

351.81

AUTÓ-MOTOR

1980 MAR 6



Klotild paloták az épülő Erzsébet híddal 1902-ben



1980

Az első Kresz ma már csak muzeális emlék. De értékes emléke a magyar közlekedésügynek. Eppen ezért rendezett annak 50 éves jubileumára egy kis „törpe” kiállítást a Közlekedési Múzeum.

A kiállítás bevezető sorai kinagyítva idézik a harmincas évek belügyminiszterének megállapítását, hogy a forgalom elviselhetetlen növekedése már elodázhatalanná teszi a szabályozást. Így aztán 1930. január 1-én életbe lépett az első igazi Kresz: „A Közúti Közlekedési Rend és Közrend Egységes Szabályzata”. (Ebből lett a ma is fogalomként használt rövidítés.) Fél évszázada közlekedünk tehát „szabályosan”.

A Kresz alapját egy nemzetközi egyezmény adta, amelyet Magyarországgal együtt 59 állam írt alá, és amelynek szövegét nálunk is törvényerőre emelték.

A nemzetközi egyezmény irányelveit határozott meg, amelyeket aztán a két minisztérium bőségesen „kidolgozott”. Nem kevesebb, mint hét részből, kilenc fejezetből, összesen 123 paragrafusból áll az első Kresz.

Az igazság kedvéért meg kell állapítanunk, hogy már korábban is voltak különböző rendeletek, rendelkezések, szabályok. Az elsőt 1897-ben adták ki. Ezzel együtt nem kevesebb, mint 25 rendelet (rendeletkezés, szabály) vesztette hatályát 1930. január 1-én az új Kresz értelmében.

Országszerte 1930. január 1-től kellett az új szabályok szerint közlekedni, bár néhány paragrafus csak május 17-én vált hatályossá. A 89–92. paragrafus életbe léptetését pedig meghatározatlan időre elodázták. Ide tartoztak az ország területére lépő külföldi gépjárműveknek s azok vezetőinek nyilvántartására (nemzetközi okmányaikra) vonatkozó rendelkezések, a határszéli forgalom problémái, valamint a nemzetközi egyezményhez nem csatlakozott országokból érkező gépjárművek és azok vezetőinek ügyei.

Egyébként az 1926-ban Párizsban kötött nemzetközi egyezmény röszkítette a csatlakozott államok betűjelzéseit, amelyek között hazánk a nagy „H” betűt kapta.

Fél évszázada közlekedünk „szabályosan”

De nézzük, milyen rendelkezések hatálybalépését halasztották 1930. május 17-ére.

A 8. § (3) szerint, ha a járművek olyan útkeresztezédséknél találkoznak, ahol a közlekedési rendőr vagy csendőr nem irányít, a bal felől jövőnek, illetve a főútvonalon haladónak van előnye.

A 10. § a vezetők jelzési módjait sorolja fel:

„a) lassításnál és megállás esetén a jobb kar felnyújtása,
b) jobbra forduláskor a jobb kar vállmagasságban való vízszintes kinyújtása, balra forduláskor a jobb kar derekszögben való hajlítása, úgy, hogy az alsó kar és a nyitott tenyér az áll alatt maradjon...”

Ha történetesen a járműnek teteje volt, és a sofőr nem tudta felfelé kinyújtani a karját, akkor „a b) pont alatt megállapított jelzést kellett használni”.

A 20. § főleg a gyalogosokat intette. Persze május 17-e után: „a gyalogosok is kötelesek az úttesten a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel a járművek és a málhás állatok forgalmának zavarása nélkül áthaladni”.

Állatokat közutakon csak arra alkalmas hajcsárok vezethettek. De csak a bal oldalon! És az állatok számához viszonyítva csak megfelelő számban!

A 100. § d) pontja a kerékpárok szintelen üvegű lámpával, hátul pedig piros prizmával való közlekedését írta elő szürkülettől napfelkelétekig. Május 17-től, hogy legyen idő a felszerelésre.

A 112. § az állati erővel vont járművek kivilágításáról rendelkezett. Csengőt csak a számba fogott lovak számára engedélyezett.

Az 1929-ben fogalmazott rendelet érthető módon még bőven foglalkozott az állati vonóerővel. Így például a 105. § a befogott állatok számát is szabályozta. Kétkerekű kocsik elé leg-

feljebb öt (!) lovat, négykerekű teherkocsik elé legfeljebb 8 lovat vagy 6 ökröt, négykerekű személykocsik elé pedig legfeljebb 6 lovat volt szabad fogni, de rügös lovat egyet se! Harapósát pedig csak szájkosárral. A durva ütlegelest tiltották!

Az ostort városokban és községekben tilos pattogatni, ha szabadon hajtott, nyerges vagy málhás állatok találkoznak, mondta ki a 110. §.

Az általános rendelkezések természetesen mindjárt a szabályzat elején voltak találhatóak. Így a 3. § lakonikus rövidséggel mondta ki, hogy: „Az úttesten annak menetirány szerinti bal oldalán kell haladni”. A 14. § pedig azt, hogy közlekedési eszközt csak józan egyén vezethet.

A 6. § szerint a szembejövő járműnek balra kell kitérni, a kir. hercegeknek, a posta járműveinek és a zárt sorokban haladóknak útjából lehetőleg ki kell térni. Az államfőnek azonban mindenképpen.

Hangjelzések. Az állati erővel vont járművek és a kézikocsik vezetői, továbbá a lovasok, hajcsárok hangos szóval, egyéb járművek vezetői pedig „külön készülékkel” kötelesek figyelmeztetni az úttesten haladókat.

Gyalogosok. Szembejövő gyalogjárónak lehetőleg balra kell kitérni, az elől haladót pedig jobbról kell előzni. (3) A gyalogjárón csoportokban haladni, vagy ott csoportosan állodogálni tilos.

Lovasok. Városokban és forgalmasabb útvonalakon csak a 16-ik életévét betöltött olyan egyén lovagolhat, aki — tud... Ijedős, harapós, rügös lovon az sem!

Világítás. A gépkocsin elől legalább két, hátul egy lámpának kell lennie. Az első lámpákat úgy kell felszerelni, hogy azok egyike bal, másik pedig jobb oldalon legyen...

A készülékeknek (gépkocsikon) biztosan kell működniük és úgy kell elrendezve lenniük, hogy a kigyulladás vagy robbanás veszélyét a lehetőség határában belül kizárják!

A gépjárművek... kerekeit „gummi-ból”... készült abroncsokkal kell ellátni. E rendelet életbelépésétől számított egy év elteltével tömör „gummiabroncsot” használni tilos.

Sok egyéb mellett a rendszámtáblákról is intézkedik az első Kresz. Előfrja, hogy „Törvényes munkaszüneti napokon délután 2 óra után próbarendszámmal ellátott gépjárművel közlekedni tilos”. Viszont a királyi hercegek gépkocsijaikon nem kötelesek rendszámtáblát viselni...

Míndezen csak kiragadott kuriozitások. Valójában az első Kresz tartalmazta már mindazt, amit a nemzetközi egyezmény célszerűként javasolt. Csupán a technika fejlődött... és sokszorosan nagyobb lett útvonalaink forgalma, mint amiről a 30-as évek belügyminisztere annak idején „elviselhetetlenként” emlékezett.

DR. SZITÁR LÁSZLÓ

