

ELŐSZÓ.

Nagy örömmel olvastam el a m. kir. csendőrség részére írott útmutatást, mert ez a munka kellően felöleli mindazokat a szempontokat, amelyek az igazság felderítéséhez szükségesek. Adja az Isten, hogy ennek az útmutatásnak a szelleme a gyakorlatban minél előbb érvényesüljön. Erre nagy szükség van, mert amióta a baleseti ügyekben úgy magánjogi, mint büntetőjogi vonatkozásban, a gyakorlat mindinkább az igazságos szigor felé fordul, azóta napirenden van a hamis tanukkal és a hamis szakvéleményekkel való védekezés módja.

Ennek a jóerkölcsökbe ütköző s az igazságszolgáltatás megtévesztésére irányuló törekvésnek egyetlen hathatós ellenszere a lehetőleg pontos nyomozási munka és a baleset utáni helyzetnek lehető tüzetes megrögzítése.

Bírói működésem alatt sok esetben tapasztaltam már más vonatkozású ügyekben a m. kir. csendőrség rendkívül lelkiösmeretes és ügyes munkáját s meg vagyok győződve arról, hogy a közlekedési balesetek nyomozása is megfelelően fog alkalmazkodni a kor színvonalához.

A jól végzett nyomozás, a helyes vázrajz, a jó fénykép a további peres eljárás biztos alapja, melyet utóbb semmiféle mesterkedéssel nem lehet meghamisítani s az igazság kiderítését elgáncsolni.

Krayzell Miklós

a III. f. cs. j. kir. törv. tanácselnök.

A SZERZŐ ELŐSZAVA.

A géperejű járművek általános elterjedése és a mindennapi életnek a korszellemhez igazodó, felfokozott lükettése nagyon megnövelte a közlekedési balesetek számát. Ennélfogva fokozottan előtérbe lép az ilyen balesetek megelőzésének és az előfordult balesetek szakszerű és igazságos felderítésének jelentősége, fontossága.

A közlekedési balesetek nyomozása körüli teendők tekintetében eddig nem állott semmiféle segédlet nyomozó közlegeink rendelkezésére. E hiány pótlásának szándéka indította arra, hogy jelen segédkönyvemet közreadjam.

A segédkönyv összeállításánál, hasonló forrásmunkák hiányában, a Közlekedési Kodexet vettem alapul. Erre építettem fel munkámat a krimináltaktikai szabályok és krimináltechnikai eljárási módok alkalmazásával, valamint saját motorvezetői és a bírói tárgyalások hallgatásával szerzett tapasztalataim felhasználásával. Ezenkívül illetékes szakemberek értékes felvilágosításokat szolgáltattak munkámhoz.

A könyvet olvasó bajtársak bizonyára örömmel veszik tudomásul, hogy az anyaggyűjtés során testületünkkel szemben mindenki részéről szinte páratlan és lelkes előzékenységet tapasztaltam. Kétségtelen, hogy e készséges és önzetlen támogatás rúgója a testület iránt érzett megbecsülés volt, de bizonyos az is, hogy e megbecsülést a bajtársak összességének vállvetett munkája hozta létre és tartja fenn.

A hely szűke nem engedi meg, hogy az értékes támogatásért mindenkinek külön-külön köszönetet mondjak. Legyen szabad ezért legalább a testület polgári jóakarói közül dr. Krayzell Miklós tanácselnök úr öméltóságáról és a mellette működő Bárány Ervin kir. törvényszéki hites automobilszakértő úrról hálás szívvel megemlékezni. Külön köszönet Nagy Géza mérnök úrnak, a kiváló magyar autókarosszéia-építőnek, nemkülönben Kádár Imre úrnak, a Magyar Automobilkereskedők Orsz. Egyesülete lelkes

igazgatójának és Kenyeres Miklós úrnak, a Szilárd Béla cég cégvezetőjének a nyújtott támogatásért, hasonlóképpen a bel- és külföldi gummiabroncsgyárak képviselőit vezető uraknak az adományozott gummiabroncsszelvényekért, amelyekkel szombathelyi bűnügyi múzeumunk és leendő tanszertárunk majdnem hiánytalan gummiabroncsgyűjteménnyel volt gazdagítható. E munkám Függelékében is közölt gyűjtemény anyagát még 1931 végén gyűjtöttem össze. A mostoha gazdasági viszonyok és a magyar könyvkiadás nehézsége miatt azonban könyvemet csak most adhatom ki, így a németek hasonló ábragyűjteményükkel, sajnos, a múlt évben megelőztek.

A Függelékhez csatolt, a közúti segélyállomások elhelyezését feltüntető országos térkép díjtalan átengedéseért Vitéz Szentváry Alfréd százados úrnak, a Magyar Vöröskereszt Egylet Mentésügyi Osztálya vezetőjének ezúton is hálás köszönetet mondok.

Olvasóimat pedig felkérem, hogy a „mindent a gyakorlatból — a gyakorlat számára“ elv érdekében közöljék velem a gyakorlati szolgálatban ezután netalán felmerülő idevágó észleleteiket, hogy azokat az esetleg elkövetkező újabb kiadásoknál figyelembe vehessem.

Kívánom, hogy a segédletet a szolgálat és a köz javára eredményesen hasznosítsák.

Budapest, 1934 július hó.

Vitéz Ridegh őrnagy.

BEVEZETŐ.

1. A gépjárművek forgalmi jelentősége.

Amióta a közúti forgalom az állati erővel vont járművekről áttért a gépjárművekre, azóta gyors, terjedelem tekintetében pedig rendkívül nagy fejlődésen ment keresztül.

A géperejű járművek száma a statisztika szerint még az utolsó évtizedben is, mely időszak pedig nem tekinthető gazdasági életünk fénykorának, az egész világon mind nagyobb emelkedést mutat. Ennek magyarázata a korszellemben van. A mai kornak, a száguldó kerék korszakának jelszava a közlekedés terén a gyorsaság, mozgékonyaság és biztonság. A ma embere takarékoskodik az idővel, s mert a gépjárművekkel való közlekedés nem sokkal drágább, de jóval gyorsabb és függetlenségénél fogva kényelmesebb is, mint a vasút, a gépjárművek kezdik erősen háttérbeszorítani a vasutat nemcsak a személy-, hanem a teherszállítás terén is. A személyszállítás terén a gépjárműforgalom Németországban és Ausztriában egyharmadát, U. S. A.-ban tízszeresét teszi ki a vasút teljesítményének. A teherszállítás emelkedését mutatja, hogy pl. Németországban 1914. évben 9.000, 1924. évben 60.000, ma már 100.000-nél több tehergépkocsi (legalább félannyi pótkocsival) bonyolít le teherszállítást. Hazánkban 1932. évben a helyközi személyszállító autóbuszjáratok 7,129.810 utast szállítottak, a megtett utak hossza kb. 8 millió km volt, az árufuvarozási vállalatok forgalmi teljesítménye pedig kb. másfélmillió métermázsát tett ki. Egyes országokban a vasút kénytelen már alkalmazkodni a konkurrenciához, amennyiben gyors-tehershálmányok lebonyolítására tehergépkocsikra berendezkedik s az autóbuszvállalatokat is érdekkörébe vonja. Jellemző a gépkocsiforgalom előretörése az is, hogy az amerikai vasutak a statisztika szerint 1930-ig a gépjárműforgalom miatt a személyszállítás terén 60%, a teherszállítás terén 33% forgalomcsökkenést szenvedtek, s hogy

pl. a német birodalmi vasút 410 millió márkára becsüli a gépjárművek által elhódított évi forgalmát. Nagy-britanniában 1930 év vége előtt 200 vasúti állomást zártak le.

Bár újabban a legtöbb országban (Német-, Olasz-, Spanyol, stb.) sikerült e két egymásra utalt üzemnek egymással megegyeznie és az együttműködésüket biztosítani, úgyhogy a háborúság sín és autó között ott jelenleg szünetel, a fent ismertetett statisztikai adatok mégis azt látszanak bizonyítani, hogy a vasút korszaka letűnőben van, hogy helyet adjon a gépjárműforgalomnak.

A gépjárműforgalom fejlődése rendszerint magával hozza azonban a közlekedési balesetek számának növekedését is. Észlelhetjük ezt nemcsak a közbiztonsági szolgálatban és a napisajtóban, amelynek a balesetek számára már állandó rovata van, hanem a statisztika adatai is erről tanuskodnak.

Ha olyan államok balesetstatisztikáját vizsgáljuk, amelyekben a gépjárműforgalom az utolsó évtizedben különösen emelkedett, pl. az Északamerikai Egyesült Államokét, ahol a világ kb. 35 millió gépkocsijából kb. 29 millió futott (1929 évvégi adatok), azt látjuk, hogy a gépjárművek okozta balesetek száma szinte hihetetlen mértékben emelkedett a más eredetű balesetekkel szemben. Míg ugyanis az 1929. évben az egyéb balesetek az 1911. évhez képest 2—20%-kal szaporodtak, a gépjárművek okozta balesetek az 1911. évnek 12-szeresére emelkedtek. Az U. S. A. statisztikája szerint a gépkocsi az 1932. évben (bár ott alkoholtilalom volt) 33.000 embert gázolt halálra (a világháborúban ugyanennyi halottja volt az amerikai hadseregnek) és 1,200.000 embert sebesített meg, kik közül 95.000 életfogytig munkáképtelenné vált. A anyagi kártétel pedig abban az évben megközelítő pontossággal 900 millió dollárra becsülhető.

Figyelmet érdemelnek az amerikai statisztikának azok a megállapításai is, hogy a közúti balesetek 78%-ában a gépkocsivezetők voltak a hibásak. A saját autójukat vezető (helytelenül u. n. „úrvezetők“) által okozott halálos kimenetelű balesetek száma a legutóbbi három év alatt 37%-kal emelkedett, míg a bérautók és autóbuszok által okozott balesetek ugyanezen idő alatt csökkenő irányzatot mutatnak. Londonban a balesetek legnagyobb számát —

több mint kétharmadát — szintén a magánautók okozták.

E statisztikai adatokból a jövőre nézve sok tanulságot meríthetünk, melyeket a kiképzés és szolgálatteljesítés terén nem szabad figyelmen kívül hagyni.

Hazánkban a géperejű járműforgalom nem növekedett ilyen rohamosan, nálunk csak a háborúutáni 10—12 esztendőben vált rendszeressé, illetve fokozódott erősebben a gépjárműforgalom. Az utolsó 3—4 évben a fejlődés, sajnos, jelentékeny visszaesést mutat, különösen áll ez az 1933. évre, amikor a súlyos gazdasági viszonyok és az autótulajdonosokat sújtó terhek következtében aggasztóan sok gépjárművet állítottak le, — ellentétben Németországgal, ahol ugyanezen évben a különböző kedvezmények hatása alatt — 1933 januártól szeptemberig — 70.438 új gépkocsit adtak el, ami közel 85%-os emelkedést jelent az előző 1932. évhez képest.

A Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint nálunk a forgalomban volt gépjárművek állománya az utolsó hat évben a következőképpen hullámzott:

Év	Gépkocsi	Mótor-kerékpár	Összesen
1928	16.202	8.048	24.250
1929	19.052	10.365	29.417
1930	19.264	11.041	30.305
1931	17.343	11.166	28.509
1932	16.157	10.795	26.952
1933 (XII. 1.)	12.183	8.207	20.390

A közúti forgalomban résztvevő gépjárművek számának az utolsó három évben észlelhető csökkenése nem jelenti azt, hogy maga a gépjárműállományunk is csökkent, mert sok üzemtartó csak átmenetileg állította le gépjárművét. Ezért a számadatokból kitűnő visszaesést csak átmenetinek kell tekintenünk, s számolni kell azzal, hogy elsősorban a gazdasági viszonyok javulásával, nemkülönben bizonyos könnyítések és kedvezmények életbeléptetésével (autóvámok, útdólok, benzinadó csökkentése, új gépkocsik közúti adómentesítése stb.) a gépjárműforgalom nálunk is fel fog lendülni. Ezzel azonban természetesen a közlekedési balesetek is szaporodni fognak.

A közúti forgalom élénksége és a gépjárművek üzemi veszélyessége megkövetelik, hogy minden erre hivatott ténnyező kivége részét abból a munkából, mely a balesetek

nek a lehetőség legvégső határáig menő csökkentésére irányul. Egyes intézkedések már meg is hozták a maguk üdvös gyümölcsét. Közúti forgalmi balesetstatisztikánk, a közlekedés zavartalan menetének biztosítására hozott rendelkezések (Kresz.) életbeléptetése óta, (tekintetbevéve a gépjárműállomány hullámlását is) évről-évre örövendően javul. A m. kir. Központi Statisztikai Hivatal erre vonatkozó adatai a következők:

	Balesetek száma	Áldozatok száma	Gépjármű állomány
1928. évben	4.660	3.186	24.250
1929. évben	5.955	3.711	29.417
1930. évben	5.688	3.534	30.305
1931. évben	5.161	3.303	28.509
1932. évben	4.347	2.893	26.952

Ila azonban azt vizsgáljuk, hogy a balesetek és az áldozatok száma miképpen oszlik meg a főváros és a vidék között, meg kell állapítani, hogy a javulás kizárólag Budapest javára írható.

Budapest:	Balesetek száma	Áldozatok száma
1928. évben	2.468	1.343
1929. évben	3.445	1.608
1930. évben	2.839	966
1931. évben	2.326	733
1932. évben	2.048	719

(ebből halálos 65, súlyos 418, könnyű 947, ismeretlen 27).

A vidéken ezzel szemben:	Balesetek száma	Áldozatok száma
1928. évben	2.192	1.843
1929. évben	2.510	2.103
1930. évben	2.829	2.568
1931. évben	2.835	2.570
1932. évben	2.299	2.174

(ebből halálos 248, súlyos 935, könnyű 947, ismeretlen 44).

Fenti adatokból kitűnik, hogy míg Budapestén a balesetek és különösen az áldozatok száma jelentősen csökkent, addig a vidéken — az utolsó év kivételével — évről-évre növekedett.

Ha a vidék hátrányára mutató statisztika okait kutatjuk, a gépjárművek esetleges egyenlőtlen számbeli eloszlódása nem jöhet tekintetbe egyrészt, mert a gépjárművek számbelileg körülbelül egyformán oszlanak meg

(1932. évben Budapesten 13.024, vidéken 13.928), másrészt, mert a gépjárművek egymás területén is közlekednek.

De figyelembe kell venni a rosszabbodás okainak kutatásakor az egyéb tényezőket, mert a vidék viszonyai kétségtelenül mások, mint a fővároséi.

Az élénk forgalomhoz szokott fővárosi lakosság általában elővigyázatosabb és gyorsabban alkalmazkodik a közlekedési szabályokhoz. Nagyrészt ennek tudható be, hogy a főváros baleseti statisztikája évről-évre javul.

Vidéken sok bajt okoznak a vonóállatok. A lovak megbokrosodása következtében előfordult balesetek számszerint minden évben első helyen állanak. 1932-ben vidéken 175, Budapesten 13 ilyen baleset fordult elő. Az állati erővel vont járművekről való leesés által keletkezett balesetek is csak vidéken fordulnak elő nagyobb számban.

Kedvezőtlenebbé alakítja a vidék statisztikáját az is, hogy vidéken elmulasztják a gyermekek kellő felügyeletét, az úttest a gyermekek kedvelt játéktere szokott lenni. Ezenkívül vidéken a gyermekek többnyire egyszerű életkörülmények között élő szüleik részéről nem részesülnek elég gondos kioktatásban, s az iskolában való kioktatás és iskolázás sem olyan beható, mint a fővárosban.

Bizonyos továbbá az is, hogy a néptelennek látszó egyenes utak, a nagy távolságok nagyobb sebességre csábítják a vidékre kiránduló, ilyenkor ott sokszor alkoholt élvező vezetőket. A városból felszabadult vezetők egy részét a sebesség mámora, a mai kor egyik betegsége, a rohanás öröme ragadja magával az egyenes utak láttára. Az ilyen gépjárműveket nevezik találóan a XX. század fenevadjának, „mesterséges vadállat”-nak, „száguldó guillotine”-nek (száguldó nyaktilónak) stb. Az egyenes utak sokszor arra is ösztönzik a vezetőket, hogy kocsijuk teljesítő-képességét kipróbálják más gépjárművekkel szemben. Elfelejtik, hogy a gépjármű az országúton nem sport, hanem közlekedési eszköz, s megindul a keskeny utakon a rendszerint balesettel végződő versenyfutás. (Az 1932. évben előfordult 4347 baleset közül 3.081 egyenes úton, 955 útkereszteződéseknél, 234 téren, 74 vasúti átjárónál, 3 ismeretlen helyen történt. Gyorshajtás pedig vidéken 130, Budapesten csak 68 esetben volt a baleset oka.) Mások ismét a vidék poros útteste az oka a versenyfutásnak, mert a vezető elébe akar kerülni az előtte haladó jármű-

nek, vagy nem engedi magát megelőztetni, hogy ne ő nyelje a felvert port.

A közlekedés rendjének ellenőrzése vidéken nehezebb: a nagyobb távolságok miatt az ellenőrzés nem lehet olyan beható, mint a fővárosban, ahol lépten-nyomon maga felett érzi mind a vezető, mind pedig a gyalogjáró a hatósági közeg ellenőrző, de egyúttal segítő és irányító kezét.

Vidéken az utak kevésbé gondozottak, néha ugyan csak kemény próbára teszik a gépjárművek alkatrészeit és a vezetők képességeit: az ilyen okokból eredő balesetek szintén csak a vidék statisztikáját terhelik aránytalanul. (A gondozatlan úttest vidéken 26, Budapesten 1 balesetet okozott az 1932. évben.)

Bár az előbb ismertetett tényezők a vidékre hátrányos statisztikát megmagyarázzák, mégsem jelentik azt, hogy azon változtatni, javítani ne lehetne. Áldozatokat a gép mindig fog követelni, de az általa előidézett balesetek számát azért csökkenteni lehet. A vidék legnagyobb részén a m. kir. csendőrség teljesíti a közbiztonsági szolgálatot, kétségtelen tehát, hogy vidéken az állapotok jobbrafordításának munkájából a csendőrség jelentékenyen kiveheti a részét. Ha elfogadjuk, hogy a közlekedés biztonsága főleg három tényezőtől: az utasoktól (vezetőktől), az úttól (és berendezésétől) és a járóműtől függ, akkor máris adva van, hogy milyen téren és irányban érvényesülhet üdvösen a csendőrség működése.

A működésnek részben megelőző (preventív), részben megtorló (retorzív) tevékenységben kell megnyilvánulnia aszerint, hogy a balesetek okait hárítja-e el és ezzel bekövetkezésüknek elejét veszi, avagy a megtörtént balesetet, a büntetendő cselekményt deríti-e fel azért, hogy a mulasztás vagy tiltott cselekmény elkövetője a törvénysértésért bírói megtorlásban részesüljön. Kétségtelen, hogy a két tevékenység közül fontosabb a megelőzés, mert minden betegség leghathatósabb orvossága a baj megelőzése, az ok megszüntetése.

2. A megelőző és a megtorló munka a közlekedés biztonságának fokozására.

a) A megelőző munka.

A megelőzés terén legfontosabb munka az oktatva történő nevelés, mert büntetések céltalanok ott, ahol megfe-

lő felvilágosító munka hiányában tájékozatlanság uralkodik a szabályok mineműsége és a mindennapi forgalomban leskelődő, az életet, az egészséget és a javakat állandóan fenyegető veszélyek tekintetében.

Bár a jogszabályok nem ismerése nem mentesít a felkösség alól, tény, hogy a lakosság nagyobb része nem annyira rosszhiszeműen vét a közlekedés rendjét és biztonságát célzó jogszabályok ellen, mint inkább tudatlanságból, mert nem ismeri azokat. Az aránylag nem régikeletű rendelkezések (Kresz.) elég terjedelmesek és bonyolultak, egyszerűbb embernek nehezen mennek át vérébe. Sok helyi érvényű rendelet is van, amelyet más helyről jövő utasok nem ismerhetnek. Attól pedig az utasok zöme még messze van, hogy a szabályok holt betűin túlmenőleg belső meggyőződésből, belenevelődött fegyelmezettségből megtartsa még azokat az íratlan szabályokat is, amelyeket az embertársak élete, egészsége, javai és egyáltalán a közrend iránt érzett tisztelet parancsol.

Ezért a nevelés terén hatóságok és hatósági közegek, iskola, gépjárműegyesületek, sajtó, kultúrfilmek vállvetve dolgoznak azon, hogy a közönséggel a közlekedési szabályokat megismertessék, az utasokat a szabályok megtartására, az egymás iránti figyelmességre, elővigyázatosságra, gondatlanság kerülésére ráneveljék.

A lakosságnak másik, szerencsére kisebbik része az előbbi csoporttal szemben ismeri ugyan a közlekedési szabályokat, de rosszhiszeműen, gondatlanságból, vagy nemtörődömségből nem tartja meg azokat. Az utasok e fajtatát szigorúbb eszközökkel kell a szabályok megtartására szorítani, mert csak így érhető el a forgalomban az a „több fegyelem“, melyre a jövőben, a statisztika kedvezőtlen adatai szerint, feltétlen szükség lesz.

Külföldi államokban eme cél érdekében hatályosabb módszerekhez folyamodtak. Így Németországban egyes hatóságok az általuk 1934 elején rendezett közlekedésnevelési hetek és napok keretében kísérletképpen azt a rendszert léptették életbe, hogy a közbiztonsági közegek egyes kisebb közlekedési kihágásokon való tettenéréskor, a figyelmeztetés mellett, nyugta ellenében pénzbírságot szednek be. Ezt a módszert Wienben is évek óta igen jó eredménnyel alkalmazzák. Jugoszláviában 1934 elején új vezetői

igazolványokat adtak ki, melyeknek külön lapján a hatóságok, közlekedésrendészeti szabályok áthágása esetén, hivatalból kereszteset jegyeznek be. Őt ilyen bejegyzés a vezetői igazolvány elvonásával jár. Elképzelhető, hogy a 3—4 „keresztes“ vezetők rendkívüli körülményt tapasztalnak.

Autóskörökben ismételten merültek fel panaszok, melyek arról szólnak, hogy a közlekedésrendészeti szolgálat nem eléggé hatályos a vidéken. Egyes törvényhatóságok is feliratilag fordultak a belügyi kormányzathoz orvoslásért. Nem fér hozzá kétség, hogy a panaszok nem alaptalanok, mert a közlekedés rendje valóban még sok kívánnivalót hagy hátra. Ez azonban főleg annak tulajdonítható, hogy az ország fontosabb útvonalain még nem mindenütt működik közlekedési csendőrség, s a fennálló közlekedési őrsöknek is olyan nagy a működési úthálózata, hogy azt a nevelés és a megelőzés szempontjából is kellő sűrűen portyázni nem képesek. Erre a feladatra a gyalog- és lovasjárőrök kevésbé alkalmasak, mert hosszabb útvonalakon teljesített portyázásokkal teljesen eredményes befolyást gyakorolni a közlekedés rendjére nem lehet. Ezt a szolgálatot csupán motorkerékpáros (autós) járőrök végezhetik sikeresen, mert gyorsanjáró gépeikkel nagy területek felett gyakorolhatják az ellenőrzést.

Mivel azonban a közlekedési őrsök számának a gyakorlati élet követelte szaporítása, az állam csökkent teherbírási képessége miatt, egyelőre nem valósítható meg, nem marad más hátra, minthogy a többi őrsök fokozott gondot fordítsanak a közlekedésrendészeti szolgálatra.

A közúti közlekedés rendjének emelése érdekében az őrsparancsnokságok a szolgálatba vezényelt járőröknek egyes forgalmasabb útvonalakon, útkereszteződéseknél a közlekedési szabályok megtartásának ellenőrzésére $\frac{1}{2}$ —1 órás leszállászerű ellenőrző szolgálatokat írnak elő. Ennél hosszabb tartamú ellenőrzéseket egy helyen nem célszerű előírni, mert az ellenőrzésnek gyorsan híre megy az utasok között, s így céltalanná válik. Délafrikából jött magyar bányamérnöktől vett értesülés szerint, ott a gépjárművezetők között az a — hallgatóságos megegyezésen alapuló — szokás dívik, hogy útközben való találkozásokkor, bizonyos ismert jellel, értesítik egymást a hatósági ellenőrzés helyéről. A figyelmeztetést a vezetők nevetve meg szokták köszönni, s hogy az egyébként érzékeny bünteté-

sektől megmeneküljenek, rögtön alkalmazkodnak is az ott szigorúan vett sebességhatárokhoz.

A közlekedésrendészet szempontjából alapvető szabály, hogy a közutakat csak a jogszabályok keretei közt szabad igénybevenni. Ez azt jelenti, hogy a közutakon csak a felteteleknek megfelelő közlekedési eszközzel, s ezzel is, valamint gyalogszerrel, hajtott állattal, csak a szabályokban meghatározott módon szabad közlekedni. Ezért az ellenőrzési tevékenységnek ki kell terjeszkednie mindazokra a rendelkezésekre és követelményekre, amelyeket a jogszabályok az élő és holt anyagot illetően megállapítanak. Érvényt kell tehát szerezni mind az emberre (vezetőre, egyéb utasra, állatra), mind pedig a járművekre, utakra (azok felszerelésére, berendezésére, karbantartására) megállapított rendelkezéseknek. Az e téren kifejtett gondos megelőző munka meghozza a kívánt eredményt, mert a tapasztalat szerint majdnem minden baleset valamely rendelkezés figyelmen kívül hagyása, illetve valamely tilalom megszegése miatt szokott bekövetkezni. A már néhány éve érvényben lévő közlekedésrendészeti szabályzat üdvös rendelkezéseivel kétségtelenül máris igen sokat javított a közlekedés rendjén és biztonságán, azonban e téren még sok a tennivaló, s még hosszú felvilágosító és nevelőmunkára van szükség. E munkának főként tapintatosnak, udvariasságnak és türelmesnek kell lennie. Azok, akik azt mondják, hogy ezt a módot már megpróbálták, de nem volt eredménye, járjanak el a Belügyminiszter úr szavai szerint: „Meg kell próbálni még egyszer. Ha az ember az első csalódás után elvesztené reményét, akkor igen sötét lenne az élet.“

Ha a szabálytalanság kisebbfokú, kioktatással meg kell magyarázni a helytelenség mibenlétét és esetleges következményeit. Feljelentéssel inkább csak rosszakarat esetén éljünk, s ha a figyelmeztetés hatástalan. Hatalmaskodást, rosszul értelmezett erélyt, kicsinyeskedést mindenképpen kerülni kell, mert ezek csak ellenszenvet váltanak ki, míg jóindulatú figyelmeztetéssel, az értelemre ható és valóban felvilágosító oktatással hamarabb célt érünk.

Az udvariasságot különösen külföldiekkel szemben kell szem előtt tartani. Az idegenek többnyire országunk megismerése végett jönnek el, itt mindent megfigyelnek, s olyan hírünket viszik ki, mint amilyen tapasztalatokat és

benyomásokat nálunk szereztek. Miután a legtöbb külföldi nem beszéli nyelvünket, előnyös lenne, ha minél több csendőr sajátítana el valamely világnyelvet, azt pedig minden érdekelt csendőrtől meg kell követelni, hogy a közel jövőben kiadásra kerülő tolmácsfüzetek kezelésében megfelelő jártasságot szerezzen.

Természetes, hogy az ellenőrzésben túlzásba sem szabad menni, mert akkor zaklatás jellegét ölti. A közlekedésrendészeti szolgálat célja: előmozdítani a közlekedést és csökkenteni a baleseteket, de nem célja az utasok zaklatása. (Az utasok zaklatását érdekes indokolással tiltotta meg a porosz miniszterelnök, ki 1934 elején elrendelte, hogy a feljelentések számát korlátozni kell, helyette a szabályok ellen vétőket oktatni és nevelni kell, mert „az ellenőrzések célja és értelme nem a kihágásokra való vadászás, hanem az általános közlekedési fegyelem emelése“.) Az ellenőrző tevékenységben inkább annak kell kifejezésre jutnia, hogy az állam közegei által segítségére akar lenni úton lévő polgárainak, testi épségüket, javaikat akarja biztosítani, illetve károsodástól megóvni. E célt szem előtt tartva, az utasoknak indokolatlan feltartóztatását, nehézkes igazoltatását, ami azoknak — különösen többszöri ismétlődés esetén — érzékeny idővesztést okoz, szintén kerülni kell. Ha nem így cselekszik a csendőr, éppen maga válik a síma és gyors közlekedés akadályává.

Körülményes, időtrabló igazoltatás és járóműellenőrzés nem fog bekövetkezni, ha a csendőr otthonos ezirányú kötelmeiben, ha tisztában van azzal, hogy mit kell ellenőrizni, s hol van az, amit ellenőrizni akar. A járóművek ellenőrzése tekintetében a cél az, hogy észszerű ellenőrzéssel elérjük azoknak a rendelkezéseknek megtartását, amelyeknek mellőzése következtében balesetek létrejöhetnek. Műszaki vizsgálat (veszélyes gépjárművek, kormányserkezet, kerékbiztosítás, futómű, motor, erőátviteli berendezés, stb. ellenőrzése) nem tartozik a csendőrré, többnyire nem is ért hozzá, ezért mellőzze. Gyanú híján, pusztán az igazolványok ellenőrzése céljából a gépjárművek feltartóztatását lehetőleg szintén kerülni kell.

Ha a csendőr ellenőrzés céljából gyalogjártót vagy járóművet az úttesten megállít, ügyeljen arra, hogy az illető szabályos helyen álljon meg („félreálljon“). Erre első sorban a csendőrnek legyen gondja, mert a megállított

személy a közbiztonsági közeg szolgálati fellépése miatti első meglepetésében, zavarában gyakran megfélemledik arról, hogy szabálytalan helyen való megállásával balesetet okozhat.

Az ellenőrzés tárgya tekintetében hasznos útmutatásokat nyújt a hazai balesetstatisztika is, mert kimutatja, hogy nálunk a legtöbb baleset milyen okból keletkezett, s így megtudjuk, hogy mire kell az ellenőrzést különösen kiterjeszteni. Hazai statisztikánk 1932. évi idevágó tanulságos adatai a következők:

A balesetek előidézése tekintetében a vidéken előfordult balesetek közül kereken 62% a *vezetők*, 15% a *gyalogosok* helytelen magatartására és 23% egyéb okokra vezethető vissza.

Járóművek szerint az 1932. évben vidéken előfordult 2.299 baleset közül a gépkocsik 733, a mótorkerékpárok 256, a lófogatok 681, a lábajtású kerékpárok 505 balesetet okoztak.

A közúti balesetek valószínű okait illetően vidéken a *vezetők* részéről vigyázatlan hajtás 480, vigyázatlan előzés 99, vigyázatlan ki- vagy behajtás 45, vigyázatlan kitérés 13, szabálytalan hajtás (vezetés) 191, szabálytalan előzés 48, gyorshajtás 130, jelzés elmulasztása 79, jelzés figyelmen kívül hagyása 22, kivilágítási szabályok megszegése 81, ittasság 114 (Budapesten csak 19) esetben okozta a balesetet.

A *gyalogjárók* hibájából pedig vidéken: úttestre vigyázatlan lelépés 99, egyéb vigyázatlanság 90, mozgó járóműre való fel- vagy ilyen járóműről való leugrás 36, jelzés figyelmen kívül hagyása 16, testi hiba 26, ittasság 26 (Budapesten 32) esetben okozott balesetet.

A *vezetők* nemét és korát illetőleg a statisztika adatai még hiányosak.

Az itt ismertetett statisztikai adatok útmutatást adnak a jövőre nézve, megmutatják, hogy milyen téren kell a megelőző tevékenységet fokozni. Különösen a szenvedélyből túlságosan gyorsan hajtók megrendszabályozása fontos feladat, mert az ilyen szokásszerűség, az ismétlődés, nagy és állandó veszélyt jelent a közlekedés biztonságára.

Ha a közlekedés rendjének ellenőrzését az e fejezetben mondottak szellemében teljesíti a csendőr, nem végez hiábavaló, sem zaklatásszerű munkát.

b) A megtorló eljárás.

A megelőzésen kívül a csendőrségnek a megtorló eljárás előkészítésében, bevezetésében szintén fontos szerepe van. A megtorló (bírói, rendőrhatalmási) eljárás sikere sokszor a csendőrség munkájától függ. A legtöbb esetben a vádemelés és a bírói eljárás alapját a csendőri jelentés képezi, mert legtöbbször a csendőrség járőrei jelennek meg elsőként a baleset színhelyén, ők állapítják meg először az eset körülményeit és ők teszik meg az első, szakszerű intézkedéseket. Bírói szemle csak később és ritkán következik be, ha pedig a járőr teljes szakértelemmel folytatta le a helyszíni ténymegállapításokat s megnyugtatóan derítette fel a baleset minden mozzanatát, a perdőntő részleteket, sokszor feleslegessé is teszi a bíróságnak utólagos kiszállását a helyszínre.

Ennek a szakszerű nyomozásnak fontosságát és jelentőségét átérezzük akkor, ha meggondoljuk, hogy a legtöbb közlekedési balesetnek kettős következménye van: egy *büntetőjogi* és egy *magánjogi* felelősség.

A *büntetőeljárás* során előfordul, hogy a bíróság szakszerű nyomozás hiányában nem látja tisztán a baleset körülményeit, kellő alap hiányában nem veheti megnyugtatóan bizonyítottának a bűnösséget, s így nem tud a bűnös félre marasztaló ítéletet hozni. Tudjuk, hogy a néha hosszabb idő elmúltával lefolytatásra kerülő bírói tárgyalás során a vétkes vezető sokszor különféle védekezésekkel és praktikákkal igyekszik a büntetés alól kibújni. E törekvéseit elősegíti az eset óta eltelt hosszabb-rövidebb idő, mely után egy meglepően felhozott új mentőkörülmény, egy váratlan új, ügyes védekezés megcáfolására pótmegállapítások az azóta megváltozott helyszínen már nem eszközölhetők. Ha pedig az ismeretlen tettes cselekménye után megszökött, s ha a nyomozás kilétét nem tudta kideríteni, a felelősségrevonás egyáltalán elmarad. A megtorló eljárásnak ez okból való elmaradása pedig igen alkalmas arra, hogy a helyszínről való gyors szökésre csábítson lelkiismeretlen vezetőket.

A *magánjogi* eljárás a felperes kártalanítását célozza az elszenvedett személyi és dologi kárért (élet, testi épség, egészség, munkaképtelenség, szépség, gyógykezelés, temetés, új életpályához kiképzés, vagyonrongálás, stb. stb.). Tudjuk, hogy az ilyen perek néha egy-két évig is elhúzód-

nak, tárgyuk pedig sokszor magas kártalanítási összeg (pl. ha a balesetnél többgyermekes családapa életét vesztette, stb.). E polgári perek sorsa még a közelmúltban a büntetőeljárás eredményétől függött, mert a Kúriának egy jogegységi határozata szerint a polgári bíróság a magánjogi eljárásnál nem kutatta a jogalapot, hanem a büntetőeljárás marasztaló ítéletét alapulvéve, csak a kártérítés összege tekintetében határozott. Jelenleg a büntetőbíróságok ítéletei a magánjogi felelősség megállapítására befolyással nincsenek, mert a legutóbbi kúriai határozat szerint a polgári bíróságok a büntetőbíróság ítéletétől teljesen függetlenül ítéleznek. Mivel azonban a polgári eljárás is csak a csendőrségi ténymegállapításokra támaszkodhatik, így a nyomozó munka e téren és most sem veszít jelentőségéből.

Gyakran előfordul, hogy a kisebb balesetet szenvedett felperes tökéletesen akar kovácsolni a többnyire jobb anyagi viszonyok között élő gépjárműtulajdonos rovására. Kioktatva, a per folyamán elferditett ténykörülményekkel hozakodik elő, amelyek az alperest teljesen meglepik s így azokat többnyire nem is tudja megcáfolni. Ha a csendőri jelentés is hiányos, felperes csalárd szándéka sikerülhet. Külföldi motoros szaklapokban gyakran olvashatók ezért egyes intelmek, amelyekben a motorosok arra figyelmeztetik egymást, hogy amennyiben nem akarják magukat a tárgyalásokon ilyen meglepetéseknek kiténni, baleset előfordulása-kor maradjanak okvetlenül a helyszínen és gondoskodjanak a nyomok biztosításáról és lefényképezéséről, mert a hatósági közegek sokszor nem értenek hozzá, vagy elmulasztják ezt hivatalból megtenni.

Mindebből kitűnik, hogy milyen fontos a csendőri szakszerű munkája: a minden részletre kiterjedő tárgyilagossá és pártatlan helyszíni ténymegállapítás, a bizonyítékok szakértelemmel való felismerése, előrelátó megállapítása, gyűjtése és biztosítása. E munkájában az a tudat is sarkalja a csendőrt, hogy a testület hagyományainak megfelelően a mai kor e problémájával szemben is meg tudja állni helyét. Buzgalomban a magyar csendőrnél nincs hiány, az új feladat kör terén legfeljebb szakismeretek és tapasztalatok hiánya okozhat nehézséget.

Ezek leküzdésére egységes útmutatások nyújtása e segédkönyv célja. Bár minden közlekedési baleset más és más, sémát az összes esetekre adni nem lehet, mégis fel-

lehet sorolni a különféle természetű közlekedési baleseteknél fontosabb szerepet játszó tényezőket és körülményeket, valamint az azokkal kapcsolatosan végzendő teendőket. Felsorolásuk révén a csendőr megtudja, hogy a nyomozás folyamán mi mindenre kell figyelmét kiterjesztenie, miként kell eljárnia, s így fontos megállapításokról nem fog megfeledkezni. Ismertetni lehet továbbá a laikus szemében jelentéktelennek látszó nyomok és egyéb elváltozások mi-
benlétét, azok jelentőségét, miáltal a csendőr ezeket meg-
látni, kriminalisztikai jelentőségüket felismerni és így a bizonyítékokat szakavatottan biztosítani is tudja. Ilyen ismeretek hiányában a csendőr tökéletes nyomozást nem tud teljesíteni, bizonytalanul, sokszor határozatlanul, vagy éppen tanácstalanul fog szembenállani a baleseteknek többnyire szakismeretekkel rendelkező és így fölényes helyzetben lévő szereplőivel, gyanúsítottjaival szemben.

I. R É S Z

A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK HELYSZÍNI SZEMLÉJE.

A) A helyszínről általában.

Mint minden helyszínes cselekménynél, így a közlekedési baleseteknél is a nyomozás a helyszíni szemlével kezdődik. (Szut. 418. p.) Itt is a helyszín szolgáltatja a legtöbb esetben azokat az adatokat, amelyekből a cselekmény, az eset mikénti lefolyása megállapítható és bizonyítható. A történetek tekintetében a balesetek színhelye valóban az adatok kincsesháza. Nyitott könyvvel hasonlítható össze, csak olvasni kell tudni.

A csendőr a helyszínen lehetően azonnal jelenjék meg. Talán egy nyomozásnál sem olyan fontos a Szut. 413. és Nyut. 130. pontjában foglalt ezen szabály betartása, mint a közlekedési balesetek nyomozásánál. E balesetek ugyanis nyílt helyen játszódnak le, emiatt az olyannyira fontos helyszíni nyomok és bizonyítékok sokkal könnyebben mennek veszendőbe, mint más természetű eseményeknél, vagy bűncselekményeknél. A kíváncsiak tömege, a mentési munkálatok, a forgalom menete, az időjárás viszontagságai megváltoztatják a helyszínt, fontos tanúk (többnyire utasok) elszéledhetnek, s ilyenkor a helyszínrre későn érkező csendőr elesik azoktól az előnyöktől, amelyek a helyszínen kezdetben megvoltak.

Minden bűncselekménynél főként tárgyi bizonyítékok megszerzésére kell törekedni, mert ezek legtöbbször kétségbe nem vonható bizonyítóerővel bírnak. (Szut. 413. p.) A közlekedési balesetekre e szabály fokozottan vonatkozik. Gondoljuk csak meg, hogy a tanúk a baleset izgalmainak hatása alatt milyen különféleképpen észlelhetik a pillana-

tok alatt lejátszódó eseményeket, sokszor csak egyes részleteket, egyes mozzanatokot figyelnek meg, többnyire tájékozatlanok mind a közlekedési szabályok, mind pedig a különböző járművek természete felől, gyakran az eset tárgyalása által kölcsönösen befolyásolják egymást, sőt érdekből rosszhiszeműen is befolyásoltatnak. De az is gyakran előfordul, hogy a tanu érzelmei által vezéreltetve, részrehajlóan magyarázza és világítja meg az esetet aszerint, hogy az autóellenesek táborába tartozik-e, vagy pedig maga is vezető.

A nyomozó csendőrnek tehát mielőbb meg kell jelennie a helyszínen, hogy az ottani állapotot egészében rögzítse, a tárgyi bizonyítékokat (az ú. n. „reáliákat”) gondosan felkutassa és biztosítsa, nehogy azok megsemmisüljenek, illetve, nehogy azokat szándékosan megsemmisítsék vagy megváltoztassák, továbbá, hogy a tanukat mielőbb kikérdezze.

Súlyosabb kimenetelű baleseteknél, különösen ha emberéletben is kár esett, s amikor a Szut. 420. és 422. p. értelmében bírói szemle várható, a csendőrnek a bizottság megérkezéséig a helyszínen talált állapotot minden körülmények között változtatlanul fenn kell tartania. Ezt a helyszín lezárásával és a forgalomnak más irányba terelésével éri el a csendőr. Ezenkívül a bizottság megérkezéséig más sürgős ténymegállapításokat és biztosításokat is kell végeznie, hogy ezekkel a megérkező szakértőnek már kellő alapot nyújtson (pl. féknyomok ideiglenes biztosítása, letört gépalkatrészek felkutatása stb.). A nyomozó csendőrnek ezért a helyszíneléskor már tudnia kell: hogy 1. a szakértői vizsgálat tárgyát mi képezheti? 2. annál mi a fontos?

Az esetek többségében azonban, különösen, ha csak anyagi károk merültek fel, a csendőrnek teljesen önállóan kell eljárnia az egész nyomozás folyamán. Ilyenkor a legnagyobb körültekintéssel és tervszerűséggel, lépésről-lépésre haladva kell a helyszínt felvennie, hogy megállapíthassa mindazokat a körülményeket, amelyekre a bíróságnak szüksége lesz. A megállapítások sokoldalúak, mert a csendőr kezdetben nem tudhatja, hogy később mi lesz fontos. Sokszor nemcsak a valóban meglévő nyomokat, az okozott, valamint bekövetkezett elváltozásokat kell rögzítenie, hanem olyan körülményeket is, amelyek nem forogtak fenn. E nemleges (negatív) megállapítások az eset megvilá-

gításánál sokszor fontosak. Például: az úttest nem volt csúszós, a vezető közvetlenül a baleset után történt első kikérdezésekor nem tett említést rosszullétről, a lovak nem vadultak meg, stb.

Szem előtt kell tartania továbbá a helyszíni állapot rögzítésekor azt az esetet, hogy a bíróság valaminek a tisztázása céljából, esetleg hónapok múlva, helyszíni szemlét fog tartani, amikor is fel fog merülni a helyszín pontos rekonstrukciójának (helyreállításának) szükségessége. Ez azonban csak akkor sikerülhet, ha a csendőri jelentés és a helyszínrajz kellő részletességgel és pontos méretekkel mindazt felölelte, aminek alapján egy későbbi rekonstrukció a helyszínen lehetséges.

A közlekedési baleseteknek sokféle oka lehet. A legtöbb balesetet a gépjárművezetők, vagy más személyek valamely mulasztása okozza. Emberi felelősségen kívül álló, előre nem látható körülmények is okozhatnak baleseteket; pl. anyaghiba folytán bekövetkező fékszakadás, kormánytörés, tömlőkipukkanás, benzinrobbanás, stb. Közreműködhetnek továbbá természeti jelenségek; pl. eső, fagy, köd, stb. A felsorolt szerencsétlen körülmények nem éppen ritkán halmozódnak is.

A mondottakból kitűnik, hogy a csendőrnek többnyire teljesen önálló és sokoldalú tevékenységet kell kifejtienie, ezért kívánatos, hogy a helyszíni megállapításokat a következő fejezetekben ismertetett sorrendben, tervszerű rendszerességgel sorravegye. E munkájánál fontos még az is, hogy a megállapítások eredményét azonnal feljegyezze. Semmi szín alatt sem szabad az írásbafoglalást, bízza az emlékezetben, a helyszíni munka befejezése utáni időre hagyni. Szabály, hogy a megállapítás és a jegyzetkészítés mindig együtt haladjon.

A helyszíni felszerelés.

A helyszín felvételéhez különféle eszközök és anyagok szükségesek. A csendőr a helyszínre való kivonuláskor a lehetőséghez képest vegye ezeket magához. Legsükségebbek a következők: mérőszalag, villamos zseblámpa, nagyítólencse, térkép, iránytű, óra, rajzeszközök (közönséges és színesírók, milliméterpapír és áttetszőpapír, körző), fényképezőgép (bűnügyi fényképész, ennek hiányában amatőr fényképész), mintázóanyagok (gipsz, esetleg

plasztilin vagy Poller-féle készlet), továbbá a keréknyomoknak fényképezés előtti szembetűnővé tételéhez krétapor, oltott mész, vagy papírszalagok, valamint a helyszín lezárásához zsineg vagy huzal.

A helyszínre való elindulás előtt gondoskodjunk idejében bizalmi egyénekről is, valamint a szükséghez képest orvostól (kötszerekkel), továbbá kellő számú segédközegekről a helyszín lezárásánál való segédkezés és küldöncszolgálatok céljára.

B) Általános intézkedések a helyszínen való megjelenéskor.

1. A helyszín lezárása.

A helyszínelés általános szabályai a közlekedési balesetek helyszínére is érvényesek.

Tapasztalás szerint közlekedési balesetek helyszínére való megérkezésünkkor ott rendszerint sebesülteket és sok érdeklődőt, sokszor járóműtorlódást találunk, ezek pillanatok alatt összeverődnek. Ezért mindenekelőtt a csendet és rendet kell biztosítani, amit a helyszínnel lezárásával érünk el. Szükséges ez a helyszínnel épségbentartása, de az elsősegélynyújtás zavartalanságának biztosítása végett is.

Ha sebesülés történt, felmerül a kérdés, hogy a járőr a két legsürgősebb teendő közül melyiket végezze előbb: nyújtson-e elsősegélyt, vagy a nyomozás érdekeit szem előtt tartva, a helyszíni nyomokat biztosítsa-e előbb? Kétségtelen, hogy az élet fenntartása minden más teendőt megelőz, ezért a legelső tennivaló a sérültek ellátása. Miután azonban rendszerint két főből álló járőr jelenik meg a helyszínen, célszerű lehet, hogy a járőr két tagja a legsürgősebb teendőket megossza, vagyis az egyik elsősegélyt nyújt, a másik ezalatt az igazságszolgáltatás szempontjából halaszthatatlan teendőket intézi, a helyszín épségét biztosítja.

A helyszín épségének biztosítása érdekében mindenekelőtt a szűkebb helyszínről el kell távolítani mind a balesetben érdekeltet, mind a tolongó kíváncsiszkodókat (jogalap: Szut. 297/d. pont). Azokat a személyeket, akik szemtanúi voltak az esetnek, kijelölt alkalmas helyen való tartózkodásra utasítjuk (jogalap: Szut. 297/c. pont). Ezzel a intézkedéssel elérjük azt is, hogy fontos szemtanúk kikérdezésük előtt nem széledhetnek el.

A helyszín lezárása annál nehezebben hajtható végre, minél élénkebb a forgalom azon az útszakaszon. Meg kell tehát állapítani a módozatokat, amelyek mellett a forgalom

másfelé elvezethető. Ha más párhuzamos út nincs, óvatos elhajtásra területsávot kell kijelölni és ezáltal a forgalmat lehetővé tenni.

A forgalomnak más irányba terelése esetén a helyszín előtt és után lévő útágazásoknál jelzőtáblákat kell alkalmazni. Ezenkívül minden baleset színhelye előtt és után megfelelő távolságban öröket (nappal piros zászlóval, éjjel piros lámpával), illetve megfelelő figyelmeztetőtáblákat kell felállítani, melyek az utasok figyelmét a forgalmi akadályt képező helyre idejében felhívják. Erről különösen kanyarulatoknál, éjjel, általában áttekinthetetlen terepviszonyoknál nem szabad megfeledkezni. (E feledékenységek több esetben súlyos következményei voltak, többek között 1931. év nyarán Ausztriában, Ischl mellett, ahol egy kirándulót szállító autóbusz tehergépjárművel összeütközött. A baleset hírére Ischlből elősiető mentőautó — ugyancsak a kanyarulat miatt — nem látta az előbb lefolyt baleset következtében keletkezett akadályt és belerohant az egyszer már szerencsétlenül járt járművekbe.)

A helyszín lezárása úgy történik, hogy a nyomokat tartalmazó terület rész sarkaira csendőröket, vagy más segédkezeket állítunk fel azzal a feladattal, akadályozzák meg, hogy a kijelölt vonalakat bárki is átléphesse. E rendelkezés kiadásakor gondolni kell arra is, hogy a helyszínen jogosultán megjelenő hivatalos személyek akaratlanul szintén megsemmisíthetnek nyomokat. A helyszínt olyan eszközökkel, amelyek éppen kéznél vannak, tehát kifeszített kötelekkel, kirakott kövekkel, deszkákkal, ágakkal, barázdaszántással, a talaj bemeszelésével, krétavonalak húzásával is el lehet határolni. Állandóan ismétlődő jelenség, hogy a kíváncsiskodók tömege pillanatok alatt sűrű gyűrűt alkot a baleset színhelye körül, amelyben lehetetlen dolgozni, s melyben majdnem eltapossák a földön fekvő sebesültet, akinek különben is levegőre volna szüksége. A teendőivel (elsősegélynyújtás, tájékoztató, stb.) elfoglalt nyomozóközeg a tapasztalat szerint többnyire eredménytelenül figyelmezteti a közönséget, mert a hátulálló nyomják és tolják az előlévőket. Ilyen esetekben semmi akadály sincs annak, hogy a közbiztonsági közeg legalább ideiglenesen egyszerű módon segítsen magán: kérjen fel a közönség köréből néhány értelmes és erőteljes férfit a közreműködésre, kik arccal a kíváncsiskodók felé, tehát kifelé fordulva és egymás kezét

fogva, egy belső gyűrűt alkotnak. A közbiztonsági közeg azután határozott hangon hátrábbvonulásra szólítja fel az egyes helyeken a vonakodókat, miáltal a gyűrűt megnagyobbítja és térhez jutva, nyugodtabban végezheti munkáját.

2. Elsősegélynyújtás és az ezzel kapcsolatos intézkedések.

A Kresz. (Közlekedési Kodex, 250.000/1929. B. M. sz. rend.) 55. §-a szerint „aki közlekedési balesetet okoz, sérülés esetén köteles a sérültet elsősegélyben részesíteni s az evégből szükséges intézkedéseket megtenni. E kötelezettség terheli azt is, aki nem idéz ugyan elő balesetet, de annál jelen van, vagy útjában ily baleset folytán segítségre szoruló sérültet talál“.

Az elsősegélynyújtás abban áll, hogy 1. a sérült sérüléseit — különösen, ha elvérzés veszélye fennforog — a segélynyújtó bekötözze és 2. hogy a sérültet orvoshoz szállítsák. Utóbbi még akkor is kötelesség, ha a sérült megmentésére látszólag nincs remény. (A vezetőt nem terheli gondatlanság azért, ha a sérült útközben a kocsit rázkódtatása következtében elvérzik, ellenben büntetendő az a vezető, aki az öntudatnál levő sérültet a sérült vagy hozzátartozójának akarata ellenére szökési, vagy úgy lehet még sötétebb szándékból magával viszi.)

A csendőrt a Szut. 64. pontja is kötelezi a baleseteknél való segélynyújtásra. Ha a baleset színhelyén orvos nincs jelen, a sebeket szükségkötésekkel kell ellátnia. E célból a jelenlévők közül válassza ki azokat, akik ebben segítségére lehetnek. Kötözésre használja fel a balesetben résztvevő gépjárművek kötözőszereit, s ha azok nem volnának meg, vagy ha elégtelenek lennének, vegye igénybe más gépjárművek kötöző- és fertőtlenítőszereit, amelyekkel minden külterületen közlekedő gépjárműnek rendelkeznie kell. Végső esetben a csendőrnél is van sebkötöző csomag, a közlekedési járőrök pedig kis mentőszekrényt visznek magukkal az oldalkocsiban.

Az elsősegélynyújtás után gondoskodják a csendőr a sérültek orvosi ellátásáról, vagy ha szükséges, kórházba szállításukról. A sebesültek gyors elszállítására a járőr más járműveket is kötelezhet (Kresz. 55. §. 2. alpont), sőt más

járművek utasait felszólíthatja, hogy a sérültek számára engedjék át helyüket.

Mentőszervek:

Súlyosabb sérülések esetén legcélszerűbb gépjárművek és távbeszélő útján a mentőszerveket értesíteni, mert azok gyorsan jelennek meg, többnyire orvossal és hordágyakkal. Hazánkban a mentőszervek nagyszerűen ki vannak építve. Mentőszerveink a következők:

a) Budapesten az *Önkéntes Mentőegyesület*, 12 felszerelt gépkocsival.

b) Az ország legnagyobb részében a *Vármegyék és Városok Országos Mentőegyesülete* fejt ki áldásos működést 93 mentőautóval. Fiókállomásai (mentőállomásai) az egyes vidéki városokban vagy a tűzoltóságnál, vagy a kórházakban vannak elhelyezve. A mentőállomások székhelyeit a Függelékhez csatolt térkép tünteti fel. Igénybevételük tekintetében területi illetékesség nincs: mindig a legközelebbit kell hívni. A telefon „mentők” hívásra soronkívül és díjtalanul kapcsol pl. „Esztergom, mentők!” A mentőállomások meleg levegővel fűthető kocsikkal vonulnak ki, melyek két egyseges hordággal vannak felszerelve. Felszerelésükhöz tartozik még négy mentőszekrény (egy baleseti, egy vízből-, egy tűzbőlmentési, egy mérgezési szekrény). Rendes körülmények között csak az egyes számú (baleseti) mentőszekrénnel vonulnak ki, ezért más esetekben a telefonhívás alkalmával be kell mondani, hogy milyen esetről van szó. Az egyesület fennállása óta (1927-től 1933-ig bezárólag) 165.629 esetben vonult ki, 3,247.534 km teljesítménnyel.

c) Egyes városok saját mentőegyséletekkel rendelkeznek. Ezek: Gyöngyös, Eger, Miskolc, Debrecen, Pest-
erzsébet, Újpest, Kecskemét, Cegléd (csak lőfogatú mentő-
kocsi), Szombathely, Nagykanizsa, Kaposvár, Pécs. (Pécsett
a város belterületén a városi mentők, külterületén a V. V.
O. M. fiókállomása működnek.)

d) A Magyar Vöröskereszt Egylet Mentésügyi Osztálya 1934-ben kezdte meg az országúti segélyállomások felállítását. Tervbe van véve, nemzetközi mintára, elsősorban a transzkontinentális úton (wien—szegedi szakaszán), később a Budapest—Balaton, a Budapest—Miskolc, valamint más forgalmas útvonalakon országúti segélyhelyek felállítása. A budapest—wieni szakaszon ez már meg is történt. Átlag 10—10 km-ként összesen 20 segélyhelyet állítottak fel. A

segélyhelyek célja: 1. országúti baleseteknél segélyt nyújtani, 2. amennyiben szükséges, mentőszervet a helyszínre kivinni. A segélyhelyek telefonállomással, kiképzett személyzettel és a szükséges felszereléssel rendelkeznek. Többnyire a tűzoltószertárak épületében vannak elhelyezve. A mentőorvos megérkezéséig a segélyhely személyzete részésti a sérülteket elsősegélyben, ami a vérzés elállítására, csonttörés rögzítésére és a sebek bekötözésére szorítkozik (sebtisztítás nélkül, amit csak a helyszínre kikerkező orvos vagy mentőorvos végezhet). A sebesültek elszállítását a mentőegyesületek állomásai végzik. A segélyhelyek a felépítmény külső falán a nemzetközileg elfogadott zománc jelző táblával vannak megjelölve. (Kék alapon, fehér mezőben vörös kereszt.) Ezenkívül az országút mindkét oldalán, a segélyhely előtt és után mintegy száz méter távolságban, betonba ágyazott, vascsövekre rögzített, ugyanilyen egyezményes jelű táblák hirdetik a segélyhely közelségét.

e) A Magyar Vöröskereszt Egylet Önkéntes Motor Testülete (Ö. M. T.) azzal a céllal alakult, hogy a Magyarország területén előforduló mindennemű közlekedési balesetknél szükséges elsősegélynyújtásnál közreműködjön. Az Ö. M. T. gépkocsizó, motorkerékpáros, motorcsónakos és repülőtagjai a szervezeti szabályzatuk értelmében kötelesek a vett értesülés után saját gépjárműveikkel azonnal a közlekedési baleset színhelyére kivonulni. A tagok hivatásuk teljesítése közben az Ö. M. T. számára rendszeresített sapkát és vöröskeresztes karszalagot viselik.

A helyszínén a csendőrnök ügyélnie kell arra, hogy elsősegélynyújtás közben a nyomok meg ne semmisüljenek. A sérültek eredeti fekhelyét és fekvési helyzetét rögzíteni kell. A balesetben szereplő járművek helyzetén változtatni nem szabad. Ha alattuk fekvő személy kiszabadítása szükséges, a jármű és az áldozat helyzetét emlékezetbe kell vésni és a személy kiszabadítása után a járművet (ha bebizonyosodott, hogy az áldozat már nem él, azt is) az eredeti helyzetbe vissza kell helyezni, abból a célból, hogy az eredeti állapot lefényképezhető legyen.

A mentési munkálatok után mielőbb több oldalról fényképfelvételeket készítsünk. Elv az, hogy a felvételekkel lehetősen az eredeti, változást még nem szenvedett helyszíni állapotot rögzítsük.

Ha valamely sérült személy állapota életveszélyes lenne, bizalmi egyének jelenlétében a baleset főbb körülményeire

vonatkozólag ki kell kérdezni és szükség esetén a Szut. 299. pontja értelmében intézkedjünk jegyzőkönyvi kihallgatása iránt.

Az elhunyt, vagy tehetetlen áldozatok értékeinek biztosításáról sem szabad megfeledkezni, mert az értékek a zűrzavarban, segélynyújtás közben, sokszor mentés ürügye alatt elveszhetnek. Az értékeket jegyzék alapján őrizetbe kell venni és amennyiben bűnjelet nem képeznek, pontos átvételi elismervény ellenében az igazolt és átvételre jogosult hozzátartozóknak át kell adni. Ha ez nem volna lehetséges, címkével ellátva adjuk át az illetékes községi előjáróságnak.

3. Az általános helyszíni szemle.

Az elsősegélynyújtás és az azzal kapcsolatos intézkedések után tekintsük át a helyszínt és nagyjában tájékozódjunk arról, hogy „mi történt?”.

A lehetőségek a következők:

- a) gépjármű összeütközött másik járművel.
- b) jármű elütött, vagy elgázolt valakit, vagy valamit.
- c) jármű nekihajtott valamely szilárd tárgynak (építménynek, távirópóznának, kőrakásnak, kerítésnek, sorompónak, töltésnek, ároknak stb.).
- d) jármű felborult (a lendület ereje folytán, vagy mert lejtőre került).
- e) valamely személy járműről, hátasállatról leesett, szerencsétlenül leugrott (egyensúlyvesztés, lovak megbokrosodása, ittas állapot, elsédülés stb.), vagy valamely személy a robogó járműből vigyázatlanul kihajolva valaminek nekiütődött.
- f) a gépjármű üzemzavart szenvedett (pl. tengelytörés, kigyulladás, robbanás, kerékkiesés stb.).
- g) a jármű ellen merényletet követtek el. Ilyen merényletek elkövethek rálövessel, megdobálással, robbantással, vagy gépjárműcsapdák állításával (pl. dróthuzal kifeszítése az úton, torlaszok emelése, éles szegek és üvegcserepek elhintése stb.), vagy végül a járműveknek szándékos előzetes megrongálásával, pl. csavarok meglazítása tréfából, bosszúból, vagy versenyeknél érdekből.
- h) más rendkívüli, különleges esetek. Pl. a kilógó sált elkapja a forgó kerék és megfojtja az utast. (Egy híres táncosnő esete.) Vagy, a csukott kocsiban ülő személyek, a hirtelen fékezés miatt hátul felágaskodó kocsi tetőzetébe verik

a fejüket. Ugyanez előfordulhat, ha a gépjármű, nagy sebességgel, teknőalakú mélyedésen átrobog.

Az általános helyszíni szemle során mindenekelőtt ideiglenesen biztosítani kell az elmúlás, változás veszélyének kitett nyomokat. A kiszáradás veszélyének kitett nedves nyomokat (kerék, vér, olaj, benzin, stb.), továbbá a szél-fúvásnak, esőnek kitett pornyomokat papírszalagokkal, deszkákkal le kell fedni, míg fényképészeti úton vagy technikai eljárásokkal (gipsz, enyv, stb.) rögzíthetők lesznek.

Ezután állapítsuk meg a baleset szenvedő alanyainak, a balesetben érdekelt egyéb egyéneknek és tanuknak személyi adatait. Ezeket most csak nagyjából kérdezzük ki, hogy a „mi történt?”-re vonatkozó ismereteinket kibővítsük. Az első bemondásokról — különösen a gyanúsított első bemondásairól — készítsünk feljegyzéseket. A részletes kikérdezéseket hagyjuk későbbre, de gondoskodjunk addig is arról, hogy a tanuk egymást, de főleg, hogy az érdekeltek a tanukat ne befolyásolhassák.

Ugyancsak állapítsuk meg lehetőleg pontosan a baleset időpontját és helyét. A baleset idejét néha a gépjárműbe épített, vagy a sértett zsebében lévő óra mutatja, feltéve, hogy a baleset rázkódtatása következtében megállt. A hely megjelölésénél hivatkozzunk a számozott távbeszélőoszlopok és kilométerkövek jelzéseire. A kilométerkövek mindig az út jobb oldalán vannak elhelyezve, s ezek között némely úton százméterenként kisebb hektométerkövek is szoktak lenni. (Jobb oldala az útnak az, amely jobb kéz felől esik, ha a növekvő számjegyű kilométerkövek irányában megyünk.)

A balesetből származó kárt, emberek, állatok sérülési fokát, a járművek és a környezet megrongálódásának mértékét és minőségét is pontosan meg kell állapítani. (Szut. 402. és 403. pont.)

4. Első jelentések és értesítések a helyszínről.

Az eddigi megállapítások alapján még a helyszínén tegyük meg:

az elrendelt első jelentéseket a felettes hatóságoknak és parancsnokságoknak (lásd bővebben „Írásbeli munka“ című fejezet 1., 6. és 7. pontjait);

értesítsük a közlekedési csendőrsöt, de csak súlyosabb esetekben és ha közlekedési őrs a közelben van. A köz-

lekedési örs különleges kiképzésű legénysége ugyanis szakszerűbben tudja a nyomozást lefolytatni;

döntsünk a gyanúsított őrizetbevétele kérdésében (Szut. 44. és 45. §.), kétes esetben kérjünk felhívást a bíróságtól (ügyészségtől) és végül

gépjárműszökés esetén tegyük meg haladéktalanul az üldözés felvételére szükséges intézkedéseket (lásd bővebben a III. Részben).

C) Részletes intézkedések és megállapítások a helyszínen.

Az általános helyszíni szemle folyamán már képet alkothattunk maguknak arról, hogy történt-e büntetendő cselekmény. Ha igen, most részletes megállapításokkal tisztázni kell és bizonyítékokat kell szerezni arra, hogy mi okozta a balesetet, kit milyen mértékben terhel felelősség, mulasztás, vagy gondatlanság.

E célból sorra kell venni mindazokat a tényezőket, amelyeknek a balesetnél szerepük volt, de meg kell állapítani azokat is, amelyek bár balesetknél közreműködni szoktak, de a konkrét esetben mégsem forogtak fenn. (Bővebbet a IV., V. és VI. fejezetben.) E negatívumokat gondos előrelátással azért kell szintén tárgyalni, nehogy a balesetben vétkes személyek ilyeneket később mentségül felhozhassanak (pl. „a levegő páratartalma miatt a szélvédőüveg homályos volt“, „egy gyermek keresztelte az utat s annak akartam kitérni“, „az úttest jeges volt s ezért történt a baleset“ stb.).

Az elváltozások, rendellenességek keletkezésének időpontjait és sorrendjét is gyakran még a helyszínen kell megállapítani, esetleg utólag szakértővel megállapíttatni, mert ennek döntő fontossága lehet. Pl. a gyanúsított azt állítja, hogy a balesetet a gumiabroncs hirtelen kipukkanása okozta. A kipukkant abroncs valóban ott is van előttünk, de ez még nem bizonyítja azt, hogy az abroncs kipukkanása okozta a balesetet, s ezért tisztázni kell azt, hogy az abroncs mikor pukkant ki: valóban a baleset előtt-e, vagy pedig később, annak következményeként. Utóbbi fajta kipukkanás a legtöbb balesetnek velejáró, kísérő körülménve (erőszakos fékezés, nekiszaladás stb.). Vagy pl. a vezető azt állítja, hogy a fék felmondta a szolgálatot. Ilyenkor nemcsak azt kell megállapítani, hogy a fék valóban nem működik-e, hanem azt is, hogy mióta nem, mert lehet, hogy

a vezető már nem működő fékekkel indult el, lehet, hogy azok útközben romlottak el s a vezető mégis továbbvezetett. E két eset között büntetőjogi felelősség tekintetében nagy különbség van, mert a vezető elindulás előtt köteles meggyőződni arról, vajjon a járómű a Kresz. 4. §-ában meghatározott követelményeknek megfelel-e.

Az ilyen technikai szaktudást igénylő kérdéseket többnyire csak szakértő tudja megoldani, azért a kérdéses alkatrészeket biztosítani kell.

Közlekedési baleseteknél igen fontos, hogy a balesetben érdekelt személyek (gyanusított, sértett) magatartását és a balesetet megelőző utolsó pillanatokban folytatott ténykedésüket a legnagyobb szabadsággal megállapítsuk. De nemcsak az egyikét, vagy a másikat, hanem teljes tárgylagossággal valamennyiét, mert csak így nyújthatjuk az ügyészségnek (bírósnak) azt az anyagot, amelyre szükség van, hogy tisztán lásson. A felelősség a balesetért terhelheti A-t, terhelheti B-t, de terhelheti A-t és B-t is. Hiba volna tehát, ha pl. a csendőr csak a vétkesnek látszó fél magatartására vonatkozó adatokat karolná fel részletesen, míg a többiek szerepét csak mellékesen tárgyalná.

Bár ez nem olyan könnyű, a csendőrnek mégis függetlenítenie kell magát az esetleg előzetesen megalkotott véleményétől és teljes tárgylagossággal kell a megállapításokat minden irányban eszközölnie. Hogy mennyire fontos az ügyészség, bíróság szempontjából a részletesség és tárgylagosság, az kitűnik az alábbi példából: Egy az út baloldalán haladó idősebbkorú kerékpárost elütött egy előzni akaró gépkocsi. (Már itt kísértésbe jön a nyomozó előzetes vélemény megalkotására: „ezek a kerékpárosok mindig összevissza karikáznak.”) A vezető előadja, hogy mérsékelt sebességgel haladt, figyelmeztető jelzést adott. Ebben az esetben nemcsak azt kell megállapítani, hogy a vezető valójában milyen sebességgel haladt és vajjon lassított-e, amikor látta, hogy a kerékpáros a jelzést nem veszi magára (nem csagál), hanem azt is, hogy milyen távolságból adta a hangjelzést, melyik készülékkel, hányszor, működik-e egyáltalán a készülék s annak hangja milyen messzire hallatszik? A kerékpárosnál viszont éppen olyan részletességgel kell eljárni: hol haladt pontosan kerékpárjával (a nyomok milyen messze vannak az út szélétől), hallotta-e a hangjelzést, ha igen, hogyan viselkedett utána, milyen sebességgel haladt,

mekkora utat tett már meg aznap (a test és az érzékszervek kimerülése), jól hall-e, nem szállított-e csomagot, stb. stb. De a vezetőre vonatkozólag is meg kell állapítani, hogy a kerékpárosok szerint pontosan hol haladt, mennyire tért ki az előzés alkalmával, mikor kezdett lassítani, mekkora a fékút, milyen fékjei vannak a kocsinak, azok jól működnek-e stb., stb.

A bíróság csak mindezeket a kérdéseket átfogó megállapítások ismeretében képes megítélni a kötelező figyelem és körütekintés fokát és azt, hogy kit, milyen mértékben terhel felelősség a baleset előidézésében. Az előbbi példában pl., ha a kerékpárosról beigazolódnék is, hogy nagyothalló, a vezetőről pedig, hogy mérsékelt sebességgel haladt és a hangjelzést szabályszerűen adta, ebből még nem következik bizonyossággal az, amire gondolni lehetne, t. i., hogy a kerékpáros volt az oka a balesetnek, vagy csak ő egyedül. A Kúria pl. egy ehhez hasonló esetben a következő álláspontot foglalta el: „A túlkölés és mérsékelt haladás még korántsem ad jogot a vezetőnek arra, hogy az útjába akadó embereket elgázolja, mert kötelessége ezenfelül minden tőle telhető más módon is arra törekedni, hogy senki-nek testi épségét és életét ne veszélyeztesse, köteles tehát, ha ezáltal az elgázolást elkerülheti, megállani.” Egy másik esetben a Kúria a következő felfogást vallotta a felelősség kérdésében: „Vádlottnak az út közepén a gépjárműnek háttal álló sértett előtt meg kellett volna állítania kocsiját, mert kellő gondosság mellett előre láthatta, hogy a vásári zajban a túlkölést nem hallott sértett elgázolását csak ily módon kerülheti el, a vádlott azonban ezt elmulasztotta. Vádlott e büntetőjogi felelősségén mit sem változtat az, hogy az esemény bekövetkezésére a sértett gondatlansága is közrehatott”. (Kúria B. H. I. 787. szám.)

Fentiekből látható, hogy milyen körütekintő, minden mellékkörülményre is kiterjedő alapos munkát kell a csendőrnek végeznie az összes érdekelt szerepének részletes és tárgylagos tisztázásával.

A részletes helyszíni szemle során a megállapításokat mindazokra a tényezőkre ki kell terjeszteni, amelyeknek a közlekedési baleseteknél szerepük lenni szokott. Ha e tényezőket az alábbi sorrendben vesszük elő, nem kell attól tartanunk, hogy bármilyen megállapításról megelégedezünk.

Ezek a következők:

- I. A gépjárművezető.
- II. Az egyéb járművezető.
- III. A gyalogjáró (lovas, hajtott állatok vezetője).
- IV. A gépjármű és egyéb jármű.
- V. Az út.
- VI. Az időjárási, látási és hallási viszonyok, valamint az egyéb körülmények.

I. A gépjárművezetőre vonatkozó megállapítások.

A gépjárművezető személye közlekedési baleseteknél az események homlokterében áll. Ezért az ő szerepéi részletesen kell foglalkozni. Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy vezetői jogosultsága megvolt-e, majd részletesen azt, hogy miként ténykedett, milyen magatartást tanúsított a baleset alatt, előtt és után, terheli-e őt valamilyen szabálysértés cselekmény vagy mulasztás.

A vezetői igazolvány ellenőrzése azért szükséges, mert baleseteknél gyakran kiderül, hogy a vezetőnek egyáltalában nem volt igazolványa, vagy hogy lopott gépjárművet vezet.

Hogy a jogosítvány ellenőrzése simán, felesleges idővesztés okozása nélkül és mégis alaposan történjék, annak főkövetelménye az, hogy a csendőrtől otthonosan forgassa a neki felmutatott egyes igazolványokat. Tudnia kell, mit kell ellenőrizni, mit, hol keressen. Aki az ellenőrzés alkalmával életében először vesz kezébe ilyen igazolványt, attól nem várható, hogy az ismeretlen, először látott okmányon eligazodjék és érdemleges „ellenőrzést” tudjon végezni. Ezért nem elég a Kresz. mintáit tanulmányozni, hanem a valóságban használatos igazolványokat természetesen kivételükben és alakjukban többször látni, tartalmukat korábban tanulmányozni, az egyes rovatokkal megbarátkozni kellett, különben megeshetik, hogy a gépkocsivezető falhoz állítja a csendőrt, pl. gépkocsit vezető egyén motorkerékpár vezetésére jogosító igazolványt mutat fel.

A vezetői jogosultság elbírálása.

A vezetői jogosultság előfeltétele 1. a megfelelő képzettség és 2. a megfelelő testi és szellemi állapot. (Kresz. 4. és 72. §-a.)

1. A vezetői előképzettség.

A vezetői előképzettség (gyakorló vezető kíséreléssel, csak bizonyos gépjárműfajta vezetésére jogosított vezető, vizsgát nem tett, jogosulatlan vezető) megállapítására azért van szükség, mert ennek foka vagy hiánya befolyással van a vétkesség és a cselekmény minősítése kérdésében. (Btk. 310. §. 2. bekezdése is különbséget tesz.)

A vezetői jogosultság igazolása igazolványokkal történik. Ezekről meg kell állapítani, hogy nem hamisak, vagy érvényüket veszítették-e, milyen jármű vezetésére (hajtóerő és gépjármű neve) jogosítanak, mely hatóság állította ki, mikor és milyen szám alatt, továbbá, hogy a személy azonos-e?

Az igazolványok különfélék lehetnek. Más igazolványokkal vannak ellátva a belföldi vezetők és mással a külföldiek.

Belföldi vezetők okmányai:

A belföldi vezetők igazolványai a következők lehetnek:

- a) gépjárművezetői igazolvány,
- b) függelékfüzet,
- c) gyakorlójegyet,
- d) katonai, stb. vezetői igazolványok.

ad a). A *gépjárművezetői igazolvány*. Az illetékes gépjárműkerület illetékes elsőfokú rendőrhatalmánya adja ki sikeres vizsga letétele esetén. A vezetői igazolvány személyre szóló, fényképes, másra át nem ruházható. Visszavonásig érvényes. Az igazolványt a vezető magánál tartani köteles, ha elvesztette volna, másodlattal kell rendelkeznie.

A vezetői igazolvánnyal csak olyan gépjárművet szabad vezetni, amilyenre vezetésére az feljogosít. (Személy, teher, különleges, közhasználatú gépjármű, trolleybusz, motorkerékpár, stb.) Közhasználatú gépjármű alatt a köz-

használatú gépjárművállalatok járművei értendők. Közhasználatú gépjárművállalat az a vállalkozás, amely személyek és poggyász, vagy áruk külön-külön, avagy ezeknek együttes fuvarozását, vagy pedig betegeknek, vagy hulláknak szállítását keresetszerűen gyakorolja és amelynek járműveit bárki rendeltetésüknek megfelelően igénybeveheti.

A betétlapok a vezetői igazolványok mellékletei és a gépjárművezető gyors igazoltatásának megkönnyítését célozzák.

ad b). A *függelékfüzet* csak az alkalmazást vállaló vezetők vezetői igazolványának mellékletét képezi.

A függelékfüzetben láthatónak kell lenni az alkalmazó tulajdonos ama bejegyzéseinek, hogy a vezető mikor lépett szolgálatba, illetve mikor lépett ki a szolgálatból.

ad c). Gépjárművezetés tanulására jogosító engedély (*gyakorlójegy*), melyet csak az illetékes gépjárműkerületi hatóság állíthat ki, tehát a községi előjáróság, a főszolgabíró, vagy más rendőrhatalóság nem. Szenélyre szóló, másra át nem ruházható. Érvénye legfeljebb egy hónapra szólhat. Ilyennel közterületen csak vezetői igazolvánnyal rendelkező vezető (felelős oktató) kíséretében szabad gyakorolni. (A büntetőjogi felelősség az oktatót terheli. 3188/1929. B. M. számú rendelet.)

ad d). A *fegyveres erő*, a közbiztonsági szervek, a m. kir. posta gépjárművezetőinek szolgálati úton nyert vezetői igazolvánnyal kell rendelkezniök, de ezek csak a szolgálat tartamára és csak hivatalos gépjárművek vezetésére jogosítanak.

Külföldi vezetők okmányai:

Külföldi vezetők okmányai ahhoz képest, hogy a külföldi vezető a nemzetközi egyezményhez csatlakozott államból származik-e vagy sem, különbözők. A nemzetközi egyezményhez csatlakozott államok névsora a nemzetközi utiigazolványok belső oldalán fel van tüntetve.

a) A nemzetközi egyezményhez csatlakozott államok vezetőjének nemzetközi vezetői igazolvánnyal kell rendelkeznie. Az igazolvány csak egy év tartamára érvényes és láttamozva kell lennie a belépési hely vámhivatala és rendőrhatalósága által. Az igazolvány ellenőrzésekor különösen a fénykép azonosságára kell ügyelni.

Az Ausztria felől érkező személyszállító gépkocsik és motorkerékpárok, idegenforgalmunk fellendülése érdekében, nemzetközi okmányok nélkül (nemzetközi forgalmi igazolvány és nemzetközi vezetői engedély nélkül), pusztán külföldi forgalmi engedéllyel és megkülönböztető jellel (rendszámablálal) az osztrák határon rövidebb ittartózkodásra beléphetnek. E vezetők a magyar hatóságoktól „*Előjegyzési jegyet*” nyernek, mely legfeljebb tíz napra és az ország egész területére érvényes. E jegyet a külföldi vezető az ország területén való tartózkodása alatt állandóan magánál tartani, s igazoltatás esetén felmutatni köteles (158.900/1933. sz. B. M. rend., lásd 11/1933. sz. Cs. K.).

Ezenkívül a m. kir. pénzügyminiszter hozzájárult ahhoz, hogy Ausztria felől Magyarország területére személygépjárművek, az osztrák Automobil Club, vagy az osztrák Touring Club által kiállított, *tíz napig érvényes triptyque*-kel beléphessenek. Ilyen vezetők ugyanazon elbírálásban részesítendők, mint az „*Előjegyzési jegy*”-gyel ellátott vezetők, vagyis mentesek a nemzetközi gépjármű forgalmi igazolvány, illetőleg nemzetközi vezetői igazolvány felmutatása alól.

b) A nemzetközi egyezményhez nem csatlakozott államok vezetőinek a következő igazolványokkal kell ellátva lenniök:

Saját országuk vezetői igazolványával, ezenkívül a belépési vámhivatal

„*Belépési tanúsítvány*”-ával, mely csak órákra érvényes (mégpedig a belépő vámhivataltól a legközelebbi elsőfokú rendőrhatalósághoz való utazásra), ezután pedig

„*Idéiglenes gépjárműközlekedési igazolvány*” szükséges, melyet az előbb említett rendőrhatalóság állít ki és amellyel Magyarország területén 14 napig vezethetnek.

A határszéli gépjárműforgalom tekintetében a Kresz. 94. §-a, valamint a 261.340/1929. B. M. sz. rendelet 5. pontjában foglalt rendelkezések irányadók.

A külföldi vezetők természetesen szintén kötelesek közlekedésrendészeti szabályainkhoz alkalmazkodni. Ezekről oly módon szerezhetnek tudomást, hogy a vámhivatalok átadják nekik a közlekedésrendészeti szabályaink rövid összefoglalását, melyet a magyar kormány külföldiek számára több nyelven összeállított és a vámhivataloknak megküldött.

Ha az ellenőrzés során kiderülne, hogy a vezetőnek nincs szabályszerű vezetői jogosítványa, fel kell őt szólítani, hogy a gépjárműről szálljon le. A gépjárművet azután a tettenérés helyén őrizetbe kell venni és gondoskodni kell arról, hogy a községi előjáróság elszállíttassa. Semmiesetre sem szabad a járműre felszállni és a jogosulatlan vezetőt arra utasítani, hogy a községi előjáróságra hajtson. Tilos ez azért, mert egyrészt a csendőr törvénytelen cselekedetre nem adhat utasítást (engedély nélküli vezetésre való felbujtói bűnrészség), másrészt, mert a jogosulatlan vezetés közveszélyt jelent és az ebből eredő károkért a csendőrt anyagilag is felelősségre is vonhatják. (Néhány esetben a közbiztonsági közeg, ilyen helytelen eljárása miatt, maga is megsérült, egy esetben életét is veszítette.)

2. A vezető testi- és lelkiállapota.

A jogosult vezetés második feltétele a józanság és a testi alkalmasság, az ép érzékszervek.

Ittasság. Míg az ittasság más bűncselekményeknél beszámítást kizáró ok lehet, addig az ittas állapot vezetés közben már magában — károkozás vagy egyéb törvénysértés nélkül is — büntetendő cselekményt képez (Kresz. 4. §. első bek. és 119. §.). Északamerika egyes államaiban, ahol az alkoholtilalom megszüntetése óta a balesetek száma rohamosan emelkedik, az ittas állapotban való vezetést újabban fegyházzal büntetik, ujsághírek szerint Oroszországban pedig halállal.

Ittasság gyanúja esetén az ittasság fokát lehetőleg a legközelebbi helyhatóság útján igénybeveendő orvossal kell megállapíttatni és arról orvosi bizonyítványt beszerezni. Az orvosi bizonyítvány már a vezetői igazolvány esetleges elvonása szempontjából is fontos.

Az ittasság, illetve a vér alkoholtartalmának meghatározására ma már megbízható eljárások állnak az orvostudomány rendelkezésére. A legelterjedtebb a Wildmark-féle vizsgálóeljárás, mely ezrelékben mutatja ki a véralkoholt, amiből következtetni lehet, hogy két jármű közül melyiknek a vezetője volt ittas, más esetekben, hogy az elűtött járókelő vagy a vezető állt-e az alkohol befolyásoló hatása alatt. (A bajor kormány az új közlekedési rendeletben már felhatalmazza a közbiztonsági közegeket, hogy orvossal vérpróbát vétsenek. Svédországban a vezető ittas-

ságának megállapítására az orvosok szintén vérpróbát vesznek, azt beküldik a Lundban székelő orvosvegyi-intézethez a vér elemzése céljából. Londonban a rendőrség a következő eljárással kísérletezett: az ittasságra gyanús személynek kis léggömböt kellett felfújnia, s az így konzervált lehetet azután a szakértő alkoholtartalmára megvizsgálta.)

Az ittasság tényén kívül a lehetőséghez képest meg kell állapítani, hogy a vezető hol, mikor, mennyit és mit ivott, s vitt-e esetleg az útra is magával szeszesítalt. Az ittasság fokának jeleit, külső megnyilvánulásait szintén tárgyalni kell (beszédmodor, járás, álmoság, alkoholbűz, dadogás, bőbeszédűség, rosszullet, kötekedési hajlam, káromkodás, elérzékenyülés, rendetlen ruházat stb.). Ha az ittasságban gyanús vezető életét veszítette, a boncolás fogja megállapítani, hogy milyenemű és mennyi szeszesitalt találtatott a szervezetben.

Azokat a vezetőket, kik ittas állapotban vezetnek, a gépjárműről le kell szállítani s az elkövetett kihágás folytatását be kell szüntetni, mert e fellépés mellőzése által veszély vagy érzékeny kár következhetne be (Szut. 349. és 64. pont 10. alpont). Idült alkoholistának nem is lehet vezetői igazolványa.

Testi fogyatkozások. A testi alkalmasság tekintetében meg kell állapítani, hogy a balesetet okozott vezető nem szenvedett-e olyan fogyatkozásban, amely a gépjármű vezetésére alkalmatlanná tette, nem állott-e be ilyen fogyatkozás a vezetői igazolvány elnyerése óta? Igazolva van-e a vezetői igazolványon közhasználatú gépkocsi vezetőjénél az évenként, egyéb gépkocsi vezetőjénél a háromévenként meg-tartandó orvosi vizsga eredménye?

Gépjárművezetőknel különös figyelmet érdemel a *színvakság*, mint rejtett testi fogyatékoság. *Teljes színvakságnál* az illető nem különböztetheti meg a színeket, azokat csak különböző világos árnyalatoknak látja, s csak a fekete, fehér és szürke színekkel szemben van érzete. E hiba mellett rendszerint csökkent éleslátás és fényiszony is szokott fennforogni. *Részleges színvakság* esetén a színvakság a vörös, zöld, vagy az ibolyaszínekkel nyilvánulhat meg. A vörösre színvak a vörös színt halványpirosnak látja, a zöld, sárga és barna színek szürkés árnyalataival; a bíbort kéknek és lilának; az égővöröst sötétzöldnek, sötétbarnának vagy sötétszürkének. A zöldre színvak a bíbort szürkének,

az égőpirosat sárgászöldnek és világosabb kéknek látja. Nyilvánvaló, hogy a vörös és zöld színekre való égvén a vezetésre alkalmatlan, mert a vörös és zöld szín a forgalom irányításában nagy szerepet játszik. (Tilos — szabadjelzés, stoppfény, piros figyelmeztetőjelzés stb.) A férfiaknak kb. 4%-a, a nőknek 0.4%-a a piros-zöldre színvak. Ezek a feketén és fehéren kívül csak a kékét és a sárgát érzékelik helyesen, míg a többi színeket vagy e két színnel, vagy a szürkével tévesztik össze.

Ha a vezető *szemüveget* köteles használni, ezt a körülményt a hatóság a vezetői igazolványban feltüntette.

Kimerültség. Megállapítást kíván az is, vajjon a balesetet nem okozta-e az, hogy a vezető idegei túlesigáztak voltak, ami különösen nyáron, országokon át való erőltetett utazásoknál, rekordteljesítményekre való törekvések-nél, valamint alkalmazott hivatásos vezetőknél szokott előfordulni.

A vezető büntetőjogilag felelős személyi állapotának és képességeinek olyan hibáiért, amelyekről előre tudhatta, hogy miattuk a vezetésre alkalmatlan. Hasonló elbírálás alá esik a kimerültség, ha a vezető ennek tudatában vállalkozott olyan útra, amely képességeit meghaladta. (Az angol törvény a közhasználatú gépjárművezető számára a megszakítás nélküli út legnagyobb időtartamát 5 és fél órában állapítja meg azzal, hogy újabb utat csak legalább félórai pihenés és élelem-ital fogyasztása után kezdhet meg, de 24 órán belül 11 óránál hosszabb ideig gépjárművet vezetnie egyáltalán nem szabad.)

Nálunk, sajnos, egyes autózemeknél, különösen a teherfuvarozásnál előfordul, hogy üzleti számításból túlzott követelményeket támasztanak az alkalmazottakkal szemben. Néhány heti megerőltetett vezetés után a legerősebb szervezetű ember is elfárad, idegei kimerülnek, szórakozottá és türelmetlenné válik, néha a kormánytól el is alszik. Ilyen esetben a függőviszonyban lévő, kényerét féltő vezető helyett a munkaadót kell, hogy terhelje a felelősség.

Rosszullét. Érthetetlen okokból keletkezett balesetek-nél gondolni kell arra is, hogy a vezető esetleg hirtelen rosszul lett, vagy a baleset előtt hirtelen meghalt. (Eskóros

roham, hirtelenül fellépett elmezavar, szívszélhűdés, stb.) Többször előfordult már az is, hogy a vezetőt a kormánykerék mellett álm fogta el vagy elszunnyadt. Tanulmányozva ez utóbbi állapotot, megállapítást nyert, hogy rendszerint oka az egyhangú, egyenes utakban rejlik, amelyek almosítólag hatnak, különösen a hivatásos vezetők-re.

Megmagyarázhatatlan baleseteknél továbbá gondolni kell CO-intoxikációra, szédüléssel és eszméletvesztéssel. Ez a szénoxidmérgezés főként csukott autónál szokott előfordulni, miért is Limousine-betegségnek is nevezik. Régebben e rosszulletet, a fáradság érzetének fellépését, a tengeri-betegséghez hasonlóan a himbálásra és rázásra vezették vissza; ma már megállapítást nyert, hogy széngázmérgezés az oka. Zárt kocsikban (autóbusz stb.) ugyanis már néhány órai vezetés után szénoxydkoncentrációk lépnek fel, melyeknek hatása a pupillatágulásban is jelentkezik. Soffőrökön végzett vizsgálat szerint ez a pupillatágulás mindig a balszemen jelentkezett.

3. A vezető magatartása és ténykedése a baleset előtt, alatt és után.

A vezetői jogosultság megállapítása után meg kell állapítani azt, hogy a vezető a baleset előtt, alatt és után hogyan viselkedett, miként ténykedett, az eset természetéhez képest nem terheli-e mulasztás vagy szabálytalanság, nevezetesen:

a) meggyőződött-e a jármű *elindítása előtt* arról, hogy a jármű használható állapotban van-e? (Kresz. 4. §.). Pl. a kormány és a fékberendezés működött-e, az ezekhez tartozó csavarok meg voltak-e szorítva, a kerekek rögzítése rendben volt-e stb.

Ismerte-e a gépjárművének azt a szerkezeti vagy felszerelési hibáját, melyből a baleset keletkezett?

b) Kellő *figyelemmel* és körültekintéssel vezetett-e (Kresz. 4. és 5. §.).

A vezetőnek nemcsak az úttestet magát, hanem mindkét oldalát is figyelemmel kell kísérnie és ehhez kell szabnia a sebességet. Minden be nem látott rész mögött leskelődik valamely veszély. A figyelemhez tartozik az is, hogy a vezető útitársaival ne társalogjon, mert a beszélgetés lekötí a figyelmet s akkor a vezető nem képes *minden* figyelmét

előre összpontosítani, nem képes eleget tenni annak a sok kötelességnek, melyek őt a Kresz. szerint kötelezik. Ugyancsak figyelemmel kell lennie az emberi és állati magatartás kiszámíthatatlanságára és gépének az állatokra várható riasztó hatására.

c) A vezető szabályszerűen *előzött-e*?

Az előzés tekintetében fontos elv, hogy az előzés csak másodlagos jog, tehát az előzni akarónak tiszteletben kell tartania mások elsőbbségi jogát. Példával megvilágítva ez azt jelenti, hogy pl. előzés céljából csak akkor szabad az út másik oldalára térni, tehát másnak területét igénybevenni, ha ott szembe nem jön senki.

Az előző jármű a szabály szerint „haladéktalanul” tartozik ismét az útest baloldalára visszatérni. Ez a „haladéktalanul” természetesen úgy értendő, hogy az előzés teljes befejezése után kell haladéktalanul az útest baloldalára visszatérni. Ebben az esetben az előzőtt jármű horzsolása, vonóállatok megsértése nem igen fog előfordulni. Különösen lábhajtású kerékpárosoknál kell a baloldalra való haladéktalan visszatéréssel várni és kellő térközt tartani, mert tapasztalat szerint a kerékpárosoknak meg van az a rossz szokásuk, hogy a hangjelzés elhangzásakor az előzni akaró gépjármű felé jobbra hátrafordulnak s ilyenkor a testsúlyáthelyezés következtében akaratlanul egy-két méternyire az útest közepe felé letérnek.

A vezető betartotta-e a „*balra hajts, jobbra előzz!*” szabályt? (Kresz. 3. és 7. §.) Nem előzött-e tiltott helyen és tiltott körülmények között? (Kresz. 7. §.) Nem nyomta-e ki az előzendőt vagy az előzésben lévőt az útest szélére? (Megelőzés és találkozás esetén az elhajtás legkisebb köze nincs megszabva, de ha az útesten a gyalogút nincs láthatóan határolva, akkor az útest szélétől egy méteres sávot be kell tartani. E szabály betartását különösen akkor kell ellenőrizni, ha valamely gépjármű gyalogjártót vagy kerékpárost üttött el az út szélén.)

Az elől haladó jármű vezetője nem gyorsított-e szintén a megelőztetés meghiusítása céljából?

Autóbusz és tehergépkocsi vezetője meggyőződött-e a tükör segítségével, hogy más jármű nem akarja-e megelőzni? (Kresz. 83/2. §.)

d) A *kitérést* szabályszerűen hajtották-e végre? Szabályszerűen vették-e a kanyarulatot?

Kanyarulatok vételénél gyakori szabálytalanság, hogy a vezető vágja (rövidíti) a kanyarulatot, továbbá, hogy az éles kanyarulatokat nagy sebességgel veszi. Különösen a jobbratartó kanyarokon veszélyes sebesen haladni, mert a centrifugális erő a járművet könnyen a nagy körívhez közel levő árokba sodorhatja. Rosszulépített út, vagyis. ha az útnak a nagy köríven levő külső fele kifelé, az árok felé lejt, csak fokozza e veszélyt.

e) A vezető betartotta-e az előtte haladó jármű mögött előírt *távközt*? Milyen távolságban vezetett mögötte?

Személyszállító járműnek legalább 4, teherszállító járműnek legalább 6 m távolságot kell tartania. E távolságok betartása azért fontos, mert kellő távolság hiányában a vezető elveszti a szemközt jövőkre való kilátását, ha pedig az előlhaladó járműnek hiútelten fékeznie kell, akkor a hátulhaladó beléshalad.

f) A vezető nem vétett-e a gépjárművel való *várakozás, megállás*, a jármű *elhagyásának* szabályai ellen? (Tiltott helyeken, motorleállítás, jármű őriztetése, hátsó világítás bekapcsolása stb. Kresz. 13., 14., 15., 18., 84., 86. §§.)

g) A vezető megadta-e a *figyelmeztetőjelzéseket* az elrendelt módon és alkalmakkor?

A vezetők jelzései kétfélék: *Kar- és jelzőkészülékkel*, valamint *hangjelzőkészülékkel* adott jelzések.

Hangjelzést kell használni akkor, amikor azt a forgalom lebonyolítása s a személy- és vagyonbiztonság megóvása megköveteli. (Kresz. 9. §.) Ezenkívül előzéskor kell az előlhaladó jármű vezetőjének figyelmét felhívni (Kresz. 7. §. 3. p.), míg pl. indításkor, lassításkor, megálláskor stb. csak az előző mondatban említett esetekben kell hangjelzést adni.

Kar- és jelzőkészülékkel a vezetőnek a haladás irányának megváltoztatását, a lassítást és a megállást kell *megfelelő módon és kellő időben* jeleznie. (Kresz. 10. §.)

A járművezetők karjelzéseinek „módját” írásban a Kresz. 10. §-a, képből a Kresz. 1., 2. és 3. ábramintája ismerteti.

„Kellő időben” adott jelzésen azt kell érteni, hogy nem akkor kell jelzést adni, amikor valamely veszélyes állapot beáll, hanem már akkor, amikor ilyen állapot még csak a távoli lehetőség keretében van s ezáltal a figyelmeztettnél ideje legyen kapkodás nélkül cselekedni. Tehát nem olyan

későn és erősen se, hogy ezzel a gyalogjárót megijessze vagy zavarba ejtse. Régi tapasztalat, hogy ha a vezető közvetlenül a gyalogjáró előtt élesen kürtöl, kiszámíthatatlan, hogy a figyelmeztetett mit fog cselekedni. A fejtűveszett, megijesztett személy néha nem várt irányban félreugrik és beleszalad az ugyanakkor kitérni akaró járóműbe, néha egy másik járómű elé ugrik, stb. Ezzel szemben közelről adott kürtjelzés nélkül — hangtalanul haladva — a vezető sokszor baj nélkül elhaladhatott volna. Lófogatú járóművek, hajtott állatok megelőzése előtt a hangjelzést szintén inkább messziről kell leadni, ellenesetben a közelről, váratlanul adott hangjelzés még kevésbé félénk állatokat is megadíthat.

A figyelmeztetőjelzés ne legyen hosszú, különben a vezető saját készülékének hangja miatt nem hallhatja meg az általa nem látott más járóművek figyelmeztető jelzését.

Jelzések tekintetében meg kell állapítani, hogy a vezető hallotta-e (látta-e) a másik által adott jelet, ha igen, mikor, milyen távolságból? Hol volt pontosan akkor, amikor a jelzést érzékelte és hol volt ugyanakkor a jelzést adó járómű?

Figyelembe vette-e a vezető a hatósági közeg jelzéseit, a figyelmeztető táblákat és az egyéb jelzéseket is?

h) A gépjármű *világítása* tekintetében a következőket kell megállapítani.

Szabályos világítás volt-e bekapcsolva (Kresz. 58/3., 82. §.) és milyen lámpák égtek?

Szürkülettől napkeltéig, továbbá sűrű ködben, kellően nem világított alagútban, általában, ha a járómű kellő világosság hiányában nehezen vehető észre, minden járóművet megfelelően ki kell világítani. (Kresz. 15. §.) Nem lakott területen más járóművel, vezetett vagy szabadonhajtott állattal való találkozás esetén a reflektor fényét lefelé kell vetíteni, vagy tompítani kell, illetve a belső reflektoros lámpát el kell oltani. (Kresz. 15/3. §.)

Kellően nem világított lakott helyeken csakis lefelé vetített vagy tompított fényű reflektoros lámpával szabad haladni, míg kellően világított lakott helyeken reflektor egyáltalán nem használható. (Kresz. 15/4. §.)

A „más járóművel való találkozás” alatt értelemszerűen nemcsak a szembetalálkozás, hanem a megelőzés esetét is érteni kell, mert utóbbi esetben a reflektor alkalmazása

már sokszor vakította a vezetőket, s így balesetet idézett elő. Ha ugyanis a megelőző gépkocsi nem kapcsolja ki a fényszórót, akkor annak fénye visszaverődik az előlhaladó gépkocsi szélvédő üvegén és vakíthatja annak vezetőjét. Viszont ugyanez történhetik, ha az előzni szándékozó gépjármű nem kapcsolja ki a világítást az előzés végrehajtása előtt és alatt.

Hogy mi a *kellően* meg nem világított hely, azt a vezető észleli: akkor nem az, ha a vezető a látási viszonyok miatt nem tud tájékozódni, ha a homály miatt más járóművet, személyt, tárgyat idejében nem vehet észre. Erős ködnek azt kell tekinteni, amikor a látási viszonyok annyira csökkentek, hogy a hajtás veszéllyel jár. Homály által korlátozott kilátásnál szabálynak vehető, hogy csak olyan sebességgel szabad haladni, melynek fékútja nem hosszabb a látási távolságnál.

i) A *sebesség* nagy szerepet játszik a közlekedési baleseteknél, ezért meg kell állapítani, hogy a sebesség megengedett és szabályos volt-e?

A gyorsajtás vádja az, amely leggyakrabban merül fel a vezetők ellen, ezért tisztába kell jönni azzal, hogy mekkora lehet a sebesség?

Szabály az, hogy a vezető csak olyan sebességgel haladhat,

1. amellyel — gondos vezetés mellett — a személy- és vagyónbiztonságot, továbbá a közlekedés rendjét nem veszélyezteti,

2. amely mellett mindenkor ura marad járóműjének, vagyis azt szükség esetén kellő időben meg tudja állítani.

E két szabály szigorúbb megköötése a sebességnek, mint a sebességnek kilométerekben való maximálása.

Mikor ura a vezető járóműjének? Ez sok tényezőtől függ: az út állapotától (sár, fagy, hó, por, stb.), lejtőktől, kanyaroktól, a járómű súlyától, a terheléstől, a fékek számától és állapotától, a forgalom nagyságától, a látási viszonyoktól, stb. A vezetőnek mindezekkel a tényezőkkel számolnia kell és csak ezeknek megfelelő sebességgel haladhat.

A fentidézett kettős szabály vonatkozik mind a nem-lakott területekre, amelyekre a Kresz. a legnagyobb sebességet nem határozza meg, mind a lakott területekre, ahol a legnagyobb sebesség 40 km-ben van maximálva. A megengedett 40 km-es sebesség, figyelemmel a kettős szabályra,

tehát nem jelenti azt, hogy a vezető lakott helyen mindig 40 km-es sebességgel vezethet, mert lakott helyen is lehet olyan a helyzet, hogy már 20 km-es óránkénti sebesség is gyorshajtásszámba megy (nagy forgalom, korlátozott látási viszonyok, stb. fennforgása esetén.). A vezetőnek számolnia kell azzal, hogy némely helyen nincs áttekintése (ilyenkor oldalról hirtelen felbukkanhat valamely jármű, vagy személy), számolnia kell továbbá meglepetésekkel, váratlan helyzetekkel, pl. gyalogjárók zavart, észszerűtlen viselkedésével, gyermekek és állatok kirohanásával, stb. Ezt az elvet vallotta a Kúria is, amikor kimondta, hogy: „kétes helyzetekben, különösen, amikor az előre való látás korlátozott, a jármű vezetőjének kötelessége a sebességet annyira csökkenteni, hogy meglepő fordulatok esetén azonnal megállhasson“. (Kúria B. 3393/1928.) Ebből is kitűnik, hogy lakott helyen nem lehet mindig 40 km-es sebességgel haladni.

A fentiekén kívül a vezetőnek nemcsak azt kell tudnia, hogy járműjét rendes viszonyok között általában milyen távon belül tudja megállítani, hanem emellett számolnia kell azzal, hogy felázott útesten a lefékezés sokkal nehezebb. Azt is tudnia kell, hogy a sebesség növekedésével a mozgatott anyag lendülete hatványozottan nő. Ha pl. 20 km-es sebesség mellett négy fékkel két méteren belül képes megállítani járműjét, 60 km-es sebesség mellett ez nem 6, hanem kb. 20, vagy ennél is több méteren belül fog csak sikerülni.

A kilométerekben megállapított, megengedett sebességek, melyeknek túllépését a Kresz. tiltja, a következők:

Személygépkocsik, fűvott gumiabroncsozású tehergépkocsik és mótorkerékpárok lakott területen óránként legfeljebb 40 km, a 3000 kg-nál nehezebb személyszállító gépkocsik legfeljebb 25 km sebességgel haladhatnak, de csak akkor, ha az úttest teljesen szabad és csak a lassításra vonatkozó rendelkezések keretei között. (Kresz. 5. és 81. §.) Autóbuszok, egyéb tehergépkocsik legnagyobb sebességét a hatóság állapítja meg, s ezt a forgalmi engedélyben vagy külön határozatban előírja. (Kresz. 81/2, 97/8. §.) Különleges gépjárművek (traktorok, mezőgazdasági és ipari gépek, stb.) óránként legfeljebb 10 km sebességgel haladhatnak. (Kresz. 95/2. §.)

Miután közlekedési baleseteknél a sebesség igen jelen-

tékeny tényező, nemcsak azt kell vizsgálni, hogy a sebesség megengedett és szabályos volt-e, hanem lehető pontossággal kell megállapítani, hogy valójában mekkora volt a sebesség?

Külföldön a *sebesség ellenőrzése* a következő módokon történik:

1. Ellenőrző járművel. Az ellenőrzést végző jármű a megengedett legnagyobb sebességgel halad, s így minden más, őt megelőző jármű, tiltott sebességgel halad,

az ellenőrzést végző jármű az ellenőrzendő nyomában marad és a saját sebességmérőjén leolvassa a kilométerórát. Megjegyzendő, hogy a használatban levő sebességmérők általában nem megbízhatóan jelzik a km-órát. Még új kocsiknál is tapasztalható, hogy a készülék — nyilván a gyárak üzleti számításából — többet mutat a valóságos sebességnél.

2. Stopperórával. Ez a kissé körülményesebb módszer abban áll, hogy az ellenőrző közeg oldalról megfigyeli, hogy a járművek egy bizonyos előre megmért távolságot mennyi idő alatt tesznek meg?

3. Ellenőrzési célokra külön szerkesztett „Tempométer“-rel, mely ellenőrzési célokra az eszményi mérőeszköz. (Gyártja a jénai Tempométergyár, Jena, Löbdergraben 27.)

Nálunk a járőr, megfelelő eszközök hiányában, igyekezzék a valóban alkalmazott sebességet a következőképpen megállapítani:

Kérdezze ki a sebesség mértékére vonatkozólag a járművezetőt és szemtanukat. A járművezetők bemondásainál szem előtt kell tartani azt a tapasztalati tény, hogy rendszerint kisebb sebességet mondanak be. „Egészen lassan haladtam“, szokta a gyanúsított vezető hangoztatni. Bemondását nehéz ellenőrizni, mert a sebességmérő a jármű megálláskor 0-ra ugrik. (Az az állítás, hogy összeütközés esetén a sebesség nagyságát a sebességmérő műszerről le lehet olvasni, téves, mert álló autó sebességmérője csak 0-át mutathat.) Megbízhatóbbak a szemtanúk bemondásai. Miután azonban a többnyire laikus szemtanúk nem értenek a kilométerórának kifejezett becsléshez, ne kilométersebességet kérdezzünk tőlük, hanem azt, hogy a kérdéses jármű száguldva, igen gyorsan, stb. haladt-e? Igen célszerű hasonlatokkal meghatározni a sebességet (pl. vágató ló, vil-

lamos, személyvonat, kutya, stb.) Célravezethet az az eljárás is, hogy a tanu előtt próbautat tételünk, amikor is a tanu pontosabban fog visszaemlékezni és könnyebben fogja meghatározhatni, hogy a kérdéses járómű a próbautat tevő járóműnél gyorsabban vagy lassabban haladt-e? Ha a balesetben két vagy több járómű szerepelt, kérdezzük meg a tanut, hogy a másikkal viszonyítva melyik és mennyivel haladt gyorsabban?

A sebességre következtetni lehet még a kérdéses járómű által akkori útja folyamán megtett út hosszának és időtartamának egybevetése által. E következtetés azonban csak általános és megbízhatatlan tájékoztatást nyújt. Valamely útszakasznak feltűnően rövid idő alatt való megjárása jellemezheti ugyan a vezető hajtási modorát, de ebből semmi esetre sem mondható ki, hogy a baleset helyén is az átlagosan számított sebességgel haladt. E következtetés legfeljebb más sebességi adatok alátámasztására alkalmas. Ha a baleset helyére a baleset után ugyanabból az irányból oly járóművek futnak be, amelyeket a balesetben szereplő járómű útközben korábban megelőzött és elhagyott, akkor ezeknek utasai felvilágosításokat adhatnak a gépjármű sebességére vonatkozólag és rendszerint megerősödik a gyanu, hogy már korábban is száguldva, kíméletlenül vezetett.

Megbízhatóbban tudja megállapítani a sebességet a szakértő a féknyomokból, illetve a fékút hosszának és a gépjármű adatainak (gyártmány, hengerek száma, súly- és terhelési viszonyok, abroncsok neme és állapota, útviszonyok, stb.) egybevetése révén bizonyos képlet segítségével. (W. Loewenthal mérnök: Fékúttabella gépjárművek számára. Verlag Martin Boerner, Halle a. d. Saale, 1 Márka.) Fékút alatt azt a távolságot értjük, melyet valamely járómű a fékezés megkezdésétől a megállásig befut.

j) A lassításra vonatkozó rendelkezések be nem tartása szintén gyakran okoz balesetet, ezért meg kell állapítani, hogy a vezető nem vétett-e ellenük?

Lassítani kell:

A Kresz. 5. és 86. §-ában felsorolt esetekben (házakból ki- és behajtáskor, keskeny és nagyforgalmú utcákban és utakon, kanyarulatokban, útkeresztezéseknél, útelágazásoknál, javítás alatt álló utakon, nyugtalan állatokkal való találkozáskor stb.).

k) Az útkereszteződések gyakran színhelyei közlekedési baleseteknek, mert ezeknél a vezetők sokszor vétnek a szabályok ellen. Ilyenkor azt kell megállapítani, hogy melyik vezető követte el a szabálytalanságot.

Irányváltoztatás esetén jobbra nagy ívben, balra a belső, kis ívben kell kanyarodni. (Kresz. 8/2. §.)

A keresztezés elsőbbségét a Kresz. 8/3. §-a a következőképpen szabályozza: „Ha a járóművek olyan útkeresztezésnél vagy útkanyarulatnál találkoznak, ahol a közlekedést hatósági közeg (rendőr, csendőr) nem irányítja, a balfelől jövő járóműnek, fő- és mellékútvonal keresztezésénél pedig a főútvonalon haladó járóműnek a többi járóművel szemben elsőbbsége van.”

Hogy az elsőbbség joga megállapítható legyen, mindekelőt tisztázni kell azt, hogy a helyszínen milyen utak kereszteződtek és melyik volt a balról jövő járómű?

Mit kell főútvonalnak tekinteni? Budapesten főútvonal az, amely csúcsára állított, négyzetalakú, piroskeretű táblával van megjelölve, melyen „Főútvonal” felírás látható. A budapesti főútvonalak a 10.000—1930. fk. I. sz. rendeletben névszerint fel vannak sorolva. Vidéken a fő- és mellékútvonalak nincsenek még megállapítva. Addig is, míg az megtörténik, ott csak a községeken áthaladó országutakat lehetne főútvonalaknak tekinteni. Általában a felsorolás sorrendjében a következő szempontok mérvadók:

1. A rendőrhatalóság a főút, mellékút jellegét meghatározza-e?

2. Az utak közül melyik az elsőrendű, melyik az alacsonyabb rendű?

3. Melyik közülük a forgalmasabb? Pusztán a vezetékek alapján valamely út nem osztályozható főútnak olyan úttal szemben, amelyen nincsenek vezetékek, de amely különben forgalmasabb.

Mi a „balról jövő járómű”? E megjelölés első pillanatra megtévesztő, mert hiszen a „balra hajts!” szabálynál fogva minden járómű balról érkezik az útkeresztezés felé. A balrólérkezés irányát azonban mindig a másik járóműhöz viszonyítva kell értelmezni és nem az úttest baloldalához. Ilyen helyes értelmezés mellett, keresztezéskor az egyik járómű számára a másik jobbról fog érkezni, utóbbit számára pedig az előbbi balkéz felől.

1. A vezető helye a járóművön sokszor játszik fontos

szerepet, ezért mindig meg kell állapítani, hogy a vezető hol ült? Jobbról vagy balról van-e a kormánykerék beépítve? Valójában ő vezette-e a kocsit, vagy pedig másnak engedte-e át a vezetést, s akkor ő hol ült? Kik voltak még a járóművön és milyen volt az ülésrend? Szoros ülés nem akadályozta-e a vezetőt mozgási szabadságában?

Sok baleset oka az, hogy a vezető vezetni nem jogosult személynek engedte át a kormánykereket. Ha a baj megtörtént, a valóságot elpalástolni igyekeznek. Ezért a szemtanukat tüzetesen ki kell kérdezni arra vonatkozólag, hogy a vezetői ülésen ki ült? Milyen nemű, korú, külsejű, öltözetű volt az, akit a kormánynál ülni láttak? (Egy esetben csak a bírói tárgyaláson nyert megállapítást a feljelentéssel szemben, hogy a vezetni tanuló színésznő mellett nem a felelős oktató, hanem más férfi ült, míg a felelős oktató a kocsi hátulso ülésén foglalt helyet. Bpesti kir. büntető-törvényszék B. XV. 6930—1930/67. számú ítélete).

m) A vezetőre vonatkozólag meg kell állapítani, hogy *hivatásos* vezető-e vagy sem, továbbá, hogy *mióta* vezet?

Kezdő vezetőknél ugyanis előfordul, hogy válságos pillanatokban elvesztik a fejüket, ilyenkor semmit sem csinálnak, vagy zavarukban a helyes intézkedés ellenkezőjét csinálják. Ilyen vezetéstechnikai hibák lehetnek pl. fékpedál helyett gázpedál lenyomása, gázelvadás helyett több gáz adagolása, csúszós talajon fékezés helyett stoppolás stb. (Franciaországban ilyen „ijedtségi pillanatok”-kal a gyanúsítottak nem is szoktak védekezni, mert jól tudják, hogy teljes mértékben felelősek a vezetés módjáért, éppen ezért óvatosan vezetnek nagymértékben fékezhető járóműveiket.)

n) Mindenkor fontos annak megállapítása, hogy a balesetben cselekvőleg vagy szenvedőleg érdekelt személy

1. mikor *appercipiálta* (fogta fel) a veszélyt, (az akadályt, a másik járóművet, vagy személyt, valamely állapot megbokrosodását vagy beugrását, az abroncs kipukkanását, más személy szabálytalanságát stb.), milyen messze volt az appercipiális pillanatában azoktól és

2. mit tett erre, milyen *ellenintézkedést* tett? (Fékezett, kitért, lassított, túlkölt, futni kezdett stb.)

E két adatra a bíróságnak azért van szüksége, hogy megítélhesse, mennyi idő állt gyanúsított vagy sértett rendelkezésére a megfelelő ellenintézkedésre, a veszély elhárítására, továbbá annak elbírálására, hogy ezidő alatt helyes,

célszerű magatartást tanúsítottak-e, s nem terheli-e őket felelősség az eredmény bekövetkezéséért.

Ha a járómű csúszásba, farolásba került, a vezető tett intézkedéseit szintén meg kell állapítani. Helytelen intézkedések ugyanis a csúszás-farolást elősegíthetik. A helyes eljárás az, hogy nem szabad alkalmat adni arra, hogy a kerekek megcsússzanak. Síkos talajon ez azonban előállhat véletlenül is. Ha a talaj csúszós, nem szabad a kerekek forgási sebességén hirtelenül változtatni, tehát nem szabad a tengelykötést hirtelenül visszabocsátani, hirtelenül fékezni, hirtelenül gázt adni, hanem e műveleteket csak fokozatosan szabad végrehajtani. Csúszós területen ugyanis csak nem szabad nagy sebességgel hirtelenül kanyarodni, mert a centrifugális erő fellépése előidézi a farolást. Gázadagolással azonban a csúszásba került gépjárművet viszont felfogni, hatalomba is lehet keríteni.

o) Végül meg kell állapítani, hogy a közlekedési balesetet okozott vezető megállt-e igazoltatás és segélynyújtás céljából, továbbá *jelentkezett-e* 24 órán belül a baleset után a legközelebbi rendőrségnél? (Kresz. 55. §.)

Első segélynyújtás elmulasztását a bíróság minden esetben súlyosító körülményként mérlegeli az ítéletben.

Felmerülhet az a kérdés, hogy a balesetet okozott vezető ki által való igazoltatás céljából köteles megállni: csak sértett, csak hatósági közeg, vagy bármely más személy kívánságára is? Egy másodfokú ítélet szerint az igazoltatást nemcsak hatósági közeg, hanem a sértett, vagy más is foganatosíthatja. (Budapesti főkap. 4756/1931. Fők. kih. sz. ítélet.)

II. Az egyéb járóművezetőre vonatkozó megállapítások.

A lábhajtású kerékpároknál és más járóművezetőknél (állati erővel vont járóművek, kézikocsik) az előbbi fejezetben tárgyalt általános rendelkezések betartását kell értelemszerűen megállapítani a következő eltérésekkel, illetve kiegészítésekkel:

1. A járóművek vezetőinek hajtási jogosultsága.

A hajtási jogosultság tekintetében a következő szabályok állanak fenn:

a) Forgalmasabb közutakon állati erővel vont járóművet és szabadon hajtott állatokat nem hajthat, illetőleg nem vezethet az, aki 16. életévét még nem töltötte be. (Krsz. 109. §.) Vidéki helyeken, kizárólag a gazdálkodás körében történő kisebb fuvarozás vagy állathajtás esetére azonban ez a tilalom nem vonatkozik.

b) Állati erővel vont közhasználatú járóművet, továbbá fuvarral iparszerűleg foglalkozó vállalat ilyen járóművét csak az hajthatja, aki hajtási jogosítvánnyal rendelkezik. (Kresz. 109. §.)

c) Minden más (tehát nem gépjármű, nem közhasználatú) járómű (pl. szekér, társzekér, kézikocsi, kerékpár stb.) vezetőjének a 10.000-nél nagyobb lélekszámú községekben és városokban, személyazonosságának igazolására alkalmas egyéb okmánnyal kell rendelkeznie. (Kresz. 4. §.) Ezt a rendelkezést azonban vidéken azokkal a gazdálkodásuk körében fuvarozó helybeli gazdákkal és alkalmazottaikkal szemben, akiket a helyi rendőrhatalóság és közegei személyesen ismernek, nem kell alkalmazni. (261.340/1929. B. M. sz. rend.)

„Alkalmas egyéb okmányok“ a következők lehetnek:

Arcképes igazolványok, anyakönyvi hivatali okmányok, munkakönyvek, cselédkönyvek, főiskolai hallgatói igazolványok, rokkantsági igazolványok, katonai igazolványok, továbbá egyéb hatósági igazolványok, ha azokból a szükséges személyi adatok (lehetőleg születési hellyel és idővel) kétséget kizáróan megállapíthatók.

A nem hatóságok által kiállított igazolványok közül elfogadhatók azok a fényképes igazolványok is, amelyeket nyilvánosan ismert egyesületek állítottak ki.

Fényképnélküli egyesületi tagsági jegyek, látogatási jegyek, levelek stb., bár a kilét szempontjából figyelembejönnek, nem tekinthetők a személyazonosság igazolására alkalmas igazolványoknak.

d) Magánfogatok kocsisainak nincs szükségük hajtási igazolványra.

e) Lábhajtású kerékpárosoknak személyazonosságuk igazolására alkalmas, fényképpel ellátott okmánnyal kell rendelkezniük. (Kresz. 102/2. §.) A 10.000-nél kisebb lélekszámú községekben és városokban azonban ilyen okmány nem szükséges.

2. A közlekedési szabályok betartása az egyéb járóművezető részéről.

A gépjárművezetőkhez hasonlóan az egyéb járóművezetőknél is meg kell állapítani, vajjon nem vétettek-e a reájuk vonatkozó szabályok ellen, nevezetesen:

a) A vezető a *kar- és hangjelzéseket* megadta-e?

Hangos szóval figyelmeztelte-e az úttesten haladókat (Kresz. 9. §.), az állatok féltékenységét jelezte-e karjának függőleges feltartásával, ijedező állatait, amennyiben lehetséges volt, a gépjármű haladásának irányában háttal fordította-e? (Kresz. 84. §.) A lassítást, a haladás irányának megváltoztatását és a megállást karjával megfelelő módon, kellő időben jelezte-e? (Kresz. 10., 13/2. §.)

b) Megtartotta-e a *megállásra* vonatkozó szabályokat?

Szabályos módon és helyen állt-e meg? (Csak az úttest szélén, illetve olyan helyeken szabad megállania, ahol a közlekedést nem zavarja, ezenkívül házak, üzletek, utak és hidak bejáratait nem szabad elfoglalni. Kresz. 13. §.) Megállott-e az elrendelt alkalmakkor? (Hatósági közeg intéseire, jelzésére, gyermekcsoportok, testi fogyatkozásban szenvedő emberek, karszalagos siketnémák előtt, továbbá körmenettel, felvonulással való találkozás esetén és villamos megállóhelyeken a fel- és leszállás idejére.) Nem állott-e meg tiltott helyeken? (Villamosok, bérautók stb. megállóhelyein, hidakon, alagutakban, gyalogjárókon stb. Kresz. 13. §.) A vezető az úttest szélén és úgy hagyta-e el járóművét, hogy az forgalmi akadályt nem okozott, gondoskodott-e annak megfelelő őrizetéről? (Kresz. 14. §.)

c) Hajtás közben a kocsis (vezető) nem *hagyta-e el* a kocsit (állatot). Kivétel az ökrösfogat, melynek állatai vezethetők.

d) A vezető nem *aludt-e el* járóművén? (Ez különösen behordás idején gyakori oka a baleseteknek.)

e) Milyen *sebességgel* haladt az egyéb járómű?

A kizárólag személyszállításra szolgáló kocsik (ezek alatt vidéken az üres, rugónélküli falusi szekerek is értendők akkor, ha azokat csak személyszállításra használják), óránként legfeljebb 20 km-es sebességgel, társzekerek és egyéb teherszállító kocsik, továbbá rugónélküli szekerek városokban csak lépésben, míg a rugókon nyugvó kisebb teherkocsik mérsékelt üggetésben haladhatnak. (Kresz.

111. §.) Lábhajtású kerékpáros lakott helyen legfeljebb 20 km óránkénti sebességgel haladhat. (Kresz. 102. §.)

f) Kerékpárosokra vonatkozólag meg kell állapítani azt, hogy

nem előzött-e mást, mint lépésben haladó járóművet, nem futott-e versenyt más járóművel, nem haladt-e más kerékpáros mellett, nem keringett-e körül embereket, tárgyakat s nem vitt-e véghez lakott helyen mutatványokat? (Kormányelengedés.) Leszállt-e az elrendelt alkalmakkor (ha a forgalom biztonsága megkívánja, zárt sorokban menetelő katonai alakulatokkal, körmenetekkel, félős állatokkal, stb.-vel való találkozáskor? Kresz. 102. §.)

III. A gyalogjárók (lovasok, hajtott állatok vezetői) magatartására vonatkozó megállapítások.

A közlekedés rendjének és a lehetőleg balesetmentes közlekedésnek biztosítása érdekében tett törvényes rendelkezések kötelezők mind a vezetőkre, mind a gyalogjárókra. A gyalogjárók, tapasztalat szerint, gondatlan magatartásukkal és a szabályok meg nem tartásával igen sokszor okai a balesetnek. Félmunkát végeznénk, ha a szabályok betartására csak a vezetőket szorítanók rá. A szabályokat a gyalogjáró közönségnek éppúgy meg kell tanulnia és betartania. E téren még sok tennivaló van.

Felnőttek sokszor sportnak, gyermekek játéknak tekintik a robogó járóművek előtt való átszaladást. Gyakran látni, hogy gyalogosok az úttestet harántirányban és nem a legrövidebb merőleges irányban keresztezik, az úttesten társalognak, vagy földreszegezett tekintettel elgondolkodva ballagnak, sőt olvasnak is; gyermekek pedig más játéktér hiányában fogócskát, vagy futballt játszanak. Vidéken munkáscsoportok szívesen bandukolnak egymás mellett haladva, az úttest egész szélességében, haza vagy a munkahelyre, a gyorsan haladó gépjármű túlkölését hallva pedig előbb nehézkesen visszafordulnak, ahelyett, hogy azonnal az út szélére térnének. Néhány pestkörnyéki faluban a vásárnapi korzó helye az úttest; suhancok, lányok akárhányszor virtusból, pajkosságból, a többiek mulattatására, ideoda ugrálnak a gépjármű előtt, vagy a vezető bosszantá-

sára csak az utolsó pillanatban ugranak félre. A gyalogjárók elfelejtik, hogy az úttest elsősorban a járóműveké, miként a járda a gyalogjáróké. Miként a gyalogjárók tiltakoznának a járdának a járóművek által való igénybevétele ellen, akként joggal tiltakoznak a gépjárművezetők az ellen, hogy a gyalogjárók az úttestet a feltétlenül szükséges mérvén túl igénybevegyék. Nem alaptalan a motoros köröknél az a kívánsága sem, hogy a gyalogjárók tanuljanak meg „járni”.

Ha valamely balesetnél gyalogjáró is érdekelve volt, meg kell állapítani, hogy a gyalogjáró megtartotta-e a közlekedésrendészeti szabályokat? (Kresz. 26. §.) Melyik szabály ellen vétett, miben áll a vétkes mulasztása? Nevezetesen:

Helyesen keresztezte-e az úttestet (derékszögben, átkelőhelyen stb.). Ha nem derékszögben keresztezte az úttestet, mekkora szög alatt haladt? (Pl. 30 fok alatt.) A járómű helyes oldalán szállt-e fel vagy le? (Kresz. 22. §.) Kellő figyelemmel és körültekintéssel, továbbá a járóművek stb. forgalmának zavarása és saját testi épségének veszélyeztetése nélkül haladt-e át az úttesten? (Az úttest keresztezésekor az úttest közepéig jobbra, azontúl pedig balra kell figyelni.) A gyalogjáró nem szenvedett-e testi vagy szellemi fogyatékoságban (idegbetegség, aggkor, vakság, sántaság, sükettség, ittasság.) Ha járda nem volt, az úttest szélén, az egyméteres sávon belül haladt-e? (Kresz. 19. §.)

Gyalogjáró elütése esetén pontosan meg kell állapítani a gyalogjáró által megtett útvonalat, az elütés helyét és azt, hogy miként viselkedett a baleset pillanatában. (Elvesztette a fejét, ide-oda szökött, egyik járómű elől a másik alá ugrott stb.) Hallotta-e a vezető jelzését, erre mit csinált, viselkedésével milyen szándékot árult el, milyen hitet keltett a vezetőben? Reagált-e a jelzésre, vagy pedig zavartalanul folytatta-e az útját? Viselkedése alkalmas volt-e arra, hogy a vezetőt megtévessze, zavarbahozza, mást cselekedett-e, mint ami viselkedéséből észszerűen várható volt?

Meg kell állapítani továbbá az áldozat sérüléseinek mi-
benlétét, gyógytartamát, valamint azt, hogy a sérült saját lábán távozott-e el, illetőleg ki, hová szállította? (Erre a kártérítési igények elbírálása végett lesz szüksége a bíróságnak.)

Állatok hajtása esetén meg kell állapítani, hogy a vezető alkalmas volt-e arra, s a vezetők száma is elegendő volt-e? (Kresz. 25. §.) Az állatok vezetője karjának függőleges feltartásával figyelmeztette-e a gépjárművezetőt az állatok félénkségére? (Kresz. 84. §.) Az állatok megfelelő terelésével biztosították-e a vezetők az akadálytalan közlekedést? (Kresz. 25. §.) A lovas lova ijedős, harapós, rugós volt-e? (Kresz. 24. §.)

IV. A gépjárművekre és egyéb járművekre vonatkozó szabályok megtartásának megállapítása.

A Közlekedési Kodex a testi épség és a forgalom biztonsága érdekében a járművekkel szemben is támaszt követelményeket. A nagyobb üzembiztonságot célzó követelmények az egyes járműfajták szerint különböznek s főleg a járművek szerkezetére, felszerelésére, megterhelésére, a rakomány elosztására, a világító- és fékberendezés minőségére vonatkoznak.

A közlekedési balesetek jelentékeny részében a járműben magában jelentkezik a baleset oka. Az ilyen okból keletkezett baleseteknél gyakoribb az, hogy a jármű valamilyen tekintetben nem felelt meg a követelményeknek és csak ritkábban fordul elő, hogy útközben váratlanul fellépő anyaghibák, mint tengelytörés, kormánytörés, fékszakadás, gumihiba stb. idézték elő a balesetet. Ezért mindenekelőtt azt kell megállapítani, hogy a hiány mikor keletkezett: az út megkezdése előtt-e, vagy pedig annak folyamán. A Kresz. 4. §-a szerint ugyanis a vezető a jármű elindítása előtt köteles meggyőződni arról, hogy a jármű az előírt követelményeknek megfelel-e, a Kresz. 2. §-a pedig előírja, hogy közúton csak a közlekedés sima lebonyolítását nem veszélyeztető, használható állapotban lévő járművek közlekedhetnek.

Gépjármű alatt minden géperő által hajtott, sínpályához, vagy vezetékhez nem kötött olyan szárazföldi járművet kell érteni, amely rendszeres használat közben közterületet vesz igénybe. (Kresz. 57. §.)

Gépjárműveknek tekintendők eszerint a közlekedés szempontjából:

a géperejű személykocsik, autóbuszok, autócarok, bérautók,

a tehergépkocsik, betegszállító-, posta-, műhely-, tártány-, tűzoltó-, köztisztasági, vontató- (esetleg hernyószerkezetű) gépkocsik,

a mezőgazdasági és ipari géperejű kocsik, amennyiben közterületet igénybevesznek,

a motorkerékpárok oldalkocsival vagy anélkül,

a sínpálya nélkül, de vezetékhez kötött közúti gépjárművek (trolleybus), melyeknek forgalmát a 163.000—933. B. M. sz. rend. (22/1933. sz. Cs. K.) szabályozza.

Nem tekinthetők közúti géperejű járműveknek azok a motorral együtt legfeljebb 30 kg önsúlyú segédmotoros kerékpárok, amelyek a segédmotor leszerelése után közúti segéskerekpárokként is használhatók.

A járművek adatainak megállapítása.

Közlekedési balesetekben szereplő gép- és egyéb járműveknél értelemszerűen a következő adatokat kell megállapítani:

1. A jármű megnevezését, leírását,
2. a gépjármű „hatósági jelzései”-t,
3. a jármű súly- és terhelési viszonyait,
4. a jármű felszerelésére vonatkozó adatokat,
5. egyéb szükséges megállapításokat.

1. A gépjármű megnevezése, leírása.

A gépjármű minőségét, üzemtechnikai adatait azért kell megállapítani és jelenteni, mert ezekre a bíróságoknak és a mellettük működő szakértőknek van szükségük. Az adatok a következők:

A gépjármű neve (személy, teher, különleges rendeltetésű, verseny stb.),

a motor ereje (a motor lóerőszáma, hengerek száma, fúrat, löket, mely adatok a forgalmi engedélyből megállapíthatók),

a használat módja (magán- vagy közhasználatú),

az erőforrás neve (pl. benzin, villany, gőz),

a gyáros neve (pl. Ford, Buick, Packard stb.),

a kocsiszekerény (karosszéria) neve (pl. nyitott, csu-

kott, sport, stb., lásd bővebben a Függelékben „Gépkocsi-fajták és a gépkocsik alkatrészei“ című fejezetnél), személykocsiknál: az ülések száma (pl. 6-ülékes), a tulajdonos, illetőleg valóságos és jogos üzembentartó neve és lakhelye.

2. A gépjármű megkülönböztető jelei.

(Forgalmiengedély, rendszámtábla, igazolólap.)

A megkülönböztető jelek megállapítása és ellenőrzése azért szükséges, mert előfordulhat, hogy a balesetet olyan gépjármű okozta, amelynek akár üzembiztonsági, akár közlekedésrendészeti szempontból forgalmi engedélyt nem adtak. Előfordulhat, hogy valamely gépjárműre hamis rendszámtáblát alkalmaztak, pl. forgalmi engedélyt nem nyert, vagy lopott, vagy egyéb okból körözött gépjárműveknél.

A megkülönböztető jelek a következők:

- a) a forgalmiengedélyek,
- b) az igazolólapok,
- c) a rendszámtáblák.

a) A forgalmi okmányok.

Ha a forgalmi igazolványok ellenőrzésének szüksége felmerül, meg kell állapítani, hogy a gépjárműnek van-e szabályszerű és érvényes forgalmi engedélye, azt mely hatóság, mikor, milyen szám alatt, milyen jármű számára és kinek a nevére állította ki. A forgalmiengedélyek ellenőrzésének szükségessége olyan esetekben merülhet fel, ha pl. a gépjármű adatainak helyességét illetőleg gyanú merül fel, vagy pl. ha a gépkocsin látszat szerint is többen ülnek, mint amennyi teherbírásra azt engedélyezték.

Megjegyzendő, hogy a forgalmiengedélyt sem a tulajdonos, sem a vezető nem köteles magánál vagy a járművön tartani, ezeknek azonnali felmutatását tehát a csendőrnem követelheti.

Belföldi gépjárművek.

A belföldi gépjárműveknek a forgalmi igazolványok valamelyikével kell ellátva lenniök. Ezek a következők: forgalmiengedély, vagy

forgalmi igazolvány, vagy ideiglenes forgalmiengedély, vagy egy napig érvényes igazolvány, vagy próbaengedély.

A forgalmiengedélyt mindenkor a gépjármű valóságos és jogos üzembentartójának nevére állítja ki az illetékes rendőrhatalóság a megtartott szakértői vizsga után. Viszszavonásig érvényes. Elvesztése esetén a hatóság másodlatot ad ki.

A forgalmiengedély a gépjárművet érintő összes adatokat tartalmazza. (Gépjárműkerület, forgalmi rendszám, gyártmány, a kocsi neve, tulajdonjogi viszonyok, önsúly, teherbírás, a motor, az alváz és a kocsiszekrény adatai, milyen pótkocsi csatolása és a pótkocsi abroncsolásának neve stb.) A forgalmiengedélyen feltüntetett rendszámnak egyeznie kell a rendszámtáblán, az igazolólapon szereplő, valamint az alvázba (kormányrudat tartó hüvelybe) beütött rendszámmal.

A forgalmiengedélyen fel kell tüntetni a gépjármű (pótkocsi) rendőrhatalósági megvizsgálásának eredményét. A 127.000/1932. B. M. sz. rendelettel elrendelt vizsgának igazolása a forgalmiengedélynek „Hivatalos feljegyzésekre szolgáló hely“ című oldalán történik. Ezért a forgalmiengedélyeknek ezen az oldalán a következő szövegű bélyegzőnyomatnak kell feltalálhatónak lennie: „A megvizsgálás céljából bemutatott gépjármű kifogás alá nem esik, a közúti forgalomban résztvehet. Új rendszáma:....“ (Kelt, P. H., a rendőrhatalóság tagjának aláírása.)

Közhasználatú gépjárművek forgalmiengedélyének közhasználatú célra érvényesítve kell lennie, a forgalmiengedélyben tehát a „Közhasználatra megfelelt“ szövegű bejegyzésnek kell szerepelnie.

A közhasználatra szolgáló személyszállító gépjárműveket évenként legalább egyszer rendőrhatalósági megvizsgálásnak kell alávetni, oly szempontból, hogy azok a közlekedésrendészet, a forgalombiztonság követelményeinek megfelelnek-e. A vizsga eredményét a forgalmiengedélyen szintén fel kell tüntetni.

Ha a gépkocsihoz pótkocsi van kapcsolva, a forgalmiengedély „Hivatalos feljegyzésekre szolgáló hely“ című oldalán a gépjárműkerületi elsőfokú rendőrhatalóság egy pótkocsi (póttengely) vontatására jogosító engedélyének kell

lennie. Megjegyzendő, hogy az 1933. évi július hó 27-én kelt 160.922/1933. IX. a. B. M. sz. rend. szerint teherszállító gépjárművekhez egynél több pótkocsit kapcsolni nem szabad. E tilalom alól kivételt képeznek a közúti forgalomban rendszeresen résztvevő s csupán vontatásra szolgáló — tehát személyek vagy áruk, avagy mindkettő szállítására szerkezetüknél fogva alkalmatlan — traktorok. (160.240/1933. B. M. sz. rend.)

Különleges gépjárműveknek (Kresz. 95. §.), ha a gazdaságon kívül rendszeresen nem (pl. csak a termés betakarítására), illetve, ha csak rendeltetési céljukra (pl. faaprítás, cséplés stb.) használják, forgalmiengedélyre nincs szükségük. (Ezek rendszám nélkül is járhatnak.)

A segédmotoros kerékpárokhoz szintén nem kell forgalmiengedély.

„*Forgalmi igazolvány*“-t a m. kir. posta állít ki a tulajdonában lévő és a közúti forgalomban résztvevő valamennyi gépjárműve részére. A rendőrhatalóság által záradékolva, pótolja a forgalmiengedélyt.

Az *ideiglenes forg. engedélyt* gépjárműszakmabeliek (gyárosok, cégek) kaphatják próbamenetek megtartására, próbarendszámmal. (Kresz. 63. §.) Érvényességük rendszerint egy év, de megújíthatók. Ezek, a gépjármű alkatrészeinek és felszerelésének használhatóságáról való meggyőződés céljából tartandó próbamenetekén kívül, elromlott járművek vontatására is jogosítanak. (Kresz. 63. §.) Az ideiglenes forgalmiengedéllyel tett utak ellenőrizhetése céljából tett minden menetet (az indítás idejét, a vezető nevét, az útvonalat, a visszaérkezés idejét) az indítási naplóba be kell vezetni. (Kresz. 63. §.)

Egy napig érvényes igazolványt (hatósági értesítés) a hatósági vizsgán való megjelenés céljából adnak ki s ebben ez a cél kifejezetten fel van tüntetve. (Kresz. 14. sz. minta.) Ilyen engedély esetén a gépjárművet „Vizsgára“ jelzésű táblával kell vinni a vizsgálat helyére.

A *próbaengedélyt* egyes gépkocsik kipróbálására adják ki, próbarendszámmal. Ez három napig érvényes, meg nem hosszabbítható. (Kresz. 63. §.) Gépkereskedők jogosultak ilyenül a vevő kívánságára, a kocsit bemutatása céljából más helységbe is menni, mert ilyen út már maga is próbamenet fogalma alá esik s az sem szükséges, hogy a vevő velük legyen. (3004/1930. B. M. sz. kih. sz.) Próbarend-

számmal ellátott gépjárművek (tehát ideiglenes forgalmi- vagy próbaengedéllyel ellátottak) azonban törvényes munkaszüneti napokon, azaz vasárnapokon és Szent István napján csak 7—14 óra között közlekedhetnek.

Külföldi gépjárművek.

Külföldi gépjárműveknek a következő forgalmiengedélyekkel kell ellátva lenniök:

1. Nemzetközi forgalmi igazolvánnyal, mely egy évig érvényes és meg nem hosszabbítható. (Kresz. 89. §.) Az engedélynek láttamozva kell lennie a belépési vámhivatal által.

2. A nemzetközi egyezményhez nem csatlakozott államok gépjárműveinek saját államuk forgalmiengedélyével kell rendelkezniök.

b) Az igazolólap.

Az igazolólap a gépjármű üzemtartójának nevét és lakhelyét, valamint a gépjárműnek gyártmányát, forgalmi rendszámát és a motorszámot feltüntető rendőrhatalósági igazolvány. Az igazolólapra feltüntetett rendszámnak egveznie kell a rendszám táblán szereplő és az alvázba beültetett rendszámmal.

Gépjárműveknél az igazolólap, fémtokban leolmozva, a szerelvény falára van erősítve, motorkerékpárnál pedig a vezetőnél kell lennie. Az igazolólap elvesztése esetén a vezetőnek másolattal kell rendelkeznie. Előfordulhat, hogy tulajdonosváltás miatt az igazolólap a gépjárműkerületi hatóságnál van. Ilyen esetben, ha a gépjármű egyébként rendben van, a vezetőnek ezt a választ el lehet fogadni.

Segédmotoros kerékpárhoz nem kell igazolólap s az hasonlóképen a „Vizsgára“ menő, valamint a „Vizsgálatról“ jövő gépjárművektől sem követelhető.

c) A rendszám táblák.

A rendszám táblák a következők lehetnek:

Állandó rendszám tábla, melyet minden forgalmiengedéllyel ellátott gépkocsin és oldalkocsis motorkerékpáron, mind elől, mind hátul kell elhelyezni. Oldalkocsinélküli motorkerékpároknál a 159.300/1932. sz. B. M. rendelet 5.

§-a szerint a rendszámábrát csakis hátul kell elhelyezni. (Segédmotoros kerékpáron — éppúgy, mint más lábbal hajtott kerékpáron — névjelző táblának kell lennie.)

Kivételek: az államfő és a királyi hercegek személyi használatára rendelt kocsik, amelyek különleges jelzésűek.

A rendszámábránál annak hitelességét kell ellenőrizni. Hiteles akkor, ha hátulján köralakban és dombornyomásban „Országos Közlekedésrendészeti Bizottság” szövegű felirat látszik és ha a rendszámábrán feltüntetett rendszám egyezik a gépkocsi alvázának első részébe, motor-kerékpárnál a kormányrudat tartó hüvelybe beütött számmal. (Hosszas keresgélés megelőzése végett az ellenőrző csendőr kérdezze meg egyszerűen a vezetőt, hogy rendszáma hol van beütve.)

Próba-rendszámábr. Ezzel csak a próbaengedélyes és az ideiglenes forgalmi engedélyes gépjárművek lehetnek ellátva. A tábla felírása pirosbetűs és pedig gépkocsikon „Próbakocsi”, motorkerékpárokon „Próba” szöveggel. Ez alatt a feketesínű, százas arabszámjegyű rendszám van.

Ha az állandó, vagy a próbarendszámábrá elvesztett volna, az üzemtartó által készített rendszámábrával pótolható. Ilyen pótlás esetén az üzemtartónak ideiglenes igazolvánnyal kell rendelkeznie. Az igazolvány csak akkor érvényes, ha annak kiállítója a gépjárműkerületi-hatóság. Más hatóság (községi előljáróság, főszolgabíró) nem igazolhatja azt, hogy a rendszámábrá elvesztett.

„Vizsgára” jelzéssel ellátott táblát — hatósági értesítés birtokában — azok a gépjárművek alkalmazhatnak a rendszámábrá helyén, amelyek a forgalmiengedély elnyerése céljából tartandó hatósági vizsgálat helyére mennek. Ezt a körülményt a vezetőnek hatósági igazolvánnyal, vagy idézőlevéllel igazolni kell tudnia.

Külföldi gépjárműveknél a jelzések a következők lehetnek:

1. A külföldi gépjármű országának rendszámábrájá és államjelző táblájá.

2. A nemzetközi egyezményhez nem csatlakozott gépjárműveknél: saját államuk rendszámábrájá és a melléje felerősített, rendőrhatalóságunk által kiadott négyzetalakú, fehér alapszínű, zöld körben nyomtatott zöld nagy „V” betűs jelzőtábrá.

3. A járművek súly- és terhelési viszonyai.

A súly- és terhelési viszonyok gyakran járulnak hozzá balesetek előidézéséhez. E viszonyokat azért kell megállapítani, hogy megítélhető legyen, vajjon a vezető (üzemtartót) etekintetben nem terheli-e valamilyen mulasztás. Sokszor ezekre az adatokra a bíróság mellett működő szakértőnek van szüksége, egyes felmerülő műszaki kérdések megoldásához, pl. a sebesség és fékezés kérdéseiben.

A megállapítandó adatok a következők:

A gépjármű *önsúlya*. Ez megállapítható az alvázábráról, a vezető bemondásából, vagy ha a forgalmiengedély nála van, abból, ritkábban becslés által. (Az alvázábrának a gépjárművön könnyen hozzáférhető helyen kell lennie, a járór tehát kérdezze meg a vezetőt, hogy hol van az alvázábrájá felerősítve).

A gépjármű megengedett *legnagyobb megterhelése* mennyi? A megengedett legnagyobb terhelés teherautóknál kg-ban, autóbuszoknál a szállítható személyek száma, az alvázábrán van feltüntetve. (Kresz. 58/f. §.) Autóbuszoknál a szállítható személyek száma a kocsiában is ki van függesztve. (Kresz. 98. §.) A magánhasználatban lévő tehergépkocsikon való személy- (utas) szállítás módozatait a 157.000/1933. sz. B. M. körrend. szabályozza. (Lásd 7/1933. sz. Cs. K.)

Állati erővel vont kétfogatú kocsi terhelése a 60 q-t, egyfogatú kocsié a 25 q-t meg nem haladhatja.

Városokban és nagyobbforgalmú községben lábajtású kerékpáros nem vihet magával utast vagy olyan csomagot, mely a közlekedés biztonságát veszélyezteteti, vagy mely őt abban akadályozza, hogy mindkét kezét szabadon használhassa. Ebet kerékpárhoz kötni tilos.

A jármű *rakománya* terjedeleme tekintetében nem haladta-e meg a megengedett méreteket? Helyes volt-e a felülés veszélye szempontjából a rakomány súlyelosztása és úgy volt-e megerősítve (lánccal, kötéllal), hogy rázkódás, zökkenés következtében le ne essék? (Hordók, tüzelőanyagok leesése a mögötte haladó jármű elé sokszor okozott már balesetet.) A rakomány nem veszélyeztette-e a közlekedést, valamint a testi épséget? (Legfeljebb 2 és fél méter széles s az út színétől számítva legfeljebb 4 méter magas

lehet, de e méretek a kizárólag szálasterményeket szállító, állati erővel vont járóművekre nem vonatkoznak.)

4. A járóművek felszerelése.

A Közlekedési Kodex a közlekedés biztonságának érdekében az egyes járóműveknél meghatározza, hogy milyen nemű és milyen állapotban lévő felszereléssel kell rendelkezniük. A felszerelés hiánya vagy hibás volta gyakran szokott baleseteket okozni, de előfordulhat az is, hogy a vezető a saját egyéni hibája folytán keletkezett balesetet később valamely felszerelési, berendezési tárgynál állítólag bekövetkezett anyaghibára igyekszik áthárítani. Ezért meg kell állapítani, hogy a felszerelési tárgyak, készülékek a baleset után milyen állapotban találtattak?

Ilyen főbb készülékek a következők:

- a) a kormánykészülék,
- b) a fékberendezés,
- c) a világítóberendezés,
- d) a jelzőkészülékek.

a) A *kormánykészülék* tekintetében meg kell állapítani, hogy a baleset előtt rendben működött-e és hogy ilyen állapotban volt-e a baleset után is? Ha állítólag a kormány törése okozta a balesetet, a törött részeket a szakértő számára biztosítani kell.

b) A *fékberendezés* tekintetében meg kell állapítani, hogy a gépjárműnek hány fékje van és azok kifogástalanul működtek-e, mert mit érnek a fékek és mit ér a mérsékelt sebességgel való vezetés, ha a fékek rosszak?

A közlekedés mindinkább gyorsuló irányzatánál, a sebességeknek növekedésével, a fékezés a legfontosabb problémává nőtte ki magát. A kormánykészülék után leginkább a fékek működésétől függ az utasok biztonsága, hibás fékek igen sokszor okoznak baleseteket. (Angliában 16, U. S. A.-ban 15%-át a baleseteknek.) Ezért a fékekre a legnagyobb gondot kell fordítani, különösen télen és nem sík vidéken, mert akkor van gyakran szükség rájuk. Gondatlan vezetőknél sokszor azért nem fognak a fékek, mert a vezetők elmulasztják a fékek utánállítását vagy költségkímélés végett nem cseréltetik ki az aránylag gyorsan elhasználódó

fékbetéteket. Az ilyen kopott fékbetétek következtében azután meghosszabbodik a fékút. A fékeket átlag évenként legalább kétszer utánaállítani, a fékbetéteket pedig évenként felújítani kell. A gépkocsi lemosásakor is elő szokott fordulni, hogy a fékbetétek nedvesek, vagy olajosak lesznek, ilyenkor nem fognak s ha a vezető kötelességszerűen előzőleg nem győződött meg a fékek működéséről, a fékezés szükségének felmerülésekor nem tudja a gépjárművet kellő időben megállítani. Különösen motorkerékpároknál szokott előfordulni, hogy a kézi vagy lábfék nem működik, s ha ilyen csonka fékrendszerű gépjármű gyors lefékezésakor a fékek nem működnek összhangban, a járómű felborulhat, de legalábbis nem állítható meg idejében. Gépkocsiknál a fékerőnek a négy fékre egyenletesen kell elosztva lennie.

Féktörés (fékszakadás) lejtős utakon, a fékek túlságos igénybevétele miatt szokott előfordulni. Kezdő vezetők ugyanis hosszabb fékezésre ritkán használják fel a motort, mert abban a tévhitben vannak, hogy a motorral való fékezés megerőlteti a motort, pedig ha lejtőn lefelé a motort a megfelelő sebességre kapcsolva, annak kompressziójával fékeznek, ezáltal korántsem szenved a motor annyit, mint felfelélhúzáskor.

Minden gépjárműnek egymástól független két fékberendezéssel vagy oly berendezéssel kell rendelkeznie, amely két egymástól független állítószervezettel úgy kezelhető, hogy azok egyike akkor is hatásosan működik, ha a másik elromlott. Az egyik féknek rögzíthetőnek kell lennie. (Kresz. 58. §.) Ha a gépjárműnek négy fékje van, azt hátul az egyik sármentőn levő pirosvonalú, egyenlőoldalú háromszög jelzi. Pótkocsin a vezető üléséről, vagy a fékező üléséből kezelhető biztos működésű féknek kell lennie. (Kresz. 59. §.) A gépkocsiról nem fékezhető pótkocsin — több pótkocsi vontatása esetén minden pótkocsin — külön fékezőt kell alkalmazni. (Kresz. 88. §.) Lábhajtású kerékpárnak kézi, úgynevezett dörzsfékkal, kocsinak (kézikocsi kivételével) használható fékszerkezettel kell ellátva lennie, de a síkságon közlekedő, állati erővel vont gazdasági járóművek e rendelkezés alól mentesítve lehetnek. (Kresz. 12. és 100. §.) Megjegyzendő, hogy motorral el nem látott kerékpárok a Kresz. 100. §.b) pontjában megállapított kézi,

ú. n. dörzsfék helyett szalagfékkel is felszerelhetők. (164.612/1933. B. M. sz. rend.)

c) A *világítóberendezés* tekintetében meg kell állapítani, hogy az szabályszerű-e, működött-e, mekkora távolságra világított s milyenemű a világítás (villany, acetilén stb.).

Gépkocsin, oldalkocsis motorkerékpáron elől legalább két, hátul (az utolsó pótkocsin) egy fényforrásnak kell lennie. Mind a gépkocsiknál, mind az oldalkocsis motorkerékpároknál a hátsó fényforrásnak a rendszámtáblát megvilágító része olyan erős legyen, hogy a rendszámtábla mindegyik betűje és számjegye 25 méter távolságról is jól olvasható legyen, a gépkocsiknál azonban e hátsó fényforrásnak 8 gyertyafénynél gyöngébbnek nem szabad lennie. A fényforrás hátrafelé világító piros fénye tompított legyen. Oldalkocsi nélküli motorkerékpáron elől egy lámpának, hátul piros prizmának kell felszerelve lennie. (Kresz. 58, 82. §. és 127.000/1932. B. M. sz. rend. 9. §-a és a 159.300/1933. B. M. sz. rend. 5. §.) Lábhajtású kerékpáron (csak szürkültől napkeltéig) elől szintelen üvegű lámpát, hátul piros prizmát kell alkalmazni. Állati erővel vont járműveken és kézikocsikon jobboldalon legalább egy fehér lámpának, hátul piros prizmának kell lennie. E rendelkezés nem vonatkozik a kizárólag gazdasági célt szolgáló falusi járművekre (szekerekre, szánokra stb.), de csak akkor, amikor azokat csupán a gazdálkodás körében szükséges vidéki helyi (pl. gazdaság — tanyaközti) fuvarozásokra használják. Ha azonban ilyen járművek bármily célból távolabbi közúti vagy nagyobb városok belterületét érintő forgalomban vesznek részt, azokat is megfelelő világítókészülékkel, illetve fényvisszaverő üveggel kell ellátni.

Társzekereket hátul is meg kell világítani. Társzekér fogalmát a 127.820/1932. B. M. sz. r. akként határozza meg, hogy világítás szempontjából társzekérnek az iparigazolvánnyal rendelkező fuvarosok fuvarozásra szolgáló, oldalfallal magasított, állati erővel vont löcsös szekereit kell tekinteni.

A hátsó világítás elmulasztása különösen gömbfaszálítmányoknál (gerendák, rönkök stb.) szokott borzalmas sérüléseket okozni, amennyiben a szálfák felnyársalják a gépjárművezetőt vagy a gépjármű utasait. Németország-

ban többször előfordult, hogy az országúton éjjel menetelő katonai alakulatokba nagy sebességgel haladó gépjárművek beleszaladtak. Ezért a birodalmi közlekedési minisztérium intézkedésére most az ilyen menetoszlopok legutolsó tagjának hátára vörös lámpát kell akasztani.

d) A *jelzőkészülékek* tekintetében meg kell állapítani, hogy azok elég erős és jólhallható hangot adnak-e? Gépjárművön minden körülmények között kell *kézi kürtnek* lennie. Motorkerékpárnál magashangú, egyéb gépjárműnél mélyhangú legyen a jelzőkészülék, kerékpáron pedig legalább 30 méterre hallható csengő legyen. (Kresz. 58/g, 100/c. §.)

A csukott, valamint a baloldaltól kormányozott személy- és tehergépkocsiknál a megvilágítható *mechanikai irányjelzőkészülék* meg van-e a jobboldalon? (Kresz. 58/i, 83/3. §.) Megjegyzendő, hogy e rendelkezés csak arra az esetre vonatkozik, ha tárcsaalakú (jobbra és balrakanyarodást mutató) irányjelzőkészülékről van szó. Ha ellenben nyílrendszerű az irányjelzőkészülék, akkor azt — ugyan-csak a vezető fejmagasságában, a szélvédőüvegénél — baloldalon is el kell helyezni s mindkét nyíl-irányjelzőkészüléknek megvilágíthatónak kell lennie.

Csukott kocsinak a jelzőkészülék szempontjából azt kell tekinteni, amelynél a jobboldalon ülő vezető nyílás hiányában nem tud karjelzést adni.

A gépjárműre vonatkozólag ezenfelül még a következőket kell megállapítani:

A vezetőnek a vezetőülésből jó kilátása volt-e minden irányban? Teherkocsiknál és autóbuszoknál volt-e visszapillantó tükör felszerelve? (Kresz. 58/e, 59/2 b. §.) A február elsején kelt 193.578/1934. B. M. sz. rend. nyomatékosan felhív ezen visszapillantó tükrök fokozottabb ellenőrzésére!

A gépjárműnek volt-e már balesete, ha igen, alávon-ták-e utána műszaki vizsgának?

A gépjármű volt-e biztosítva baleset és lopás ellen, ha igen, milyen összegre, mióta és kinél? (Régi gépeknél gondolni kell biztosítási csalásra.)

Gépjármű-égés esetén meg kell állapítani, hogy volt-e védőszita a betöltőnyílásban, dohányoztak-e nyitott benzín-

tartálynál, a benzincsap zárva vagy nyitva volt-e. (Többnyire a szakértő fogja csak megállapítani azt, hogy a porlasztókészülék valamilyen hibája, a benzinvezeték valamilyen eldugulása, rövidzárlat vagy kábeltörés folytán keletkezett szikra idézte-e elő az égést.)

Motorkerékpároknál azt kell megállapítani ezenfelül, hogy volt-e hátsó pótülés, volt-e oldalkocsi, ha igen, jobbról-e vagy balról, hány köbcentiméteres, hány kerékfékes? Ha az oldalkocsi leválása okozta a balesetet, szakértő bevonásával meg kell állapítani, hogy az oldalkocsi szakszerűen volt-e kötve, hány kötéssel?

Állati erővel vont járóműveknél meg kell állapítani a járómű nemét (nehéz teherszállító, országos járómű, személyszállító kocsi stb.). Mennyi volt a befogott állatok és hozzákötött állatok száma? Kétkerekű teherkocsi elé legfeljebb 5 vonóállatot, kétkerekű személykocsi elé legfeljebb 3 lovat, négykerekű teherkocsi elé legfeljebb 8 lovat vagy 6 ökröt, négykerekű személykocsi elé pedig legfeljebb 6 lovat szabad fogni, egy sorban csak 3 állatnak szabad lennie. Kivételek: a hosszú meredek lejtők, mezőgazdasági gépek, nagyobb havazás stb. (Kresz. 105. §.) A kocsizozat hátul 2-nél több állatot, vagy a vonóállatok mellé 2 állatnál többet kötni tilos. (Kresz. 106. §.) Kettőnél több kocsit egymáshoz akasztani nem szabad, kivételt képeznek a mezőgazdasági gépek. (Kresz. 108. §.) Bár a Kresz. szánokat nem említi, a korlátozások természetesen azokra is vonatkoznak.

A járómű *helyzetét*, amelyben a baleset után maradt, pontos mérésekkel rögzíteni kell. Ecélből a járómű több pontját két maradandó tárgytól (fától, kilométerköttől, lámpától, jelzőtáblától, útaróktól stb.) meg kell mérni. Ugyancsak meg kell mérni a járómű hosszát és szélességét (alapul véve a legszélesebb részeket, a sármentőket, illetve a rakományt), s meg kell állapítani, hogy az első kerekek az utolsó kormányozási ténykedés folytán milyen irányban maradtak állva?

Ha a járómű a helyszínelés befejezése után nem volna azonnal elszállítható, az útról félre kell vontatni és őrizetéről gondoskodni kell, mert előfordult már, hogy feledékenységéből őrizetlenül hagyott gépkocsik értékesebb alkatrészeit arrahaladó sofförök vagy suhancok leszerelték és ellopták.

V. Az útra vonatkozó adatok megállapítása.

Bár a statisztika nem mutatja ki pontosan, hogy az útviszonyok mily százalékban okoznak közlekedési baleseteket, kétségtelen, hogy sok esetben helytelenül épített, elhanyagolt állapotban lévő utak, gyakran hiányos biztonsági berendezéseikkel és tartozékaikkal, is okoznak baleseteket. Elég csak utalni a halálsorompókra, éles kanyarokra, homokkal felületesen kitöltött gödrökre, áttekintést nem nyújtó szakaszokra, stb. Az új építési módok szerint épített elsőrendű utakon hosszú, egyenes szakaszok vannak, amelyeken a kilátást kevés tárgy zavarja meg, az elkerülhetetlen kanyarok sugara nagy, az úttest széles, az útburkolat kifogástalan állapotban van. Ezért az ilyen utakon, szem előtt tartva a nagyobb forgalmat, ritkábban fordulnak elő balesetek, mint az alacsonyabbrendű utakon.

Az út tekintetében a következőket kell megállapítani és jelenteni:

1. Az út nemét és a burkolat mineműségét (ezeket a fejezet végén külön ismertetjük);

2. az útburkolat állapotát, fogyatékosait, pl. kijárt út, erős autóbusz- vagy teherforgalom következtében hullámos barázdák, homokkal kitöltött lyukak, kavicsal felöltött kikoptatott kanyarok, esőzéstől felpuhult, sáros, havazástól ázott burkolat, stb.;

3. éjjeli vagy borús időben tett utazások esetén: milyen volt az úttest színe? A fehér úttest ugyanis megnöveli a látótávolságot, az akadályok jobban elűtnek az úttesttől;

4. az út szélességét ároktól-árokig (ez a „korona”, mely a padkákban és a köpályákban tevődik össze) és külön-külön a gyalogjáró (padka), a köpálya és a nyári út szélességét;

Gyalogjárónak tekinthető az út szélén lévő az a szalagsáv, amely a kocsizozattól láthatóan el van választva. Az elválasztást nemcsak magasabb fekvés, hanem határkövek, cölöpök, barázdák, füves sávok is jelezhetik. Ha tehát a kocsizozat másnemű és a széle más kivitelű, akkor a szélét gyalogjárónak kell tekinteni.

Ahol gyalogjárda bármi okból nincs, vagy ahol az úttesttől szemmel meg nem különböztethető, ott a gyalogosok az út széle mellett, az útnak legfeljebb egyméternyi sávján fokozott gondossággal járhatnak. (Kresz. 19. §.)

5. az út felületét (domború, egyenes, az árkok felé gyengén vagy erősen lejt, a menetirányban kb. hány fokos emelkedés, stb.);

6. az út határolását a baleset színhelyén (fák, cölöpök, karfák, vezetékpóznák, árkok, sövények, töltések, víz, szakadék, stb.);

7. van-e úgynevezett nyári út s az milyen állapotban van? A nyári út különösen esőzések idejében szokta a baleseteket elősegíteni.

8. Kanyarulat (egyszerű vagy kettős, úgynevezett „S” kanyar) volt-e a baleset színhelyén? Ott a korlátok, az oszlopok, a fák törzse fehérre voltak-e meszelve? (Kresz. 43/4. §.)

9. Az akadályok mineműsége: lyukak, kőrakások, útburkolatfelszakítások, útjavítások, álló közlekedési eszközök, mély kerékvágások, lejtők, csúszós sínek, sorompók, elhányt tárgyak (pl. leesett fahasábok, deszkák, stb.), a kilátást akadályozó építmények (különösen kanyarulatok, útkereszteződések és sorompók közelében), mint pl. hirdetőoszlopok, bódék, sövények, kerítések, dombok, facsoporok, stb.

10. Az útmenti viszonyok tekintetében milyen tényezők járultak hozzá a baleset előidézéséhez? Pl.: kerítésekre kifeszített színes ruhák, melyektől a vonóállatok megbokrosodtak, vagy az úttesthez közelfekvő kapuk, melyekből gyermekek, állatok rohantak ki stb.

11. Az időjárási viszonyok és évszakok behatásai az útra, amelyeknek következtében az útfelület csúszóssá vált, pl.: por, hó, víz, fagy, levélavar, sár, stb., s amelyek az akadálytalan hajtást vagy az eredményes fékezést megnehezítették. Kifolyt és szétsepert olajfoltok szintén csúszóssá tehetik az úttestet.

12. A sorompók közismerten sokszor okoznak baleseteket. E balesetek többnyire éjjel, vagy borús időben fordulnak elő s sajnos, a legsúlyosabb kiménetelűek közé tartoznak. Az országban számos helyen vannak úgynevezett „halál-sorompók”. Ha a balesetet sorompó okozta, meg kell állapítani, hogy a sorompó felszerelése és kezelése szabályszerű volt-e?

Minden sorompót harántirányban piros-fehérszínűre kell festeni. Közutakon a leeresztett sorompókat szürkülettől napkeltéig és sűrű ködben közepén, legalább 50 méter

távolságból előlről és hátulról jól látható, 150 cm magas oszlopra erősített pirosüvegű lámpával kell megvilágítani, vagy fényvisszaverő üvegtesttel kell ellátni. (Kresz. 47. §.)

Újabban a közigazgatási hatóságok és a vasút képviselői külön bejárásokkal országszerte megállapították azokat a vasúti sorompókat, amelyek feloldhatók voltak. E sorompókat eltávolították és helyükre jelzőoszlopokat (ú. n. fűtőjelzőket) kellett a vasútnak állítania. A jelzőoszlopok legalább 2 méter magas, előlről fehér-kékre sávozott (15 cm széles sávok), hátul szürkészínű faoszlopok. Ahol sorompó nincs, fővonalakon e jelzőoszlopoknak minden esetben, helyi érdekű vasútvonalakon csak akkor kell meglenniök, ha a mozdonyról 150 méter távolságból az átkelés helyén jobbra-balra 25 m szélességben a terepet nem lehetne áttekinteni.

Ugyanezen időben a kereskedelmi kormány megkezdte a törvényhatóságokat, hogy a vasúti átjáróknál és közúti kanyarokban a kilátást biztosítsák (fák felgallyazása és ritkítása, sövények nyesése, stb.). Az örsök feladata most ellenőrizni, hogy a vármegyék e tárgyban alkotott szabályrendeleteit mindenütt végrehajtották-e.

A sorompók kezelése tekintetében szolgáljon tájékoztatásul a MÁV-nak a sorompók kezelését szabályozó rendelkezése. (Lásd Függelékben.)

Az utak fajtái.

a) *Fenntartás és forgalom szempontjából való osztályozás.*

A közutak és vámokról szóló 1890. évi 1. t.-c. a közutakat a következőképpen osztályozza:

1. Állami utak (országos utak).
2. Törvényhatósági utak (egy vármegyében).
3. Községi közlekedési (vicinális) utak (járasközi utak).
4. Vasútállomásokhoz vezető utak.
5. Közdülő utak (az érdekelt községek útjai).
6. Magánosok által közforgalom céljaira létesített közutak.

Ez az osztályozás nemcsak a fenntartó hatóságok szerinti osztályozást jelenti, hanem a forgalom fontossága szempontjából való megosztást is jelzi.

Az 1923. évi XXXIII. t.-c. felhatalmazta a kereskedelmi minisztert, hogy a községi közlekedési közutak ügyeinek ellátását az 1890. évi I. t.-c. vonatkozó rendelkezéseitől eltérően, rendeletileg ideiglenesen szabályozhassa. Azóta a közutak három kategóriába tartoznak:

1. Állami,
2. törvényhatósági kezelésben levő,
3. közdülőutak.

b) *Az útfelület kiképzése és anyaga szerint való megjelölés:*

1. *Földutak.* Ezeken semmi építés nincs, legfeljebb útmenti vízlevezető árkok vannak. Esős időben nehezen járható, gumiabroncsú járóművek számára erősen csúszósak, homoktalajon nyáron a gépjárművek nehezen közlekednek.

2. *Gödörkavicsos utak.* A földutak megjavítása céljából az út közepén 3—4 méter szélességben, 10—15 cm vastagságban, gödörből termelt vagy a Dunából kotrott kavicsréteget terítenek szét. Ilyen módon a földút a kavics bekötése után minden járóművel járható, az erősebb forgalom hatása alatt azonban, különösen az esős időben keletkező gödrök miatt, hamar tönkremegy.

Ilyen út van pl. Szalkszentmárton—Szabadszállás között a 13—18 km közötti szakaszon, az izsák—kiskőrösi út egyes szakaszain, stb. stb.

3. *Makadám- (zúzottkő)-utak.* A makadámút hengerrel tömörített, zúzottkő-pálya. Mac Ádám angol mérnök volt az első, aki durva kavicsalapra mindig finomabb, tört kavicsrétegeket hengerelt egymás fölé.

A makadámutak alapja rendszerint 7, többnyire 8, nagyforgalmú utak esetén 9 méter széles töltés, amelynek közepén kisebb forgalomnál 3, nagyobbánál 4, élénknél 5 m széles kőpálya épül. A kőpálya alapja 13—15 cm vastag terméskő, rajta 10—15 cm vastag zúzottkőréteg, gőzhengerrel lehengerelve. (Zúzottkő alatt 4—5 cm-re megtört terméskövet értünk.) A makadámutakat fenntartás közben homokolják.

Hátrányuk, hogy száraz időben porzanak, nedves időben piszkítanak. Élénk gépjárműforgalom alatt gyorsan romlanak is, mert a markolászó pneumatikus hatás következtében a kavicszemek kimozdulnak, a légörvénylet kiszívja, illetve száraz, szeles idő esetén kifújja a kőszemek

közül a kötőanyagot. Ennek következtében a makadám-pálya gyorsan kátyús lesz, amely kátyúk a forgalom biztonsága szempontjából annyiban rejtenek veszélyt magukban, hogy a lyukakat többnyire pázsittéglákkal, homokkal, útszéli porral betömik s az ilyen rejtett, a vezetők által nem érzékelhető fogyatékoságok azután alkatrésztörések okozói lehetnek.

Makadámút még ma az utak legnagyobb része. Pl. Budapest—Taksony—Dunavecse, Solt—Kalocsa, Budapest—Kecskemét—Szeged, Baja—Csávolj—Mélykút—Szeged, stb. stb. Miután a növekvő gépjárműforgalom követelményeinek nem felelnek meg, a makadámutakat mind ritkábban építik.

4. *Nagykockás utak* („Breslau-i kövezet“-nek is hívják). Erős forgalomnál az eddig ismertetett utak idő előtt tönkremennek. Ezért nehéz teherforgalom alá kőpályás utakat építenek. Egyenlőtlen terepnél a lejtős útrészeket is ezzel szokták burkolni. A nagykocka kavicsagyazatra (régii makadámútra) épül, különösen nehéz forgalomnál pedig 15—20 cm vastag betonajazatra helyezik. A kövek nagysága 18×18 cm. Rendesen bazaltköveket használnak fel ehhez az úgynevezett „flaszter“-burkolathoz. Régebben a kövek között a hézagok csak homokkal voltak kitöltve, újabban bitumennel öntik ki. Ez utak színe sötétszürke. Jó tulajdonságuk, hogy nem csúszósak. Az összes burkolatok között a legdrágább.

Ilyen út van pl. Budapest—Soroksár között.

5. *Kiskockás-utak.* Ezek ugyancsán anyagból készülnek, mint a nagykockás utak, de csak 8—10 cm-es élű kockakövekből. Ugyancsak jó aljzatot kívánnak, újabban a kövek közötti hézagokat szintén bitumennel töltik ki. Mind ezeket, mind a nagykockás utakat kétoldalt erős szegélykövek határolják, amelyek gyakran betonba vannak ágyazva.

Tartósság szempontjából kisebb, de még elég erős forgalomnak megfelelő burkolat. A gépjárműforgalom szempontjából a legideálisabb útburkolat, mert az összes útburkolatok között, még esőben is, a legkevésbé csúszós, eső után rendkívül gyorsan szárad, éjjel és borús időben is elég világos s a legjobb, majdnem 100%-os féklehetőségeket nyújtja. Hátránya, hogy drága, könnyen egyenetlenné válik.

Ilyen út pl. a budapest—albertfalvai, érd—kalocsai és a budapest—wieni útnak (Óbuda—Piliscsaba közötti) egyes szakaszai.

6. *Keromit-utak.* Jó aljazatot, rendszeren betont kívánnak, amelyre a beágyazott szegély közé fogott keramitkockák (jellegzetesen sárgaszínű, 21x10x8 cm nagyságú, mesterségesen készített, égetett téglák) kerülnek.

A keramitburkolatot erősforgalmú, nehéz terhekkel járt utakon alkalmazzák. Könnyen tisztántartható, tartós, de zajos burkolatú út, ezért városokban újabban ritkábban alkalmazzák. Hátrányuk még, hogy a kőkockás utaknál sokkal csúszósabbak.

Ilyen utak vannak pl. Budapest—Kispest, Budapest—Budakeszi között, továbbá Martonvásár, Kecskemét, Kis-kunhalas egyes utcáin.

7. *Beton-utak.* Nagyforgalmú vonalon építik. Anyaguk cementhabarcs (kavics, homok és cement). Alapjuk rendszerint valamely régi makadámpálya, új útvonalakon is makadámpálya kerül alájuk. Szegélykősor nincsen. Nálunk a burkolat vastagsága az út közepén 13—18 cm, a széleken 18—24 cm között szokott váltakozni és egy rétegben készül. A nálunk használatos pályaszélesség mellett 10—25 méterenként keresztfűgákkal (résekkel) vannak ellátva, hogy hőváltozások esetén a burkolat terjeszkedni tudjon. Hosszfűgákat csak kivételesen látunk egyes pályarészeknél, pl.: az üllői vasútkeresztezésnél, ahol a talaj mozdulatlansága nem látszott biztosítottnak.

A betonutak előnye a közlekedés biztonsága szempontjából, hogy porképződés nincs, felületük egyenletes és mégis érdes, esős időben nem válnak síkossá, nem hullámosak, azonkívül világos színénél fogva az útvonal éjjel is könnyebben megkülönböztethető a sötétebb környezettől. Ha hosszfűgák vannak, a vezetőket az út baloldalának megtartására ösztönzik és nevelik. Mindezeknél fogva gépjárművek részére a legjobb útépitési mód.

Pl. a Budapest—Cegléd, Székesfehérvár—Polgárdi és a Budapest—Wien közötti utak egyes szakaszai. (Táti versenypálya-szakasz.)

8. *Felületi kátrányozás* (kátránymakadám), felületi bitumenezés. A vízzel kötött makadámutakat a gépjárműforgalom csakhamar tönkreteszi, mert a hézagokból kiszívja a kötőanyagot, így a burkolat csakhamar megbomlik.

A makadámpályáknak ily romlását megakadályozzák oly módon, hogy az út felerészét impregnálják, vagyis a burkolat alkatrészeit összeragasztják. Aszerint, hogy kátránnyal vagy bitumennel készítenek felületi bevonást, nevezik kátrányos vagy bitumenes felületi kezelésnek.

A gépjárműközlekedés biztonsága szempontjából a betonutak mögé sorolhatók. Vizsgálatok is megállapították, hogy nedves állapotban is elég surlódást nyújtanak, ami abban leli magyarázatát, hogy a kátrány felülete tapadós, tehát nem lakkszerűen síma s a zúzalékot köti anélkül, hogy azt bevonná, fedné. Hátrányuk, hogy sötétszínűek s hogy nagy nyári melegekben könnyen hullámosak lesznek, felpuhulnak, kátrányszigetek képződnek, melyeknek fröcskölései a ruhát piszkítják.

Pl. Cinkota—Gödöllő közötti vonal, a balatoni útnak Barácska—Pákozd közötti szakasza, stb.

9. *Aszfaltburkolatú utak.* Vannak tömörített aszfaltburkolatok, öntött és hengerelt aszfaltburkolatok, melyek összetételükben különböznek egymástól, de külsejük szempontjából meglehetősen hasonlóak. Összetételük a különböző burkolatnemek szerint különféle szemnagyságú zúzalék, esetleg gyöngykavics, homok, mészköliszt és bitumen.

Ilyen utak, ha a fenntartási munkákat rajtuk rendszeresen elvégzik, szintén jól szolgálják a gépkocsiközlekedés céljait, mert síma felületükön a gumiabroncskopás és vonóerőszükséglet kevés. Hátrányuk, hogy esős időben rendkívül csúszósak, de nem annyira, mint a keramitutak.

10. *Egyéb burkolatok.* Érdekes kísérleteket folytatnak mostanában Ausztriában Aussee fürdő közelében, ahol 100 méteres útszakaszon acélburkolattal kísérleteznek. Ha az acélrostélyokból összeállított új burkolat beválik, az osztrák alpesi utakon áttérhetnek az acélrostélyrendszerre. A rostélyok közeit kátránnyal, bitumennel töltik ki.

Amerikában hidakon, kórházak, iskolák előtt a zajtalanabb kaucsukkockaburkolatot alkalmazzák.

Faburkolat (régebben az Andrássy-út) ma már nincsen használatban. Eltekintve költséges voltától, nedves állapotban való rendkívüli csúszóssága miatt (etekintetben veszedelmesebb a hirhedt döngölt aszfaltnál is), még hidak burkolásánál is mellőzik.