

az ottani polgárságot gyanúsító hírekkel szemben a leghatározottabban jelenthetem, hogy az itteni lakosság, különösen *Pancsova városa* polgárságának magatartása és gondolkozása minden tekintetben kifogástalan és hazafias és így tehát az ellenkező híresztelések rossz-hiszemű rágalmak.

Legujabb részletek.

A szerb sereg fölvonulása.

Bécs, október 12.

(Saját tudósítónk távirata.) A «Südslavische Correspondenz»-nek jelentik Üszküb-ből:

A Niennél összpontosított szerb főszereg megkezdte a fölvonulást Üszküb felé. Gyorsan haladnak *Dubrica* irányában, hogy mennél hamarabb bolgár területen lehessenek. Négy zászlóalj gyalogság és az irreguláris csapatok, amelyek eddig *Dubrica* körül állottak, uton vannak. *Vranjánál* egy gyalogos dandár- és egy tartalékezred, továbbá egy tüzérsztyál és egy gépfegyverosztyál kerekedett föl, hogy a határ felé menjen. Szerb bandák, tisztok vezetése alatt *Vranjánál* és *Banja* körül gyülekeznek, onnan fognak kiindulni, hogy a rendes csapatokkal együtt támadhassanak. A falusi nép fölfegyverkezett és a rendes csapatokhoz csatlakozott. *Devetinnél* gyalogság áll gépfegyverekkel, *Libanánál* pedig egy tizenöt ezer főnyi hadosztály van koncentrálván. A *raskai* határerődöket ágyukkal erősítették meg. *Ristovácnál* napok óta megszállva tartják a szerb gyalogos csapatok az átjárót a határon s itt várják a parancsot, hogy

KÜLFÖLD.

Az olasz-török béketárgyalások. *Párisból* táviratozzák: Ma este azt híresztelték és politikai körökben is hitelre talált, hogy *Ouchyban* ma megkötötték a békeszerződést. Ez a hír még korai, mert este kilenc órakor a következő távirat jött *Ouchyból*: A török és olasz delegátusok ma is egész nap tanácskoztak és este is konferenciára ültek össze, amely ez órában még tart. Az olasz kormány ma a portának utolsó határidőül két napot tűzött ki és ha negyvennyolc óra alatt a török megbízottak nem írják alá a békeszerződést, akkor *Olaszország* a legnagyobb erélyvel fogja folytatni a háborút. Az ellentétek nem a pénzkérdés körül forognak, hanem arról a módról nincs megegyezés, hogy miképen adja át *Törökország* a tartományokat *Olaszországnak*. A békekövetők környezetében azt mondják, hogy a kiállítások nem a legjobbak.

Bérekcsi, villamos, autó.

(Felolvasás a rendőrségen. — Budapesti közlekedési rendészete.)

A főkapitányságon ma reggel előadást tartottak az igazságügyi és közigazgatási tanfolyam hallgatóinak a különböző rendészeti ügyekről. A legérdekesebb volt *Schreiber Emil* rendőrtanácsos előadása, amelyet itt közlünk kivonatolva.

Schreiber Emil rendőrtanácsos, a közigazgatási osztály kitűnő vezetője, az újabb közlekedési eszközök rendészetéről tartott előadást. Amilyen szürke az előadás címe, olyan színes, érdekes, sőt bizonyos részében feltűnést keltő a tartalma.

A forgalom növekedése.

A közigazgatás kiváló szakértője azzal vezette be előadását, hogy a nagyvárosok utcai forgalma a népesség növekedése szerint emelkedik. A forgalmat bérekcsi, társaskocsik és különböző géperejű kocsik, villamos, automobil bonyolítják le.

Budapest forgalma harmincöt év alatt hihetetlen mértékben megnövekedett, olyan mértékben, amely nincs is arányban a népesség megszorodásával. Amig harmincöt év alatt a főváros lakosságának száma háromszázezerrel kilencszázezerre emelkedett, a közuti közlekedés forgalma tizenöt millióról kétszáz millióra növekedett. Vagyis míg a lakosság szaporodása háromszoros, a forgalom növekedése tizennégy-szeres volt harmincöt év alatt.

A forgalom nagy részét a villamos vasutak látják el. A múlt évben a közuti százmillió, a városi ötven millió utast szállított, a fennmaradó ötven millió egyéb közlekedési eszközök közt oszlott meg. Összehasonlítva a külföldi metropolisok forgalmával a mienket és ebből megtudjuk, hogy *Londonban* kétezerkétszázötvennégy millió, *Bécsben* háromszáztizenöt millió utast szállítanak a helyi közlekedési eszközök.

Nálunk októberben és májusban, valamint szombaton és vasárnap a legnagyobb a villamos vasutak forgalma és legkisebb hétfőn. *Londonban* vasárnap a legkisebb és hétfőn a legnagyobb. A napi forgalomban reggel kilenc órakor, déli egy és esti hét órakor van legtöbb utasa a villamosoknak. *Londonban* délben alig van utas, ami annak tulajdonítható, hogy ott egységes a munkaidő és délben nem járnak haza a hivatalnokok és a munkások.

Az autótaxi.

A városi közforgalom lebonyolítására szolgáló legrégebb közlekedési eszközök a lófogatu bérekcsi, amelyek a külföldön már kiveszében vannak, mert kiszorítja őket az utcáról az autótaxi. Amig nálunk

csak szabályrendelet van róla és a rendőrség is azt reméli, hogy csak egy év múlva kerülnek üzembe, addig Newyorkban *harmincöt-ezer*, Londonban *harmincezer*, Párisban *huszezer*, Berlinben *tizenkétezer*, Bécsben *ezeröttszáz* autótaxi szaladgál. Tervezés szerint nálunk a berlini *Protos* típusu autótaxit szándékoznak üzembe hozni.

Hogyan esalnak a taxaméterrel?

Nálunk még csak a lófogatu bérkocsik bonyolítják le a forgalmat a villamoson és társaskocsin kívül. *Ézerháromszázhuszonegy* bérkocsi van forgalomban, valamennyi taxaméterrel ellátva. A rendőrség azért sürgette a taxaméter alkalmazását, hogy a közönséget a bérkocsisok zsarolásától megmentse.

De a bérkocsisok hamarosan kitanulmányozták a taxaméter hiányosságait és a legfurfangosabb módon hamisítják a taxamétert.

Három csalási módot ismer a rendőrség. Az egyik mód az, hogy néptelenebb utcán, hosszabb várakozás közben fel-emelik a hátsó kerekeket és sebesen forgatják azt a kereket, amely a taxaméterrel összeköttetésben áll.

A család második módja az, hogy a csavart megtágítják és így tetszés szerint korrigálhatják az árat jelző készüléket.

A harmadik mód szerint lecsavarják a taxaméter tetejéről a csengőt; az így támadt nyíláson tüvel benyulnak és úgy igazítják az óraszerkezetet, hogy többet mutasson, mint a megtett ut.

A rendőrség már is intézkedett, hogy a készüléket úgy javítsák meg, hogy esalni ne lehessen vele.

A budapesti utcáról hiányzik az autóbusz is, pedig nagy szükség volna rá, hiszen a múlt évben a Noe bárkájának csufolt budapesti döcögő társaskocsi forgalma tizenegy millió utasból állott. Londonban 1450, Párisban 150, Berlinben 250 autóbusz segít a forgalom lebonyolításában.

Villamos bajok, balesetek.

Különösen az utóbbi időben sok panasz merült fel a budapesti villamos ellen. Ezeknek a panaszoknak az okait kutatta is a rendőrség és arra a meggyőződésre jutott, hogy a villamos-bajok oka a ki nem elégitő vonalhálózat.

A villamosok az utcai forgalom *hetvenöt* százalékát bonyolítják le. A folyton szaporodó kocsiforgalommal nem arányos a vonalbeosztás és így előfordul, hogy a főváros némely pontján oly sűrű a kocsiforgalom, amilyen Londonban sem. A Múzeum-köruton például óránként *háromszáz* villamos kocsi vonul el, a Rákóczi-uton meg ritkaság, ha naponta ötször-hatszor vonatlorlás nem áll be.

Ha ezeken a pontokon a legkisebb zavar áll be, az egész városban megszűnik a forgalom. Amikor baj van, mindig külföldre hivatkozunk. Hát nézzük, hogy bonyolítják le külföldön az óriási forgalmat a közuti vasutak.

Newyorkban például egyszerre egy irányban öt vasut közlekedik egymás fölött. Három a föld alatt, negyedik a föld szintjén, az ötödik a föld fölött szállítja a temérdek utast. Nálunk pedig csak földön járó villamosaink vannak.

Londonban a föld alatt huszonkét méternyi mélységben közlekedik az ugynevezett *csővasut*. Hatalmas acélsőben villamos.

Párisban és Berlinben több száz kilométert tesz ki a földalatti vasut vonalának a hossza.

A forgalom gyors lebonyolítását nálunk nagyon megnehezíti az üzemben levő villamos típusa, amely célszerűtlen és ósdi. A mi villamosainkon a kalauz alig tartózkodik a perronon. Legtöbbször a kocsi

belsejében a jegykezeléssel foglalkozik, nem tudja szabályozni a fel- és leszállást, amely egy helyen történik. Bemutat több külföldi típust, amelyek között legegyszerűbb a newyorki villamos, amelyen rajta áll a figyelmeztetés: *«Fizess, ha belépsz a kocsiba.»* Ezekben a villamos kocsikon a kalauz el nem mozdul a perronról. Az utas amikor felszáll, már a kezében tartja a menetdíjat, amelyet a kalauz egy ládába dob. Jegyet nem ad, a leszállás pedig elül történik.

Egy másik típusu kocsi, amelyre közepén szállanak fel és a közönség kényelmesen, gyorsan eloszlik a kocsi két részén.

Ezután foglalkozik a balesetek okával. Első sorban a közönség vigyázatlanságát említi, azután következik az alkalmazottak fegyelmezetlensége, a szakértelem hiánya. Amíg Budapesten a közuti villamos vasut alkalmazottainak *harminchárom* százaléka hagyja el egy évben a helyét, Berlinben *husz* év alatt *tíz* százalék, Párisban *tizenöt* év alatt *kilenc* százalék.

Megállapítja, hogy a közönség vigyázatlansága által okozott balesetek száma háromszor akkora, mint az üzemi balesetek száma.

Beszél a mentőszerkezetekről, de ezek még nem tökéletesek.

Autóbusz és automobil.

A legmodernebb közlekedési eszközök az autóbusz, amelyről mi csak ábrándozunk még és az automobil. Ez időszert a magántulajdonban levő automobilonk száma egy millió. Németországban *hatvanötezer*, Angliában *nyolcvanezer*, Franciaországban *kilencvenötezer* automobil van forgalomban, nálunk *kétezerkilencvenhét*. Magyarországot *tizenkét* autókörületre osztották és ezek a kerületek vigyáznak az autóközlekedés rendjére.