

Budapest közlekedési problémái

I.

A „Rendő” különböző számaiban már több cikk jelent meg, melyek a főváros közlekedésében tapasztalható számtalan anomáliát tárgyalják és megjelölték azokat a módozatokat, melyek révén ezen hibákon egyszerűen, gyorsan és minden költség nélkül segíteni lehetne. Hogy a közlekedési kérdéseket továbbra is állandóan napirenden tartjuk, annak igen alapos okai vannak. Minden nagyváros közönségének mindennapi életébe vágó, mindenkit érintő problémák ezek, melyek Budapest rendőrségének ügykörében igen jelentős helyet foglalnak el és a főváros őrszemélyzetének ténykedését pedig, legalább is a nappali órákban, csaknem kizárólag a forgalom lebonyolítása és az ezzel kapcsolatos kihágások terén való intézkedés képezi.

Hogy már a nagyközönség érdeklődését is mennyire felkeltették a közlekedési kérdések, mi sem bizonyítja jobban, mint az a számtalan cikk, mely úgyszólván naponta jelenik meg a napilapok hasábjain, valamint az a számos előterjesztés, javaslat, nem kevésbé a jelzőkészülék-minták nagy tömege, melyek a polgárság köréből érkeznek be, a közlekedési ügyekkel foglalkozó főkapitánysági közigazgatási ügyosztályhoz és a kerékpáros osztályparancsnoksághoz

Ezek mind sürgetik a közlekedés terén hozandó intézkedéseket, amelyek nélkül rövid időn belül, a legmegfeszítettebb munka mellett is, képtelen lenne a rendőrség a főváros forgalmát nagyszámú balesetek nélkül, símán lebonyolítani.

A „Rendő” eddigi cikkei az autóforgalommal, a gyalogközlekedéssel, majd az országút forgalmával, végül pedig a kerékpározás kérdéseivel

foglalkoztak. Hogy a közlekedés minden egyes ágazatának összes fontos, szembeötlő és aktuális problémái letárgyaltassanak, ahhoz még végig kell menni a kocsikkal kapcsolatos forgalmi rendellenességeken, illetőleg ezek gyógy módjain, továbbá az utcák és terek szorosabb rendészeti kérdésein.

Az eddig letárgyalt témák közül csupán az autóforgalomról írtakat kell két kiegészítéssel ellátni

Ezek egyike az autók befordulásának jelzésével kapcsolatos. Ugyanis nyáron, nyitott kocsival nem ütközik ez semmiféle nehézségbe, mert a sofőr karjelzése, akár jobbra, akár balra, akadály nélkül eszközölhető és minden oldalról jól látható. De télen, csukott kocsinál egyik oldalra sem, míg félig zárt karosszériánál csak azon oldalon adható karjelzés, amelyiken a volán van elhelyezve. A fővárosban pedig igen sok amerikai gyártmányú autó van forgalomban, melyeknél az Egyesült Államok közlekedési szabályaival összhangban, a kormánykerék a baloldalon van beépítve és a jobbra kanyarodást, tehát éppen a veszélyes oldal felé, zárt kocsinál a vezető képtelen jelezni, hacsak direkt ecélből egy embert nem ültet maga mellé. Mivel azonban ez megoldásnak nem tekinthető, a forgalomban levő csukott

autók tulajdonosait kötelezni kellene arra, hogy zárós határidőn belül a vezetőülés jobboldalán irányváltózást jelző készüléket szereltesse fel. A jövőben pedig csupán oly gépjárművekre adna ki a közigazgatási ügyosztály forgalmi engedélyt, melyek ilyen készülékkel fel vannak szerelve. Ezen szabályrendelet kiadását nyomatékosan indokolja azon körülmény, hogy az összeütközések jelentékeny számban a befordulások alkalmával történnek, tehát az elégtelen irányjelzésből származnak.

Ami a teljesen csukott karosszériájú személyautókat illeti, ilyenek tulajdonképpen nincsenek, mert ezeknél is kinyithatók, tolás által, a sofőr-ülés oldalablakai. Azonban gyakran találni télen olyan gépjárműveket, különösen teherautókat, a forgalomban, melyeken a hideg ellen a vezető ülésének mindkét oldalán vászonból, üvegablakból, vagy deszkából, időszakilag, el nem mozdítható ellenzőt szereltek fel, amely által eleve ki van zárva mindenféle karjelzés. Ezeknek megrendszabályozása csupán az őrszemek fokozott figyelme és feljelentései által érhető el.

E helyen szükségesnek tartom, hogy az őrszemélyzet figyelme felhívassék arra, az immár köztudatba átment helytelen felfogásra, miszerint, a gépjárművezetők csupán a jobbra való kanyarodást tartoznak jelezni, míg balra minden figyelmeztetés nélkül, tehát váratlanul is, befordulhatnak. A balra fordulás nem akadályozza ugyan a járműforgalmat, de annál inkább veszélyezteti a mellékutcák átjáróinál a gyalogjárók biztonságát.

A második kiegészítést az autók közlekedés terén a balra előzésnek egyes útvonalakon leendő engedélyezése képezné. Miként a hidakon, kivéve a Lánchidat, melyen villamos közlekedés nincsen, úgy a főváros több nagyforgalmú, de e mellett igen szűk utcáin, úgymint: Lajos-, Zsigmond-, Rottenbiller-, Baross-utcák, Üllői- és Aréna-utak, valamint a Vámház-körúton, igen célszerű lenne, ha a személyszállító gépjárműveknek a villamos síneken való balra előzése lenne elrendelve. Nem csupán az illető autók

M. kir. állami rendőrök

12 havi részletre
kaphatnak háló-, ebéd-, úriszoba- és konyhabútort a legolcsóbbtól a legdrágább kivitelig.

BLEIER, Rákóczi-út 30
(félemelet)

gyors továbbjutásának célját szolgálná ezen intézkedés, hanem az egyetemes forgalom tehermentesítése is vele járna. Ugyanis ezen utcák annyira szűkek, hogy a két oldalukon szembehaladó kocsisor az úttest egész szélességét elfoglalja, úgy, hogy előzés itten csakis a villamossíneken lehetséges, különben az a helyzet áll elő, hogy például, a Ferenc József-hídról jövő autók a társzekerek és kézikocsik mögött lépésben kénytelenek sokszor egész a Kálvin-térig haladni. Tehát 10 percig tart egy különben 40 másodperces út. Míg ha a jelzett útvonalakon elrendelnék a személyautók részére a villamossíneken való balraelőzést, úgy ezeken a helyeken a torlódások azonnal megszűnnének, miként ez a hidakra kiadott hasonló rendelkezés nyomán észlelhető volt.

II.

Áttérve a lófogató járművekre, itt egyik fő kifogás a kivilágításuk ellen emelhető. Szó sincs róla, rendeletileg szabályozva van, hogy a sötétség beálltával a járműveket feltűnő helyen lámpával ki kell világítani, vagy pedig vidéken csengővel ellátni. Ennek ellenére igazán kivételnek számít, ha az ember olyan teherkocsit lát, melyiken a lámpa szembeötlő helyen van, míg a legtöbb kocsin a két első kerék között van felakasztva, vagy legjobb esetben az ülésen, de ezáltal eltakarva, hátulról nem látható helyen van elhelyezve. Nem ritka az sem, hogy velencei lampionos éjszakát paródiázva papírzacskóban elhelyezett és minduntalan kialvó gyertyával pótolják az előírt lámpát.

Az egyetlen helyes mód ahhoz, hogy a lámpa előlről, hátulról és oldalról is látható legyen, az volna, ha kötelezővé tétetnék, miszerint a lámpa az ülés támlája fölött, egy a támlához erősített tartón helyeztessen el.

Egy második, talán még az előbbi pontban foglaltaknál is súlyosabb hiányt képez a lófogató járművek forgalma terén a karjelzések hiánya.

Az 1910. évi 57.000. számú B. M. rendelet egyenesen csupán a gépjárművekre vonatkozóan teszi kötele-

zővé, hogy az irányváltást és megállást karkitartással jelezzék. Pedig egy forgalmas utcán mindenkor a legnagyobb veszélyt jelenti egy jelzésnélkül beforduló lófogató jármű is, úgy a gyalogosokra, mint főleg az éppen előzésben lévő gépjárművekre.

Nem lenne semmi akadály sem, hogy ezen indokolt és biztonsági okokból igen szükséges rendelkezést, analóg, a lófogató és kézikocsikra is kiterjesszék és így a rendőri büntetőbíróknak lehetőség nyujtassék adott esetekben, hogy a karjelzést elmulasztó kocsisokat felelősségre vonhassa.

Egy további akadály a forgalom síma lebonyolításának a vegyesforgalom, vagyis a főváros ütőerejének mondható főútvonalain túlnyomó számban közlekedő autók és könnyű lófogató járművek között döcögő nehéz társzekerek és kézikocsik csigalassúságú vontatása. Egyenesen anakronizmusként hat például a Rákóczi-úton, a modern irányítólámpa sugaraitól megvilágított szénás, vagy szalmásszekér. És kínos szemlélni, midőn ezek a szabad utat jelző zöldszín megjelenése után, nagy ostorpattogások és erőlködések, félperces indítási idő után, nagy lassan átvergődnek a kereszteződésen, mialatt a mögöttük várakozó autók és könnyűkocsik, ötször is elhaladtak volna már.

Ezen segítő, az ilyen fajta járműveket, amelyek csupán lépésben képesek haladni, a túlterhelt forgalmú főútvonalokról, mint a Kossuth Lajos-utca, gróf Tisza István-utca és Rákóczi-útról, éppúgy ki kellene zárni, mint a Belváros közlekedéséből már ki vannak tiltva, a nap bizonyos óráiban.

Ezek az utcákön üzlettel bíró kereskedők érdekeit figyelembevéve, áruelszállítás, áruérkezés lebonyolítására, délelőtt 9 és 11, valamint délután 3 és 5 óra között, tehát mikor a forgalom a legkisebb, mindenféle jármű közlekedhetne ott. Míg a nehezebb és lassúbb járművek forgalma a többi időszakokban ezeken a helyeken, el lenne tiltva. Mert egy síma, gyors és biztonságos közlekedésnek alapfeltételét képezi, hogy egymástól feltű-

nően eltérő sebességgel bíró járművek, ugyanazon nagyforgalmú útvonalon és ugyanazon időben, ne közlekedjenek.

Kapcsolatban áll ezzel a fő- és mellékútvonalak kérdésének szabályozása is. Mert ha elő van írva az, hogy utcaereszteződésnél a főútvonalon haladó járművet illeti meg az elsőbbség joga, a mellékútvonalon jövővel szemben, úgy vitás esetek elkerülése végett szükséges annak megállapítása és kihirdetése is, hogy melyek az első és melyek a másodrendű utcák, ebből a szempontból. Ennek kijelölésénél a sugárutak, mint például: Váci-út, Andrásy-út, Aréna-út, Üllői-út, Baross-utca, Fő-utca stb., valamint az összes körutak, úgy a pesti, mint a budai oldalon, figyelembevétel mellett, elsőrendű útnak lenne kijelölendő mindazon útvonal, melyeken villamosok haladnak. Egyidejűleg a rendeletileg már kimondott elsőbbségi jog akként lenne precizizandó, hogy a másodrendű útvonalon haladó járművek csupán lépésben keresztezhetik az elsőrendű útvonalakat, azaz csak lépésben fordulhatnak ezekre be.

Végül még egy utolsó szabályozandó kérdés, úgy a lófogató, mint a gépjárművekkel kapcsolatban. És ez: hogy a járművek csak a menetirányuk baloldalán állhassanak meg és csak ezen helyzetben várakozhassanak. Ezen kérdés illusztrálására álljon itt a következő példa:

Egy jármű a Kálvin-térről behajt a Baross-utcába, itt a baloldalon halad, de mivel utasa az utca jobb oldalán lakik, átvág a jobboldalra, ott megáll, az utas kiszáll, a jármű pedig vissza akar hajtani a Kálvin-tér irányában. E célból a jobboldalon, tehát a tilos oldalon megindulva, meg kell fordulnia és csak egy teljes kör leírása után kerül az előírt helyére, miután az úttest mindkét oldalán keresztezte és zavarta a forgalmat. Míg ha a menetirányának baloldalán áll meg, tehát az utas kiszállása előtt, kanyarodás által fordult volna meg, úgy újbóli elindulásakor minden manővrözés nélkül az előírt hajtási oldalon lett volna.

Új formájú soffőrigazolványok

A soffőrök igazoltatásának megkönnyítése

Eddig a gépjárművezetői igazolványok kemény kartonlapból voltak, amelyeknek mintáját legutóbb a belügyminiszterrel egyetértőleg kiadott 91.000/1924. K. M. sz. rendelet állapította meg. Az igazolványoknak ez a formája, illetőleg anyaga nem bizonyult eléggé tartósnak, mert nemcsak könnyen tört, hanem ennek következtében az adatok is kevésbé voltak olvashatók.

Ennek kiküszöbölése érdekében a kereskedelemügyi miniszter a belügyminiszterrel egyetértőleg a közelmúltban kiadott 74.130/1928. K. M. sz. rendeletében megváltoztatta a soffőrigazolványok mintáját. A rendelet szerint az új igazolványok kartonpapírból készülnek és azokat átlátszó (celluloid) tokba kell helyezni, úgy hogy egyik oldalán a gépjárművezetői igazolvány szövege, a másik oldalán pedig a tulajdonos fényképe legyen látható.

Egyébként az igazolványok adatai egyezők a régi igazolványok adataival. Természetes, hogy a 91.000—1924. K. M. számú rendelet értelmében eddig kiadott igazolványok a jövőben is érvényesek maradnak. Ha azonban ezeket az igazolványokat ki kell cserélni, akkor már új típusú igazolványt fognak kiadni.

Mint ismeretes, eddig huzamosabb időt vett igénybe az, ha a gépjárművezetőt igazoltatni kellett. A hatósági közegnek ugyanis minden személyi adatát fel kellett írnia, azután a gépjárműnek legalább a rendszámát fel kellett jegyeznie. Ez a hosszadalmas eljárás is megszűnik. A rendelet ugyanis előírja, hogy a rendőrhatalóságok az igazolványok kiszolgáltatása alkalmával betétlapot is adjanak ki abból a célból, hogy ezt az igazoltatást megkönnyítsék. Ezen a betétlapon, amelynek a személyi adatait a gépjárművezetőnek kell kitöltenie, többek között rajta van a gépjárművezetői igazolvány száma, a vezető lakása is; végül van hely a gépjármű rendszámának is, amelyet azonban már hatósági közeg jegyez fel. A vezetői igazolványban állandóan három ilyen betétlapnak kell lennie és abból egyet igazoltatás esetén át kell adni a hatósági közegnek.

Azt a vezetőt, aki ez utóbbi rendelkezést megszegi, 200 pengőig terjedhető pénzbüntetéssel kell büntetni.

Az igazoltatásnak ez a módja mindenestre megkönnyíti a hatósági közeg munkáját, mert nem kell a helyszínen sokáig várakoztatni a járóműveket és nem vonja el hosszabb időre egyéb teendőitől sem.

HIREK

Dícséret. A budapestvidéki kerületi rendőrfőkapitány Oskola Lajos rendőrőrmestert (Jászberény); aki 1928. évi május hó 18-án délelőtt Jászberény város egyik legforgalmasabb terén egy kétfogatú kocsival vadul vágató lovait futásukban önfeláldozó, bátor és ügyes közbelépésével saját testi épségének és életének kockáztatásával megfékezte és ezzel az ott tartózkodó iskolásgyermekek testi épségét is megmentette, nyilvánosan megdicsérte és elrendeli, hogy ezt a megdicsérést a jászberényi rendőrkapitányság a dícséretkegyezményébe vezesse be és az egész őrszemélyzet előtt követendő példaképpen hirdesse ki.

— **Áthelyezés.** A budapesti rendőrfőkapitány a szolgálat érdekében dr. Vogel István r. s. fogalmazót a bűnügyi osztálytól az elnöki osztály gazdasági alosztályához, dr. Zilahy János r. s. fogalmazót pedig a detektívtestületől a bűnügyi osztályhoz azonnali hatállyal áthelyezte.

Dicsérorokirattal való kitüntetés. A budapesti rendőrfőkapitány Kiss Andor rendőrt megbokrosodott lovak saját testi épségének veszélyeztetésével történt megfékezése alkalmával tanúsított férfias és bátor magatartásáért, mellyel nagyobb szerencsétlenséget előzött meg — dicsérorokirattal tüntette ki.

A dunai hullaszemlék ellátása a nyári időszak alatt. A dunai ker. kapitányság fogalmazáskarbéli személyzete a nyári szabadságok miatt ezidőszert oly csekély, hogy a nyári hónapok alatt igen gyakori hullaszemléit a hivatalos órák alatt ellátni nem tudja. A budapesti rendőrfőkapitány ezért megengedte, hogy a dunai ker. kapitányság vezetője vagy helyettese f. évi szeptember hó végéig olyan esetekben, mikor a hullaszemlék saját tisztviselőivel elvégeztetni nem tudja, ennek ellátására a kiszállási helyhez legközelebb eső ker. kapitányságot s esetleg végszükségben a bűnügyi osztályt megkereshesse.

Szolgáltatételre berendelés a belügyminisztériumba. A belügyminiszter dr. vitéz Csathó Béla m. kir. rendőrkapitánynak a vezetése alatt álló minisztériumba korábban már hét tartamára történt szolgálati berendelését további rendelkezéséig meghosszabbította.

Dícséret. Az állami rendőrség szegedi kerületének főkapitánya Vincze József rendőrőrmestert (Szentés) az ottani rendőrkapitányság vezetőjének előterjesztésére 1928. évi május hó 23-án éjjelutáni órákban, járőrszolgálatának teljesítése alkalmával, a Simonyi Ernő-utca 3. számú nadszedeles ház égésénél, testiépségét nem kímélve végrehajtott eredményes tevékenységéért a szolgálat nevében megdicsérte.

A „Rendőrségi Lapok” c. sajtótermék megjelenésének és terjesztésének megtiltása. A belügyminiszter a Budapesten dr. Lukács Etrük felelős szerkesztésében és kiadásában megjelenő „Rendőrségi Lapok” c. időszaki sajtótermék megjelenését és terjesztését megtiltotta. A szóbanforgó sajtótermék ugyanis megtevesztő címmel és a hivatalos színezet látszatával, a tájékozatlan közönség félrevezetésére volt alkalmas. Előfizetéseket gyűjtő ügynököknek erőszakos fellépése és a rendőrségre való jogosulatlan hivatkozása pedig a m. kir. állami rendőrség hírnevét és tekintélyét csorbította és ezzel a lap az ország belső rendjét és közbiztonságát is veszélyeztette.

Áthelyezés. A belügyminiszter a budapesti rendőrfőkapitányság mellé rendelt számvevőséghez beosztott Hittigh Gyula állami rendőrségi számellenőrt szolgálati érdekből a budapestvidéki kerületi főkapitánysághoz helyezte át és szolgáltatételre a cinkotai rendőrkapitánysághoz osztotta be.

Kinevezés. A budapesti rendőrfőkapitány Tóth X. Mihály rendőrt 1925 február 1-ével rendőrőrmesterré, 1927 február 1-ével rendőrtörzsőrmesterré; Cseh Ambrus rendőrt 1925 április 1-ével rendőrtörzsőrmesterré, 1927 április 1-ével rendőrtörzsőrmesterré nevezte ki.

Nyugalmazott detektívfelügyelő. A budapesti rendőrfőkapitányság személyzeti állományába tartozó Fridrich András detektívfelügyelőt a belügyminiszter teljes szolgálati idejének kitöltésére való tekintettel, 40 évet meghaladó szolgálat után a folyó június hó végével ideiglenes nyugállományba helyezte.

Lemondott díjnok. A soproni rendőrkapitányságon szolgálatot teljesítő Stotz Miklós díjnok az elmúlt hó folyamán alkalmaztatásáról lemondott.