem vagyunk megvédve. Feltűnő rossz szokása a keresztezések közepén álló rendőrnek egyébként az, hogy az utcát nem mindig matematikai pontossággal osztván kétfelé, mégis megköveteli, hogy a járművek őt balról hajtva kerüljék el akkor is, ha ez az illető járműre, illetve utasaira, a véletlen konstelláció folytán veszélyessé válhatik is. Az utcasarkon posztoló rendőr a járművekkel szemben eléggé szigorú, de a gyalogos közönséggel szemben nem elég figyelmes, hogy úgy mondjam, nem elég jólelkű. Gondoskodnia kellene arról, ha másként nem, a polgárság és a munkásosztály bizalmi férfiaiak százaival és ezek ellenőrzésével arról, hogy az autók az előirt sebességgel hajtssanak, a kocsik mindig az utca baloldalán maradjanak, a sarkokat ezen szabály szerint kerülve és ne élesen vágják el, az utca keresztezéseknél feltétlenül lassan hajtssanak akkor is, ha nincs ott rendőr. A mellékutcaiból különösen ott, ahol utjukat villamos sinek keresztezik, óvatosan hajtssanak ki és a többi rendtelenségnek és közveszélyes anomáliának megszüntetéséről, amelyeket részben már előzőleg ismertettem, nagyrésztben pedig ismereteselek, anélkül, hogy felsoroltam volna.

Ezen bizalmiférfiak, akiket önkéntes jelent-

kezés útján akár az előljáróság is felruházhatna ezzel a jogkörrel, feljelentést tennének mindazok ellen, akik mások biztonságát veszélyeztetik és a bekövetkező tárgyalásnál mint önkéntes tanúk szerepelhetnének. Lévén az egyébként is minden embernek törvényes joga, csak szokott közönyünknel fogva ilyen bizalmi mandátum nélkül sohasem csináljuk meg.

Az utcai forgalom biztonsága annál fontosabb mostanában, mert az autók is folyton szaporodnak, a villamos hálózat is mindinkább kiterjed és a közönség közlekedése érdekében mindinkább szűkebb utcákba szorul be és nemsokára megjelennek az autóbuszok is. Ezért nem tudom eléggé a szülők figyelmébe ajánlani, hogyha már maguk megszokták is az utca veszedelmeinek semmibe vételét, legalább gyermekeiket igyekezzenek más gondolkozásra tanítani. Ha megtanítjuk őket egyáltalában járni, tanítsuk meg járni tudni az utcán is. Mert úgy érzem és talán mindenki úgy van vele, mint én, hiszen ez az emberi lélek egy sajátságos ösztöne, hogy a baleset és az ilyen szerencsétlenségből eredő halál borzalmas és kegyetlen gyilkosság, amelyet elkövet egyik ember a másik ellen, anélkül, hogy még csak haszna is lenne belőle, elköveti közömbösségből, gondatlanságból, vagy állati tudatlanságból és a halál semmiféle alakban sem oly rémes és megborzasztó, mint az utcán hirtelenül és váratlanul, esetleg életünk egyik legderüesebb, legboldogabb és legszebb jövőt jósoló pillanatában.

És ha én ezzel a felolvasással csak egyetlen hallgatót is óvatosságra ösztönöztem és ezáltal anélkül, hogy tudna is róla, valamelyik utcai balesettől megmentettem, akkor nem sajnálom e kis fáradságot, mely ily módon bőven meg van jutalmazva és akkor önök se sajnálják azt az időt, amelyet ennek meghallgatására áldoztak.