

VI. Közlekedési baleseteknél szereplő egyéb tényezők megállapítása.

A járóművezetőkön, gyalogjárókon, a járóművön és az úton kívül más tényezők is idézhetnek elő baleseteket. Ezek többnyire csak járulékos okai a baleseteknek, megfedkezni róluk mégsem szabad, sőt nemleges esetben is meg kell állapítani őket, nehogy később mentségül felhasználtassanak. Megállapítandók főleg a következők:

Milyen volt a természetes világítás a baleset idejében? (Esthomály, holdvilág, köd, borult vagy csillagos ég, kormosötétség, havazás, eső stb.) Hány méterre lehetett látni a baleset színhelyén és idejében? A szembesítő nap, a járóművek — állatok —, szél által felkavart por mennyiben befolyásolta a látási viszonyokat?

Az utcák ki voltak-e világítva, a baleset színhelyétől milyen távolságban voltak világítótestek és azok mekkora körzetet világítottak meg? (A hézagos világítás — közvilágítás — tapasztalat szerint inkább csak vakítani szokta a vezetőket.)

A szélvédő üveg esetleges elhomályosodásának kérdése miatt meg kell állapítani, hogy párás, esős, hideg vagy száraz idő volt-e? (A szélvédő üveg megfagyása ellen különféle szerek vannak, melyekkel való bedörzsölés után az üveg átlátszó marad.)

A hallási viszonyokra milyen rendkívüli körülmények voltak befolyással? Pl.: erős ellenszél, nagy forgalmi zaj, vásári zsibongás, teherkocsik, vonatok zörgése, égháború, más járómű vagy gyárüzem hosszantartó kürtbúgása, stb.

A látási viszonyokat akadályozták-e építmények, kerítések, bokrok, kanyarulatok, stb. Ha a másik járóművet, személyt valamely mozgásban levő nagyobb járómű (pl. szénásszekér, autóbusz, bűtorszállító kocs, villamos, stb.) ideiglenesen takarta, ezt a helyzetet a helyszínrajzban szemléltetni kell.

A baleset előidézéséhez milyen egyéb rendkívüli körülmények járultak hozzá? Mekkora volt a forgalom az illető útszakaszon a baleset idejében?

II. RÉSZ

A BIZONYÍTÁS.

A) A helyszíni nyomok és egyéb tárgyi bizonyítékok.

Semmi sem történhet anélkül, hogy annak valami nyoma a környezetben vissza ne maradjon. Olyan erős, heves eseményeknél, mint amilyenek a közlekedési baleseti összeütközések, természetesen számos elváltozásnak kell létrejönnie. Ezenkívül az összeütközés pillanatában ritkán állnak meg a járóművek, rendszerint a nehezebb járómű magával viszi, tolja, sodorja, vagy egyszerűen felfordítja a könnyebb járóművet vagy személyt, miközben aztán további elváltozások jöhetnek létre. E két mozzanatnál létrejövő elváltozások részben különféle nyomok, részben különféle tárgyak állapotváltozásai alakjában jutnak kifejezésre. Ezeket gondosan fel kell kutatni, összegyűjteni és biztosítani, mert belőlük sokkal megbízhatóbban rekonstruálható az esemény lefolyása, mint a tanúvallomásokból, melyeknél számos hibaforrás adódik. A nyomokból és a különféle elváltozásokból azonban nemcsak a „mi történt és hogyan történt?” egyes fontos részletkérdéseit tudja a szakértő pontosan megállapítani és bizonyítani, hanem általuk a gépjármű és a baleset közötti okozati összefüggés, vagyis a tettesség is bizonyítható, aminek különösen baleset okozása utáni gépjárműszökéseknél van jelentősége.

A közlekedési baleseteknél a következők képeznek fontos bizonyítékokat:

1. A keréknyomok,
2. az olaj- és benzinyomok,
3. a vérnyomok és egyéb vonszolási nyomok,
4. a letört alkatrészek és levált tartozékok,

5. az üzemi hibák bizonyítékai: eltört, elromlott készülékek, alkatrészek,

6. az összeütközés következtében létrejött testi sérülések és rongálások.

1. A keréknyomok.

A nyomok közül rendszerint a keréknyomokat kutatjuk fel és vizsgáljuk meg legelőször. Keresni kell azokat az úttesten, az útpadkákon, az út melletti terepen, az út közelében levő és azt határoló tárgyakon (fal, oszlop, stb.), valamint az összeütközésben résztvevő többi járműveken vagy személyeken.

A keréknyomok keletkezési körülményeikhez képest többféleképpen lehetnek: a) gurulási nyomok, b) laposfutási keréknyomok, c) féknyomok, d) állóra fékezett keréknyomok, e) csúszási, farolási nyomok, f) ütközési keréknyomok.

a) A *gurulási* nyomok akkor keletkeznek, ha a rendesen haladó jármű kerekeinek futófelülete a gördülési folyamat következtében szabadon lenyomódik. Ekkor a futófelületen lévő mintarajz lenyomat vagy benyomat alakjában, majdnem torzulás nélkül rajzolódik le a talajon. Ilyen nyomoknál a futófelület részletei, ábraképletei a kerék haladásának irányában egyenes vonalon fekszenek, a nyom szélessége nem változik s a szélek egymással párhuzamosak.

Miután a guruló kerék jól látható nyomokat csak kedvező talajviszonyok esetén hagy vissza, könnyebb felismerhetőségük és felkutatásuk végett célszerű az úttestet hosszában, tehát a sejtett menetirányban nézni.

b) A *laposan futás* nyomai. A laposan való futás esetében a légtelen abroncs nyomának más alakja van. Ilyen nyom akkor keletkezik, ha az abroncs tömlője kipukkant és a levegő a tömlőből eltávozott.

Az ilyen kipukkanások (ú. n. Durchdefektek) különösen az alacsonynyomású abroncsoknál veszélyes baleseteket okozhatnak és főleg akkor, ha nagyobb sebesség esetén valamelyik elsőkeréken fordulnak elő.

A belső tömlőszakadásnak több oka lehet. Így valamely éles tárgyra való ráhajtás, helytelen szerelés (becsípése a tömlőnek), gyártási hiba, de többnyire az, hogy a külső köpeny már elhasználódott és az abroncs túlságosan

keményre volt felfújva. A túlkeményre felfújt abroncs ugyanis kevésbé rugalmas, nem enged kellően az út egyenetlenségeinek (azokat „nem veszi fel”), ennek következtében az út kiemelkedő részei, egyenetlenségei folytonos ütésekkel mérnek az abroncsra, ami idővel fokozottabb meleget fejleszt. A helytelen légnyomás mellett a túlzott gyorsaság, a túlterhelés és a nyári meleg még inkább növelhetik a rendes forgásközben, a surlódás következtében fejlődő meleget. Ennek következtében a gumiabroncs és a tömlőben levő sűrített levegő is felmelegszik, a sűrített levegő még jobban tágul és még keményebbre feszíti az abroncsot. Kopott abroncsoknál a köpenynek a felhevülés miatt csökkent ellenállóképességű gumianyaga nagyobb zökkenést vagy fordulatot nem bír ki, ekkor szakadás következik be, a levegő lövésszerű pukkanás kíséretében hirtelen eltávozik, a gépjármű pedig oldalra fordul. Ha a sebesség nagy, az irányváltozást sokszor nem lehet kormányzással ellensúlyozni, mert nincs rá idő: a jármű a másodperc tizedrészé alatt már az árokban lehet. (Ha pl. a sebesség 100 km, akkor a jármű azt a kb. 3 métert, mely az út szélétől elválasztja, a másodperc tizedrészé alatt teszi meg. Ez a rövid idő kevés a hiba érzékeléséhez és ahhoz, hogy az érzékelés után az agyból megfelelő idegimpulzus a kézhez és a lábhoz jusson és azokkal a szükséges ellenintézkedéseket végrehajtsa. (Reakciós idő + ijedtségi pillanat.)

Ha annak gyanúja merül fel, hogy a balesetet ilyen abroncshiba okozta, nem elég annak a megállapítása, hogy az abroncs kilyukadt, hanem meg kell állapítani azt is, hogy mikor lyukadt ki:

1. A baleset előtt-e, s ez a kilyukadás okozta-e a balesetet,

2. vagy pedig a baleset folyamán, a baleset következményeként azért, mert a jármű nekiütődött valaminek, mert hirtelenül és kíméletlenül lefékeztek, stb. De lehetséges az is, hogy megtevesztési szándékból

3. mesterségesen idézték elő a szakadást a baleset után, hogy a baleset okaként véletlenül keletkezett, természetes gumiszakadást tüntessenek fel.

A keréknyomok pontosan megmutatják, hogy a három eset közül melyik forog fenn.

ad 1. Az első esetben fel fogjuk találni az imbolygás nyomait. A laposan való futásnál ezenkívül a nyom szélesebb is, mert ha a levegő eltávozott, a gumiköpeny lelaposodik s nagyobb felületen érintkezik a talajjal. Gyakran láthatók lesznek a lenyomatban a szakadás helyének folytonossági hiányai is. Ezenkívül a lenyomat szélei nem egyenesek és párhuzamosak, hanem hullámosak aszerint, hogy a petyhüdt gumi a vasabroncs pántjain kívül vagy belül szorult-e oldalt ki. A mintarajz egyes ábrái pedig nem a haladás irányában fekszenek egyenesen, hanem jobbra-balra elhúzva eltorzulnak, mert a laza gumi nyulik és kifordul. E számos ismertetőjel révén többnyire megállapítható a gumihiba bekövetkezésének helye is, mert a rendellenes nyomok odáig elvezetnek. Ott esetleg üvegcserepet, éles tárgyakat, zökkenőt is találunk.

ad 2. A második esetben, amikor t. i. az abroncs az összeütközés következtében lyukad ki, a fenti jelek a megtett út utolsó — az összeütközés előtti — részénél hiányoznak. Ezenkívül, miután a járómű az összeütközés következtében valamely tárgynak nekiszaladt, azon a tárgyon fel fogjuk találni az első kerekek mintarajzának sáros, poros lenyomatát is, pl. a másik járómű valamelyik oldalán, valamely kerítésen, falon, meszelt oszlopokon stb.

ad 3. A harmadik esetben, vagyis az abroncsnak utólagos mesterséges megsértése esetén a szakértőt nem lehet megtéveszteni, mert a mesterséges vágás megállapítható s ezenkívül hiányoznak a levegőnélküli gördülés legtöbbször felismerhető nyomai is.

Gumihiba (gumidefekt) esetén nemcsak a keréknyomokat kell biztosítani, hanem az abroncsot is a kerékkel együtt. A gumiabroncs méretét, gyártmányát, számát pedig, mely adatok minden abroncs oldalán domború betű- és számjegyekkel fel vannak tüntetve, a kicserélés megakadályozása végett fel kell jegyezni.

c) *A féknyomok.* A féknyomok jelentősége abban van, hogy kezdetük elárulja, hogy a vezető mikor ismerte fel a veszélyes helyzetet, hosszúságukból pedig következtetni lehet a járómű sebességére.

A féknyomok hasonlítanak a gurulási nyomokhoz, az abroncs futófelületének mintázata a féknyomoknál szintén

látható. Az ábrák azonban szembeszökőbbek, mivel a fékezett kerék erőteljesebb be- vagy lenyomatot hagy, mint a közönségesen guruló kerék. Ezzel szemben viszont a részletek szélei nem olyan tiszta, szabályos és éles körvonalúak, hanem elmosódottabbak, aminek magyarázata a következő.

A gépjármű megállításkor a járómű eleven erejét a tengelykapcsoló oldásán (vagyis a hajtóerő kikapcsolásán) kívül azáltal is csökkentik, hogy a fékeket működésbe hozzák. A fékszerkezet valamely forgórészhez erősített tárcsából és egy nem forgó részhez kötött elemből, a féktuskóból vagy fékszalagból áll. Ha az előbbi felületéhez az utóbbit gyengébben vagy erősebben hozzászorítják, a beállott surlódás folytán a tárcsa forgási sebessége addig csökken, míg az végre, a vele összefüggő egész szerkezettel együtt, megáll. Közben azonban a kocsí eleven ereje a kerekeket magával ragadja, de a sebesség mégis csökken, mert a fék alkalmazása folytán visszatartott kerekek mintázott futófelülete odatapad a talajhoz, kitölti annak egyenetlenségeit, miközben ott is fokozott súrlódás jön létre. Az eleven erő által még hajtott, de a fékezéssel visszatartott kerekek forgásuk ellenére igyekeznek megkapaszkodni és ellentállni, ezért a futófelület lenyomatának vonalrajza nem olyan éles körvonalú, mint a teljesen szabadon gördülő kerekek esetében. Ezt, különösen nagyítóval vizsgálva, meg is lehet figyelni. A féknyom ezenkívül valamivel erőteljesebbé is alakul, mert a gép eleven erejének visszatartásakor a kerekek nagyobb nyomást gyakorolnak a talajra.

A fékezés befejeztével a megállás a nyom tiszta megszakítása által jut kifejezésre.

d) *Állóra fékezett keréknyomok (stoppnymok).* Túlfékezésnél az állóra fékezett kerék csúszott nyomot hagy. E nyomoknál semmi mintarajz nem látható, hanem csak hosszúkás, rádirozásszerű sáv vagy kaparás. A csúszás úgy jön létre, hogy a féket túlerősen megszorítják, a féktárcsa erősen odatapad a féktuskóhoz, a kerék tehát nem foroghat („blokkolva van“). Mivel az eleven erő sokkal erősebb, mintsem hogy a kerekek a talajban meg tudnának kapaszkodni, különösen csúszós alapon a kocsí megcsúszik s mintegy szánkázni kezd. Csúszás esetén a súrlódás természetesen sokkal kisebb s így a teljes fékezés csak száraz

talajon teljes hatékonyságú, csúszós talajon azonban nem olyan hatályos, mint a mérsékelt fékezés. Ezért hibát követ el az a vezető, aki csúszós talajon mérsékelt fékezés helyett teljesen fékezi a kerekeket s ezáltal a járóművet csúszásba hozza.

e) *Farolási nyomok.* Faroláskor a lefékezett kocsi eleje vagy hátulja oldalt kezd csúszni. Ilyenkor szintén radirozott, ívben kitérő, szűkhajlású kígyóvonal alakú nyomok keletkeznek. A farolás oka rendszerint a kedvezőtlen tapadási viszonyokban és egyenlőtlen erőhatásokban rejlik. A legközönségesebb ilyen eset gépkocsinál az egyenlőtlenül beállított fékek, vagy pedig a kerekek különböző tapadási viszonyainak esete (pl. mikor két kerék szilárd, kettő pedig csúszós talajon szalad). Motorkerékpároknál csúszós talajon a két féknek egyenlőtlen használata szokta a farolást előidézni. Ha a fordulóban találunk farolási nyomokat, azonnal tudhatjuk, hogy a vezető a megengedettnél nagyobb sebességgel futott be a kanyarba.

f) *Ütközési keréknyomok.* Ilyeneket találhatunk a legkülönbözőbb tárgyakon, amelyeknek a kerekek nekimentek, pl. kerékvetőn, korláton, fán, házfalon, kerítésen, oszlopon, járóműveken, stb., stb.

Közlekedési baleseteknél mindezen keréknyomfajtának hosszát, pontos fekvését külön-külön meg kell állapítani, mert e „néma“ tanúk megcáfolhatatlanul mondják el a szakértőnek azt, hogy a vezetők miként vezettek, a baleset elkerülése végett milyen erőfeszítéseket tettek. A megállapítás úgy történik, hogy pontosan lemérjük, hogy a baleset helye előtt milyen hosszú féknyomok vannak, továbbá, hogy mennyit csúszott a kocsi rögzített kerekekkel az elütés, ütközés előtt és mennyit esetleg még az után.

Felborulás esetén meg kell figyelni az első kerekek nyomainak végét, vajjon milyen éles fordulatot hajtottak végre a felborulás előtt? Gyorshaladás esetén a kormánykerék hirtelen befordítása ugyanis árokba fordíthatja a járóművet, de fel is fordíthatja, mert az első kerekek hirtelen irányváltoztatását a kocsi tömege a tehetetlenség elvénél fogva nem veheti épp olyan gyorsan át, hanem a benne felhalmozott mozgási energiája miatt az eredeti irányban kénytelen továbbrohanni. Ha a lefékezett vagy oldaltfordított kerekek alul megakadnak, a kocsi ellentétes

része felemelkedik s ilyenkor a kocsi felborulhat, sőt hossz tengelye körül többször is megfordulhat (pereghet).

Oldalkocsis motorkerékpárok is könnyen borulhatnak fel fordulatok hirtelen végrehajtása miatt s főleg az oldal-kocsi oldala felé végrehajtott éles bekanyarodás esetén, amikor is az oldalkocsi felemelkedik és a gépen átsapódik. Ez azért van, mert az oldalkocsi nem engedi a mótort bedőlni, mely bedőlés oldalkocsinélküli kerékpároknál a centrifugális erőt ellensúlyozza.

A kerékpárnyomokat a járómű kerekeinek aljától visszafelé legalább 80—100 méterig kell követni és vizsgálni, miközben ügyelni kell a nyomok folytonosságára és a futófelületi rajzmintázat azonosságára. (Lásd bővebben III. rész, „Az abroncsnyomok bűnügyi jelentősége“ című B) fejezetben.) A nyomoknak ilyen hosszú vonalon való megfigyelése azért szükséges, mert így kellő hosszúságban megállapítható a járóműnek a balesetet megelőző időben megtett útja, amely út a vezetőnek utolsó ténykedéseit jellemezheti. A bizonytalan vezetés jeleire (hullámvonal) is bukkanhatunk, amivel a vezető esetleges ittasságát, a már tárgyalt szénagázmérgezést vagy félig éber állapotát bizonyíthatjuk. Továbbá találhatunk tisztább be- vagy lenyomatokat, amelyek rögzítésre alkalmasabbak, pontosabban is felmérhetők, vagy amelyek tisztábban mutatják a futófelület sajátosságait (szeghiány, kopás, törés, szakadás, javítás, stb.).

Minthogy az úttesten sok más járóműtől származó nyom is van, ügyelni kell arra, hogy a szóbanforgó járómű keréknyomait más keréknyomokkal össze ne tévesszük. Az egymáshoz tartozó jobb és balkerekek nyomait megállapíthatjuk és követés közben folytonosságukat könnyen megtarthatjuk, ha a tengelyszélességet vesszük alapul. Ezt vagy a járóművön, vagy olyan helyen mérjük le, ahol az összetartozó kerekek nyomai tisztán látszanak.

2. Az olaj- és benzinyomok.

Erősen sérült vagy felborult gépjárműből rendszerint folyik az üzemanyag s az olaj sokáig nyomot hagy.

Az olajfoltok jelentősége nem annyira az olaj minőségének vegyi elemzése útján megállapítható összetételében

rejlik (gépjárműszökés eseteiben), mint inkább abban, hogy az olajcseppek fekvéséből (egybevetve a keréknyomok irányával) megállapítható a jármű haladásának útja. Itt azonban szintén ügyelni kell arra, hogy más olajnyomok meg ne tévesszenek, ezért az olajnyomokat csak akkor szabad figyelembe venni, ha kétségtelenül megállapítható, hogy a szóbanforgó járműtől származnak.

Ha az összeütközéskor a hűtő vagy üzemanyagtartályok megsérültek, a kiömlött üzemanyagok nyomaiból az ütközés helyét és kivételes esetekben a jármű akkori helyzetét lehet meghatározni.

Gépjárműszökés esetén a feltalált olajnyomokat biztosítani kell, mert a használatban levő olajok különféle minőségűek és összetételűek. Az olajnyomok később a gyanúsított gépjárműjének olajával vegyelemzés útján esetleg azonosíthatók lesznek, ami a gyanúkat megerősítheti.

3. A vérnyomok és a vonszolások nyomai.

A vérnyomok elárulhatják azt, hogy az elütés milyen helyen történt s hogy a jármű a sérült egyént vagy állatot az elütés után milyen messze és milyen irányban vonszolta magával vagy lökte el. Ezért fel kell jegyezni és le kell rajzolni a vérnyomok feltalálási helyeit (az áldozatnak, valamely járműnek, a környezetnek egyes részein), ezenkívül a vérnyomok terjedelmét és fröccsenésük, folyásuk irányát is. A lehetőség szerint állapítsuk meg a vérnyom alakját és a vér mennyiségét is. (Pl. tócsa, preckelt-csepegett-vonszolt vérnyom.)

A vonszolás nyomaiból megállapítható, hogy a jármű ereje mettől-meddig, milyen irányban és milyen tárgy ellen hatott, s így a vonszolási nyomok közreműködnek az eset mikénti lefolyásának tisztázásában.

A vonszolási nyomok alakja annak a tárgynak mineműségétől függ, amelyet a jármű magával ragadott. Ez lehet az emberi test valamely része is, pl. cipő, kezek, véres haj, ruházat stb., vagy valamely állat, jármű, melyeknek a földet érintő test- illetve géprésze ott karcolásokat idéz elő,

4. Eltört, elromlott alkatrészek és készülékek, mint az üzemi hibák bizonyítékai.

Ha annak a gyanuja merül fel, hogy alkatrészek törése (kerék kiesése, alvástörés, tengelytörés stb.), vagy készülékek elromlása (pl. kormányzókészülék, fékberendezés stb.) okozta a balesetet, akkor ezeket a szakértői vizsgálat számára biztosítani kell, nehogy azokon utólag változtatásokat idézhessenek elő. Vannak olyan esetek, amikor a vétkes járművezető pillanatok alatt egy fogással képes a helyzetet a maga javára fordítani, pl.: a világítás átkapcsolása, az irányjelző utólagos kicsapása, a sebességváltó állásának változtatása, vagy valamely fontos gépalkatrész megrongálása. Ezért nem szabad megengedni, hogy valaki biztonsági intézkedések ürügye alatt a jármű alkatrészein munkálatokat végezzen vagy alkatrészeket eltávolítson. A gépjárműszakértő fogja megállapítani, hogy az állítólagos törés, elromlás csakugyan fennáll-e, hogy az mikor, mily módon, esetleg kinek a mulasztásából keletkezett.

Ha a kérdéses alkatrész nem volna különálló, vagy ha nem lehetne könnyen leszereltetni, akkor az eset fontosságához, a bizonyíték jelentőségéhez mérten az egész járművet őrizetbe kell venni és azzal a Szut. 446., valamint 463. p. 7. alpont 2. és 3. bek. szerint kell eljárni. A járművet ilyen esetekben csak ügyészi felhívásra szabad kiadni, miután a szakértő már megvizsgálta.

5. A letört alkatrészek és a levált tartozékok, mint az azonosság bizonyítékai.

Ha a baleset színhelyén az összeütközés következtében letört *alkatrészeket* vagy levált *tartozékokat* találunk, azokat biztosítani kell, előbb azonban ezeknek, valamint az áldozatoktól származó *ingóságoknak* a fekvési helyeit is rajzban pontosan rögzíteni kell. Ilyen ingóságok lehetnek: kalap, bot, csomag, szemüveg, a zsebekből kihullott használati tárgyak, stb. Összeütközések alkalmával többnyire a kocsiszekrény legszélsőbb részei, mint kilincsek, lámpák, szélvédőüvegek, jelzőkürtök, stb. szoktak össze-, illetve letörni, továbbá poggyászarabok, szerelvények, felszerelési tárgyak (szerszámok, pótkerekek, pótabroncsok, légszivattyúk, tartaléktömlők, olajoscannák, stb.), valamint csava-

rok, csapszegek, rúgók, stb. az ütközés, rázkódtatás következtében leesni.

Az ilyen alkatrészeket különösen gépjárműszökés esetén kell gondosan felkutatni és biztosítani, mert belőlük a szakértő fontos következtetéseket vonhat le a gépjármű fajtájára, gyártmányára vonatkozólag, továbbá mert ezek segítségével később bizonyítható lesz, hogy a gyanúsított gépjármű a helyszínen megfordult.

A következtetés és az azonosságbizonyítás azon alapzik, hogy az egyes alkatrészek jellegzetesek a gépjárművek gyártmányára, típusára. Egy rúgócsapszeagról pl., melyet a helyszínen találtunk, a szakértő megállapíthatja, hogy az pl. csak Fiat (Fabbrica Italiana di Automobili Torino) kocsiról válhatott le, s miután minden gépkocsikereskedő (Importőr) az eladott kocsikról és azok vevőiről előjegyzést vezet, a Fiat-kocsi szakértő nemcsak azt fogja megmondhatni, hogy az ilyen csapszeg milyen típusú Fiat-kocsitól származik. (pl. 507-es típus), hanem azt is, hogy ilyen 507-es típusú Fiat-kocsit kik vettek (pl. 100 személy). Ezáltal a gépjárműtulajdonosok óriási száma lecsökken a Fiat-kocsitulajdonosok számára, a Fiat-kocsitulajdonosok száma pedig a mégkevesebb 507-es típusú Fiat-kocsitulajdonosok számára. Sőt még tovább is mehetünk. A még ismeretlen Fiat-kocsitulajdonos az elveszett csapszeg pótlására valószínűleg valamelyik Fiat-alkatrészeket árusító képviselőhöz fog fordulni, vagy talán már be is szerezte annál a hiányzó alkatrészt. Hogy Fiat-kocsi alkatrészeket mely képviselők árusítanak, azt a Fiat-szakértő szintén meg tudja mondani. E képviselőknek ily módon talán megállapítható lesz, hogy a közelmúltban kik vettek ilyen csapszeget. Ha ez nem sikerülne, még mindig megállapítható a 100 drb 507-es típusú kocsi közül, hogy melyiknek az alibije hiányos. Az ezután újból lecsökkentett számú, gyanúba vehető kocsiknál a szakértő egy pillantással meg tudja állapítani, hogy melyiknek a csapszege hiányzik vagy új.

Az azonosság bizonyítását hathatósan elősegítik az összeütközés következtében eltört *üvegek*. Ha a balesetet okozott gépjárművezető megszökött, a szélvédőtől vagy a lámpáktól esetleg visszamaradt üvegdarabok összehasonlíthatók azokkal az üvegrészekkel, amelyek a gyanúba vett

és tagadásban levő gépjárművezető kocsijában feltaláltnak vagy amelyek a szélvédő keretében visszamaradtak. Az összehasonlítás fizikai és vegyi vizsgálattal történik.

A fizikai vizsgálat tárgya az üveg minősége, vastagsága, színe, csiszolása, mintázása (pl. a lámpáknak a fény-sugarak elosztását célzó recézett üvege), a gyártási mód, az elhasználódás jelei, valamint a törések vonalvezetése. Ha a töréseknél előforduló igen változatos vonalvezetések és szögek egyeznek a gyanúba vett gépjárművön visszamaradt üvegrészekkel, akkor bizonyosságot szolgáltatunk az azonosság tekintetében.

A vegyi vizsgálatnál megállapítják az összehasonlítandó és porrázúzott üvegrészek silícium-, vas-, aluminium- és calcium-tartalmát, mely anyagok az egyes üvegfajtákban különféle nyomokban szoktak előfordulni. Az üvegfajták vegyi úton, ezenkívül lúghatás tekintetében is megkülönböztethetők egymástól.

Az üveg fizikai és vegyi vizsgálatának értékét a bizonyítás szempontjából nagyban növeli, ha a balesetet okozott gépjármű valamely egyéb alkatrésze is visszamaradt a helyszínen (pl. kilincs, jelzőkészülék, városi lámpa stb.) s ezen alkatrész a gyanúba vett gépjármű típusának megfelel s azon hiányzik is.

Egy esetben motorkerékpárvezető, miután egy gyermeket halálra gázolt, eltűnt. A baleset színhelyén üvegdarabok maradtak vissza, melyeket ibolyántúli fényben megvizsgáltak. Az egyik garázsban olyan motorkerékpárt találtak, amelynek elülső lámpája eltörött. E lámpában felkutatott üvegszilánkok ibolyántúli fényben ugyanazokat a sajátosságokat mutatták, mint a helyszínről vett s megvizsgált üvegszilánkok. Nem volt ugyan abszolút bizonyíték, de nyomatékos gyanút szolgáltatott arra, hogy ez a motorkerékpár okozta a szerencsétlenséget, mert nagyon valószínűtlennek látszott, hogy másik kerékpárról legyen szó, amely ugyanazt a balesetet okozta volna, ugyanazon a helyen és időben, éppen az első lámpája törött legyen s lámpájának üvege is ugyanolyan anyagból legyen.

6. Az összeütközések következtében létrejött sérülések és rongálások.

A szenvedett sérülések és a létrejött rongálások minősége, helye, földtől való magassága, mind a személyeken, mind a járműveken, mind pedig a környezet olyan tárgyain, amelyekkel az összeütközés történt, szintén pontosan megállapítandó, mert belőlük a gépjárműszakértő felépítheti az eseményt s kimutathatja az okozati összefüggést.

Fontos, hogy az összes sérüléseket, elváltozásokat fel találjuk és semmi se kerülje ki a figyelmünket, mert ellen esetben hézagok keletkeznek a rekonstrukcióban. Az esetleges régebbi sérüléseket, külsejüknél fogva, rendszerint könnyen meg lehet különböztetni s így azok nem téveszthetnek meg. Régebbi sérülések nem fognak megtéveszteni, ha minden erőszakos úton létrejött sérülés ellensérülését keressük. Ez úgy történik, hogy elgondoljuk, vajjon a sérülés, horpadás stb. mitől származhatott? Ha pl. egy gépjármű első jobb sárfogóján 90 cm. magasságban friss horpadást találunk, kutatnunk kell az ok után, amelytől a horpadás származhatott. Származhatott egy másik járművel, vagy az út tartozékaival, valamely élőlénnel, vagy más szilárd tárggyal (fa, kerítés, stb.) való összeütközéstől. Ezért az ilyen tárgyakon hasonló magasságban meg kell keresni az ellen nyomokat. Az okozati összefüggés, a kapcsolat kimutatható, ha a sérülések alak és terjedelem tekintetében összevágunk, ha a földtől való magasságuk is egyezik és főleg ha a sérülésekben a másik érintkezési felülettől származó részeket, anyagokat (festéket, meszet, faszilánkot stb.) találunk. Találhatunk pl. sárvédőtől származó lakkot telefonpóznán vagy vakolatnyomot a hűtőn, vagy találhatunk valamely feketeszínű kocsin barna festéknymot, mely a másik kocsiról horzsolódott reá. A földtől való magasság megítélésakor természetesen szem előtt kell tartani azt a lehetőséget, hogy a jármű nekiütődő része a lendület ereje, az összeütközés heve folytán felemelkedett, felágaskodott, vagy pedig, hogy az abroncs kipukkanása következtében a gépjármű szobanforgó része utólag süllyedt s ilyenkor a kérdéses ellensérülésnél valamivel mélyebben fekszik. Ilyen esetekben a magassági méretek nem egyezhetnek pontosan.

A rongálásokból, sérülésekből a szakértő követke-

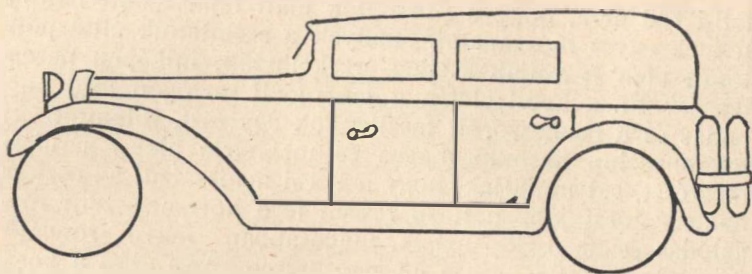
tetni tud arra, hogy a pillanatok alatt lejátszódott baleseteknek egyes mozzanatait, amelyek a szemtanúk által pontosan nem is voltak esetleg érzékelhetők, miképpen peregetek le? Pl. a koci elején a jobboldali sárfogón levő horpadás és a beléjeszorult faszilánkok egyrészt, valamint egy telefonoszlop hasonló magas és megfelelő alakú sérülése másrészt, azt mutatják, hogy a koci nekiszaladt az oszlopnak. A koci jobb hátulsó részén levő horzsolásszerű rongálódás és az oszlop másik, magasabban fekvő rongálódása azt mutatja, hogy az első összeütközés után a koci eleje visszapattant, oldalt kilendült, mire a hátulja penderedett oda az oszlophoz. Egy előfordult konkrét esetben a sértett azt állította, hogy az összeütközés úgy jött létre, hogy a vádlott az ő kocsijának nekihajtott. A gépjárműszakértő a bírói tárgyaláson ezt az állítást a feljelentésből vett adatokkal könnyen megcáfolta, mert kimutatta, hogy sértett járműjének nem volt oldalsérülése, hanem csak első részén voltak horpadások, úgynevezett frontsérülések, ami arra mutat, hogy ő szaladt neki gyanúsított járműjének.

Súlyos baleseteknél vagy egyébként fontos esetekben a sérülési nyomok biztosítása úgy történik, hogy a járművet őrizetbe vesszük. Ha a jármű üzemképes, lassú menetben behajtatunk rajta a községi előljárószághoz, ellenkező esetben, miután forgalmi akadályt képez, bevonatjuk.

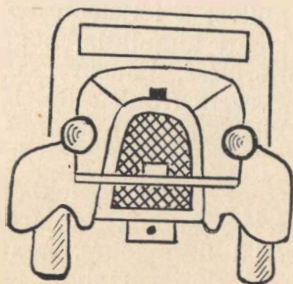
A nyomok rögzítése leírással, fényképezéssel, lerajzálással, mintázással történik.

A fényképezésnél, leírásnál és mintázásnál követendő eljárást „A helyszíni fénykép“, illetve a „Nyomok rögzítési eljárásai“ című fejezetek ismertetik.

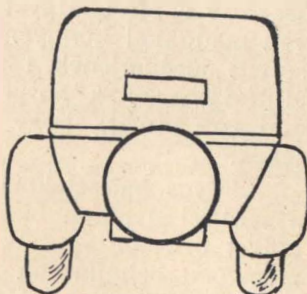
Rajzhoz akkor folyamodunk, ha fényképezőgép nem áll rendelkezésre. A rajz ebben az esetben leginkább csak azt a célt szolgálja, hogy a sérülések helyeit szemléltesse a gépjármű egyes részein, míg a sérülések, elváltozások minőségét, terjedelmét, alakját és mélységét a leírás és a mintázat fogja kiegészítőleg ismertetni. A gépjármű ábrázolására néhány vonallal olyan egyszerű rajzot készítünk, mely a gépjárművet abból a nézetből ábrázolja, ahol az elváltozások vannak. Az elváltozások helyeit színes írónnal jelöljük meg a rajzon.



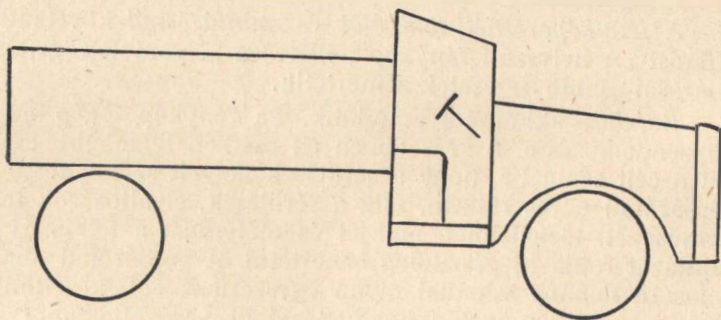
1. sz. ábra.



2. sz. ábra.



3. sz. ábra.



4. sz. ábra.

1—4. sz. ábra: A gépjárművek futólajos lerajzolására minták.

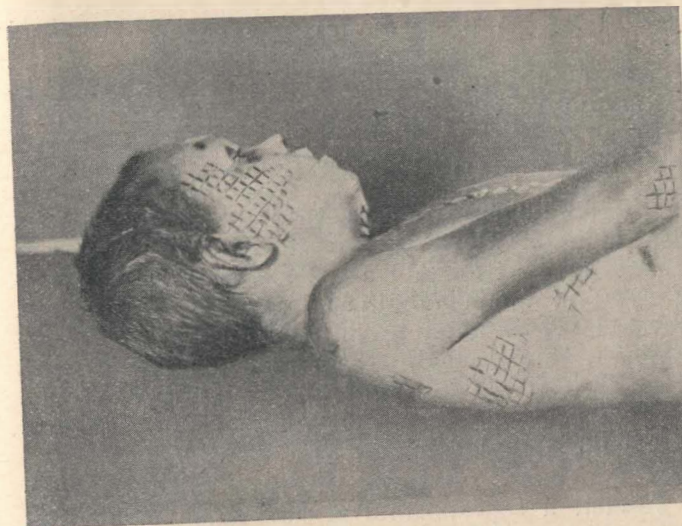
Hogy milyen fontos a külsérelmi nyomok gondos felkutatása és rögzítése, azt a közelmúltban előfordult következő eset bizonyítja: A fővárosban egy ittas taxisoffőr a hajnali órákban szürke kocsiával nekihajtott egy motorkerékpáros őrjáratnak. A surlódásszerű összeütközés következtében az őrjáratnak mindkét tagja megsebesült. A soffőr megállás nélkül szökni igyekezett, mire egy közelben lévő rendőr, aki az esetnek szemtanúja volt, bérkocsin üldözőbe vette. Ütközben az üldözöttet szem elől veszítvén, átszállt egy gyorsabb magángépkocsira s a szökés irányában folytatta az üldözést. Csakhamar a város határában látszólag balesetet szenvedett szürketaxira bukkan az úton, melyben a szökevényt felismerni vélte. A taxi soffőrije előadta, hogy balesetet szenvedett és segítségre vár. További kikérdezése folyamán a szóbanforgó gázolást állítólag beismerte, mire elővezették. Foglyos úgyról lévén szó, a nyomozást sietve folytatták le s megelégedtek azzal, hogy gyanúsított beismerő vallomást tett, valamint azzal, hogy a baleset szenvedő alanyai, a motorkerékpáros őrjárat tagjai, a gyanúsított kocsijának rendszámát felismerték. Más tárgyi bizonyítékokat a nyomozás nem rögzített. Mi történt a tárgyaláson? A vádlott kezen tagadta a gázolást és az állítólagos beismerő vallomást. Előadta, hogy azon a helyen, ahol a rendőr őt igazoltatta, balesetet szenvedett, úgy, hogy véletlenül nekihajtott egy oszlopnak, később odaérkezett egy rendőr, ki rátámadt, bántalmazta, majd tiltakozása után megbilincselte és előállította. A bírósági gépjárműszakértő véleménye, a vádlott kocsiján talált sérülések leírása alapján odairányult, hogy a vádlott kocsiján lévő súlyosabb rongálások nem származhattak a motorkerékpárral való surlódástól, hanem minden valószínűség szerint valamely szilárd tárggyal, esetleg telefonoszloppal való összeütközéstől. A védelem határozottan kétségbevonta a vádlottnak a tettel való azonosságát és hivatalos hatalommal való visszaéléssel vádolta a rendőrt. A vád képviselője eredménytelenül mutatott rá arra, hogy a sértettek felismerték a vádlott kocsijának rendszámát és hogy a vádlott érdektelen tanúk bemondása szerint is a kérdéses időben a baleset színhelyén járt, utána pedig sajtáságos helyzetben

találtatott: széles és a hajnali órákban forgalommentes úton, hajnali világítás mellett véletlenül nekihajtott volna egy oszlopnak, amiből nyilvánvaló, hogy ezzel csak a megelőző gázolás alkalmával szenvedett kisebb sérüléseket akarta eltüntetni kocsiján. Mivel megnyugtató tárgyi bizonyítékok nem álltak a bíróság rendelkezésére, felmentő ítéletet hozott. Az esetből az a tanulság, hogy a járóműveken keletkezett sérüléseket tüzetesen meg kell vizsgálni és szemléltető módon rögzítve, a későbbi tárgyalás számára biztosítani. Ha a bírósági szakértőnek módjában állt volna alaposan megvizsgálni a rongálásokat, a változatos rongálások között talált volna esetleg olyanokat is, amelyek a motorkerékpárral való surlódástól keletkezhettek, de a „mi történt” és „hogyan történt?” boncolgatásakor legalábbis ellentmondásokat deríthetett volna fel a néma, de megbízható tanúk és az esetleg igen ügyesen védekező és furfangos vádlott egyes bemondásai között.

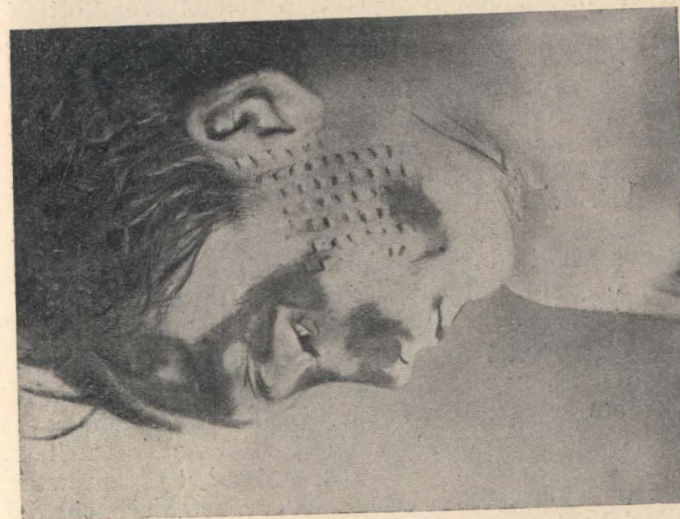
Személyek sérülésének minőségét és fokát az orvosi láttelep tünteti fel, ezért orvosi bizonyítványt be kell szerezni. (Szut. 402. p.) Előfordul, hogy a súlyosabban megsérült sértett a gyanúsítottal kötött megegyezés után a tárgyaláson azt adja elő, hogy sérülése 8 napon belül gyógyult. A közlekedés biztonságának nem válik előnyére, ha a megtorló eljárás magánindítvány hiányában elmarad. Annak meggátlására, hogy az anyagilag kárpótolt sértett hamis vallomást tegyen, igyekezzék a csendőr a Szut. 402. p. értelmében — lehetőleg — hatósági orvosi bizonyítványt beszerezni.

Az áldozat sérülésének pontos leírására, lefényképezésére azért van szükség, hogy később megállapítható legyen, hogy a járómű mely részével ütötte el a sértettet, az az elütés pillanatában milyen testhelyzetet foglalt el, hogyan viselkedett, a járóműnek milyen irányból kellett jönnie, stb. Az alábbi felvételekből pl. kitűnik, hogy a járómű milyen részével és milyen oldalról találta arcon és ütötte el a sértettet.*

* A felvételeket dr. Kenyeres Balázs egyetemi tanár szíves előzőkenységéből közölhetjük.



6. sz. ábra.



5. sz. ábra.

5—6. sz. ábra: Hátlapok nyomai az elütött gyermek arcán és testén.

Az áldozatok arcán a hűtők nyoma olyan tisztán látszik, hogy a gázoló kocsik szökése esetén a kocsik típusára is lehetett volna következtetni, sőt több gyanúsított közül a tettes kocsijának azonosságát is bizonyítani lehetett volna, mert a hűtőlap (radiátorfelület) méhsejtszerű felülete kocsitípusokként változik.

7. Járóművek ellen elkövetett merényletek bizonyítékai.

Ha a járómű ellen merényletet követtek el, akkor meg kell vizsgálni a járóművön a lövések, dobások által okozott sérüléseket, mert ezekből a tettes álláspontjára vonatkozólag nyerünk támpontokat, az álláspont ismeretében pedig további adatok után lehet kutatni (lábnyomok, kilőtt hüvelyek), amelyekből, valamint a fegyverbirtoklási lehetőségekből következtetni lehet arra, hogy a tettet hol, mely házakban, házsorokban, mely társadalmi rétegben kell keresnünk.

A lövési nyomok észszerű kiaknázása teljes eredményre vezetett a sopronbánfalvai örs által nyomozott következő esetben: 1929 április 27-én Sopronbánfalva község utcáján ismeretlen tettes rálőtt egy személygépkocsira, melynek utasai — egy konzul és neje — a merénylet következtében meghaltak. A lövedék a földtől számított 91 cm magasságban átütötte a gépkocsi jobboldali ajtaját és utána a fenti két személyen keresztül, a gépkocsi baloldali ajtaját, de 5 cm-rel mélyebben. A gyanú H. J.-re irányult, mert az örs járőrei hosszú és fáradságos keresés után megtalálták a lövedéket, melynek feltalálási helyét és a gépkocsi két találati pontját összekötve, a meghosszabbított vonal H. J. házának padlására mutatott. A padlás hátsó részében, a szalma között alapos kutatás után meg is találták a kilőtt hüvelyt és az oda elrejtett katonafegyvert, mire a gyanúsított H. J. megtört. (Sopronbánfalvai örs. 1/14. ics. 1929. sz. feljelentése.)

Ha a merényletet úgy követték el, hogy köteleket, drótot feszítettek ki, nagyfeszültségű vezetékéről drótot vezettek le az úton keresztül, vagy ha szögeket, üvegcserepeket hintettek el az úton, vagy ha egyéb torlaszokat emeltek kőből, fatörzsekből, stb., úgy ezen anyagokat biztosítani kell, mert minemőségük, származásuk, a birtoklási lehetőségek, köteleknél a mesterségenként változó csomókötés

módja a tettesek kilétére utalhatnak és bűnösségüket bizonyíthatják.

A tettes kilétének megállapításához támpontokat nyújt a merénylet valószínű indítóokának tisztázása is, pl. éretlen csíny, kíváncsiság, gépjárművek iránt érzett ellenszenv, szociális ellentétek, terror, elmebaj, bosszú, rablási szándék, üldöztetés meggátolása, versenyeknél a konkurrencia, stb.

További támpontok meríthetők a merénylet helyének mikénti megválasztásából. Egyes tettesek rendszerint nem lakott helyen készítik elő a merényletet, hanem rendszerint olyan csendes és néptelen helyen (pl. erdőben, kanyarulatoknál, lejtőknél, stb.), amelyek a merénylet sikerét, a rejtett megfigyelést és az észrevétlen menekülést biztosítják, továbbá, ahol az előkészületi cselekményt idő előtt nem fedezik fel s az akadályt nem hárítják el, vagy ahol segély a közelben nincs. A napszak tekintetében az ügyes tettesek rendszerint az éjjeli órákat választják, hogy a gépjármű vezetője az akadályt idő előtt ne vegye észre. A merénylet végrehajtásának más módja az, hogy a tettesek kihasználva az emberi érzéseket, balesetet színlelnek vagy más ravaszsággal a gépjárművet megállásra készítik, hogy azután a vezetőt (utasokat) megtámadhassák. Ilyen merényletek nyomozásakor számolni kell azzal a lehetőséggel is, hogy a vezető a merényletessel esetleg összejárt.

B) A tanúk és a gyanúsított vallomása.

A tanúk bemondásairól tudjuk, hogy bizonyítóerejük kisebb, mint a tárgyi bizonyítékoké. Az okok ismereteseek: vannak jó- és rosszhiszemű tanúk. Még a jóhiszemű tanúk is számos oknál fogva téves vallomásokat tehetnek. Ilyen hibaforrások:

hiányos vagy helytelen érzékelés (optikai csalódás, izgalom hatása, tudat alatti következtetés, csak egyes mozzanatok megfigyelése és a többinek elképzelése, különböző helyekről való megfigyelés, stb.),

az emlékezés hibái (az eset óta eltelt hosszabb idő, az eseménynek magyarázgatása és kiszínezése, emlékezési zavarok, más tanúk, a közvélemény, a sajtó által való befolyásoltatás, stb.),

az egyénenként változó visszaadóképesség (az előadás szabotossága, találó kifejezési mód, becslési hibák, beteges tulajdonságok, mint fontoskodás, nagyotmondás, stb.). Mindezek olyan tényezők, amelyek a jóhiszemű tanúkat hátrányosan befolyásolják abban, hogy az eseményeket hiven felújítsák.

A téves érzékelésnek különösen a közlekedési balesetknél van nagyobb szerepe, mert az esemény egyes mozzanatai pillanatok alatt játszódnak le. Idézem Kenyeres Balázs egyetemi tanár „A törvényszéki orvostan tankönyve” című művében közölt következő, személyesen átélt esetét: „Sok esztendővel ezelőtt három önkéntestársammal lóvasúti kocsin utaztam a Rákóczi-úton. Útközben a kocsis egyszerre túlkölni kezdett, félrerántotta a lovakat, de a szerencsétlenséget nem tudta elhárítani: a járómű egy öregasszonyt halálrágázott. A sértettet magunk szedtuk ki a kerekek alól, kapu alá vittük s a rendőrséget értesítve, annak megérkezéssel eltávoztunk. Vacsoránál szóbaejött az eset és akkor meglepődve tapasztaltuk, hogy négyen háromféleképp láttuk az esetet s nem tudtunk

megegyezni atekintetben, hogy a járómű szemközti helyzetben, oldalt, vagy hátulról érte a sértettet, pedig valamennyien a kocsi első részében voltunk elhelyezve és a történeteket valamennyien kezdettől végig láttuk. A véletlennek, vagy csodálatos ösztönnek kifolyásaként a rendőri jelentés alapján a bíróság tanúként azt a két társunkat idézte meg, akik egyformán látták a történeteket.”

Ha a tanúvallomások bizonyítóereje ellen a felsorolt okok folytán kifogás is emelhető, azok mégis nagymértékben elősegítik a baleset egyes mozzanatainak felderítését, ezenkívül kiegészítik a helyszíni megállapítások eredményét és így hozzájárulnak a vétkesség kérdésének tisztázásához. A felsorolt hibaforrások nagyrésze azáltal küszöbölhető ki, hogy a tanúkat mielőbb, lehetőleg még a helyszínen kikérdezzük és első vallomásukat mindjárt rögzítjük is. A helyszínen való rögtöni kikérdezés a tanú emlékezetének felfrissítésén kívül azzal az előnnyel is jár, hogy így módunkban áll mindjárt ellenőrizni a vallomásokat megbízhatóság szempontjából, esetleg mindjárt meg is cáfolhatjuk, vagy zavarok esetén fel is deríthetjük a félreértéseket.

A tanúk közül elsősorban azok a szemtanúk jönnek tekintetbe, akik a balesetben érdektelenek, tehát akik a baleset idejében véletlenül tartózkodtak a helyszín közelében. Azonban ilyen érdektelen tanúk kikérdezésekor is szem előtt kell tartani, hogy az ijedtség, a lelkiizgalom hatása alatt tévesen érzékelhették az eseményeket, s bár a balesetben egyébként érdektelenek, mégis egyéni érzések által vezéreltetve, esetleg nem tárgyilagosan adják elő az esetet, aszerint, hogy a modern közlekedési eszközök bartaainak vagy ellenségeinek táborába tartoznak-e. Motorosok, vagy akik lelkes motorkerékpárbarátok, a motorkerékpárosok javára szoktak elfogultak lenni. Bérkocsivezetők szociális okoknál fogva a bérkocsivezetők felé szoktak hajlani magánvezetőkkel szemben, stb. Elfogultság észlelhető különösen vidéken, ahol az egyszerűbb lakosság még ellenszenvvel viseltetik a gépjárművekkel szemben, mely ellenszenv okai a baromfielgázolásban, porfelverésben, a kitérés kötelezettségében, az igavonóállatok nyugtalanításában, stb. keresethők. Még a műveltebb városi lakosnál is lehet időnként ilyen megfigyeléseket tenni, különösen a sorozatos gázolások utáni szökések váltanak ki való-

ságos felháborodást minden gépjárművel szemben. Sok városi ember rossz szemmel nézi a zajt okozó, füstölő motorkerékpárosokat. Ha a csendőr a kikérdezés alkalmával azt észlelné, hogy a tanú feltűnő módon valamilyen érdek vagy ellenszenv által vezérelteti magát, e megfigyelésének megjegyzés alakjában kifejezést adhat jelentésében.

Csak másodsorban jönnek tekintetbe azok a tanúk, akiknek a balesethez valami közük van. Ilyenek a balesetben szereplő járművek utasai vagy a gyalogos sértett társaságában volt személyek. Ezek rendszerint a saját vezetőjük, illetve a társaságukban volt sértett javára hajlamosak vallani.

Tapasztalat szerint, még az egyszerűbb eseményeknél is, ahány tanú, annyiféleképpen adja elő a látottakat. Különösen a mozzanatok időbeli sorrendjének tekintetében szoktak ellentmondások mutatkozni. Jóhiszemű tanúknál is ennek az az oka, hogy csak kivételesen fordul elő, hogy a szemtanú az eseményt teljes egészében megfigyelhette. Ezért a kikérdezéskor célszerű határozott kérdéseket intézni a tanúhoz a fontosabb mozzanatok és azok időbeli sorrendjére vonatkozólag, pl. adott-e a vezető hangjelzést, hol volt akkor a jármű, mekkora sebességgel haladt, stb. Ilyen határozott kérdésekkel értékes részletadatokat nyerünk a vezető és a sértett ténykedésére, magatartására vonatkozólag.

Fontos annak a megállapítása is, hogy a tanú mit csinált, mivel volt elfoglalva a történet idején? Ennek megállapítása folyamán pl. kiderülhet, hogy „csattanást” hallott. Amely tanú így lett figyelmes a balesetre, az természetesen a baleset előzményeiről, okairól nem nyilatkozhatik. Meg kell továbbá állapítani, hogy a tanú honnan látta az általa előadottakat s utána meg kell győződni, hogy arról a helyről egyáltalán láthatta-e azokat?

A kikérdezéskor tartsuk szem előtt a kikérdezéstechnikájának alapvető szabályait. Ügyeljünk különösen arra, hogy már a kérdések szövegezésével se befolyásoljuk a tanút semmi tekintetben (szuggesztív stb. kérdések) s hogy a kikérdezendőt nézetünk, véleményünk nyilvánításával se befolyásoljuk. A tanúkat még a helyszínen és külön-külön kell kikérdezni, mert akkor az érzékelt események még friss emlékezetükben vannak, mások még

nem befolyásolhatták őket és maguk sem alakíthatták át tudat alatt az észlelteket (az események visszamenő, utólagos összeillesztése, rekonstrukciója). Főleg a hamistanúzás megelőzése szempontjából fontos a tanúk mielőbbi kikérdezése, mert közlekedési baleseteknél nagyobb anyagi érdekek forognak kockán. Gyakran tapasztalható, hogy a közlekedési balesetek szenvedő, szegényebb sorsú alanyai, tőkét igyekeznek kovácsolni a többnyire jó anyagi viszonyok között élő gépkocsitulajdonosok terhére. Viszont utóbbiak is megkísérelhetik, hogy hamis tanúknak hozott kisebb áldozattal, cselekményük sokkal súlyosabb következményei alól mentesüljenek.

A tanúk későbbi, nem a helyszínen való kikérdezése esetén előnyös, ha a helyszínrajz már készen van, mert akkor a tanú az egyes helyzeteket, irányokat, távolságokat a helyszínrajzon megmutathatja, miáltal félreértéseknek, hosszas magyarázatoknak elejét vehetjük. Ha a tanú kikérdezése a helyszínen történik, foglaltassuk el vele azt a helyet és helyzetet, ahonnan és amelyből az eseményt látta. A tanú álláspontját tüntessük fel pontosan a helyszínrajzon. Ha a tanúk járműről szemlélték az esetet, a feljelentésben és a helyszínrajzban tárgyalni kell, hogy melyik tanú a jármű melyik ülésén ült. Pl. X. Y. a vezető mellett, N. N. a középső pótülésen, háttal a vezetőnek, N. B. a főülések mögött felcsapott pótülésen, arccal a menetirányban, stb. A tanú járműjének a baleset utáni helyzetét a helyszínrajzban szintén fel kell tüntetni.

Mindegyik tanútól meg kell kérdezni, hogy véleménye szerint mi volt a baleset oka? Ha a tanú maga is szakember, pl. vezető, ezt a körülményt kifejezésre kell juttatni.

A kikérdezéskor természetesen különbséget kell tenni aközött, amit a tanú maga látott és aközött, amiről csak másoktól értesült. Tanúk gyakran hajlamosak arra, hogy ezt egy kalap alá vegyék, ezért ajánlatos ismételten megkérdezni tőlük, hogy ezt maguk látták-e? A feljelentésben megemlíthetjük azt, ha a tanú valamit ingadozva, határozatlanul állított, mert e megjegyzés nélkül, a habozva, bizonytalanul állított részek, papírravetve olyan benyomást keltenek az olvasóban, mintha azokat teljes határozottsággal állították volna.

A sértett kikérdezésekor még kell állapítani azt is, hogy mennyi az általa eltartott gyermekek és az egyéb eltartottak száma (házastárs és mindazok, akik a balesetet szenvedett személy keresményéből éltek). Ezekre az adatokra a statisztikai lap kitöltésekor is lesz majd szükségünk. (Lásd bővebben a II. R D fej.-ben.)

A gyanúsított első bemondása igen fontos, mert tapasztalat szerint a főtárgyaláson majdnem mindig egészen másként szokta az esetet előadni s gyakran egészen ismeretlen újdonosságokkal is hozakodik elő. Ezért első kikérdezésekor bemondásait részletesen fel kell jegyezni s e jegyzeteket célszerű felolvasás után vele aláíratni. Az eset lefolyásáról engedjük őt teljesen szabadon nyilatkozni s kérdezzük meg, hogy véleménye szerint mi okozta a balesetet, mit látott a maga részéről, mit kifogásol a másik fél viselkedésén, mit tett a baleset elhárítása végett, mivel védekezik. Pl.: „Az összeütközés elkerülése céljából a fékezésen kívül más elhárítási mód nem állt rendelkezésemre. Gázt adni és sebesen továbbhajtani nem lehetett, mert különben a keskeny hídon sokkal súlyosabb összecsapás történt volna. Hogy a hirtelen lefékezés alkalmával a kerekek teljesen állóra voltak-e fékezve, azt nem tudom“ stb.

Gyanúsított előadásának meghallgatása és feljegyzése után tárjuk elé az ellentétben álló tanúvallomásokat és egyéb terhelő körülményeket és kérdezzük meg, hogy ezekre vonatkozólag mit tud előadni. Ilyen kérdések elősegítik a tényállás tisztázását.

C) A helyszínrajz (helyszíni fénykép) jelentősége és elkészítése.

A helyszínrajzok jelentősége a tapasztalat szerint mindinkább előtérbe lép. A helyszínrajzot (fényképet) ma már a helyszínnel bíró cselekményekről szerkesztett feljelentések, tényvázlatok nélkülözhetetlen tartozékának kell tekinteni s azt mondhatjuk, hogy a helyszínrajz (fénykép) van olyan fontos, mint maga a feljelentés.

A közlekedési baleseteknél is szabálynak kell tekinteni, hogy minden feljelentéshez helyszínrajzot mellékeljünk. Még az egyszerűbb helyszínnel bíró kihágási esetekben is kívánatos a rajz, mert könnyen érthetően szemléltet és sokszor pótolja a hosszadalmas leírást. Súlyosabb baleseteknél pedig felette fontos, mert egy bűncselekménynél sincs a helyszíni állapot a megváltozás és megsemmisülés veszélyének annyira kitéve, mint a közlekedési baleseteknek többnyire forgalmas utakon levő helyszíne. Továbbá kevés bűncselekménynél van a helyszíni nyomoknak olyan döntő jelentősége, mint a közlekedési baleseteknél, ahol a nyomok minemősége, centiméternyi pontos fekvése, alakja, stb. bizonyítja azt, hogy az esetben szereplő személy, járómű, pontosan hol haladt, mennyiben tartotta be az egyes alkalmakra (pl. kanyarodás, keresztezés, kitérés, stb.) pontosan előírt szabályokat, melyik fél volt a számára tilos, illetőleg szabálytalan területen és általában milyen szabálytalan magatartást tanúsított, előidézve ezzel a balesetet.

Az ábrázolások módjai. A helyszín ábrázolásának kiviteli módja többféle lehet. A kiviteli mód szerinti elnevezéseknél tévedések szoktak előfordulni, ezért az elnevezések tekintetében a következőket kell tudnunk:

a) Közlekedési balesetek helyszínének ábrázolásakor főkövetelmény a pontosság és mérethűség, hogy az ábrázo-

latról a valóságos méreteket meg lehessen állapítani, le lehessen mérni. Ezeknek a követelményeknek csak mérő-eljárással és mérőeszközökkel, a kívánalmaknak megfelelő méretarányban készített „rajz” tud megfelelni, melyet „helyszínrajz”-nak nevezünk. Ezt az elnevezést használja a Szut. is.

b) Ha időnk és mérőeszközünk nincs, a helyszínről kivonatos rajzot is lehet készíteni. Az ilyen ábrázolást „helyszíni vázlat”-nak, röviden „vázlat”-nak nevezzük. (Skizze.) Ilyet a csendőr ritkábban és akkor készít, ha jelentéktlenebb esetekről rövid idő alatt (à la vue), futólagosan akar valamit rajzban érzékelteni, amikor tehát úgyszólván a szem munkája a mérőeszköze. Pl., pár vonással azt akarja érzékelteni, hogy A-ról B tereptárgy miatt nem lehetett C helyre látni, stb. Közlekedési baleseteknél (a helyszínrajz mellett) a csendőr vázlatot akkor is fog készíteni, ha a térkép alapján csak a cselekmény helyét akarja pontosan megjelölni, tehát, ha azt akarja közölni, hogy a helyszín hol van, milyen helyet foglal el a természetben és a környezetben. A helyszín ugyanis nincs mindig valamely községben vagy olyan nagyobb tereptárgy közelében (pl. kápolna, gyár, major, kőbánya, stb.), mely a térképen is fel van tüntetve, hanem sokszor kinn van a szabad úton, távol minden jellegzetesebb tereptárgytól, amikor is nehéz szavakkal leírni és megjelölni a baleset helyét. Ilyenkor a vázlat fog tájékoztatást nyújtani arról, hogy a baleset helye, melyet a helyszínrajz részletezve tárgyal, tulajdonképpen hol fekszik, hol kell azt keresni, hogyan lehet odajutni? Az ilyen vázlat néhány vonással éppen csak a legszükségesebb tájékoztató adatokat tartalmazza. (Lásd 7. sz. ábrát.)

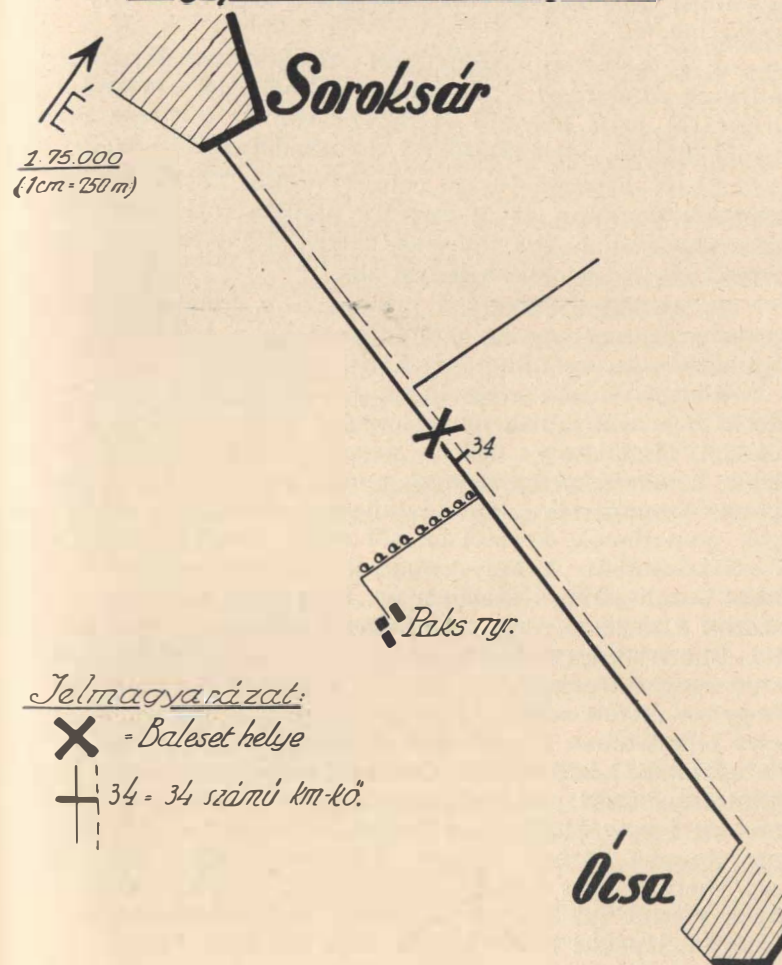
c) Ha a helyszínről nem alaprajzot (nem olyant, amelyet felülről nézve látunk), hanem távlatosat, tehát olyan rajzot készítünk, amelyen mindent nézetben látunk (tökéletesen úgy, mint a fényképen), akkor azt „tájrajz”-nak nevezzük. (Landschaft-skizze.) A tájrajzról nem lehet pontos méreteket megállapítani, azért a kivitel ilyen módját a csendőr nem alkalmazhatja, hanem helyette a helyszínt lefényképezi. (Helyszíni fénykép.)

d) A „látrajz” (croquis) elnevezést rendszerint tévcsen használják. Látrajz alatt térképészetileg a látottaknak

Mkür-i Csendőrkerület-i Őrs

számhoz
105 193

Vázlat a gépkocsibaleset helyéről.



Teljesmagyarázat:

X = Baleset helye

+ 34 = 34 számú km-kő.

(: Kelt)

(aláírás)

7. sz. ábra: A baleset helyéről tájékoztató vázlat.

alaprajzban való ábrázolását értjük, egyezményes jelekkel. Nem szabad tehát összetévesztenünk sem a vázlattal, mert az ugyan alaprajzban, de vázlatosan és mérőeszközök nélkül, kivonatosan készült rajz, sem a tájrajzzal, mely tulajdonképpen oldalnézeti ábrázolás.

Közlekedési balesetekről készült helyszínrajzokkal szemben általában a következő *három követelményt* támasztjuk.

1. A helyszíni viszonyokról tájékoztassanak, vagyis adjanak áttekintést a járóművek, személyek újáról és irányáról, azok helyéről és helyzetéről, az esetleges útkanyarulatokról, útelágazásokról, az akadályokról stb.

2. A helyszín és a baleset fontos körülményeinek méreteit pontosan, tehát mérések alapján rögzítsék, pl. az út szélességét, a világítótestek helyét, a járóművek megtett útjait, a szemtanuk helyét stb.

3. Azokat az adatokat tartalmazzák, amelyek segítségével a baleset egy későbbi időpontban a helyszínen felújítható, újra beállítható (rekonstruálható).

Helyszínrajzok elkészítésekor a legnagyobb nehézséget a rajz arányainak megválasztása és kiszámítása szokta okozni. Méretarány nélkül azonban pontos rajzot nem lehet készíteni, pedig nekünk pontos rajzra van szükségünk. Szemmérték után készült rajz, amelyen a távolságok pontatlanok, keveset ér, sőt rossz, mert megtéveszt. Nem közömbös pl. két egymással szemben haladt és egymást surolt járómű esetében az, hogy azok egyike a rajz szerint 2 méterre, vagy 2.50 méterre haladt az úttest szélétől. Ebben az esetben a keréknyomok cm-nyi pontossággal való meghatározása után készült rajz fogja megmutatni, hogy az esetért melyik vezetőt terheli a felelősség, a baleset pillanatában melyik járt szabálytalan területen?

Miután közlekedési balesetek helyszínrajzainál fő a pontosság, ezért csak métermértékkel mérhetünk. A lépés hosszát megszabták ugyan (nálunk 75 cm), de a helyszínen, munka közben, a lépés csak viszonylagos mérőegység, mert a lépés hossza egyénenként és egyéb körülmények szerint (pl. talaj keménysége, emelkedése, szél, stb.) változik, lépéssel tehát „mérni” nem lehet.

A méretarány megválasztása és kiszámítása. Mindezekelőtt tisztába kell jönni azzal, hogy milyen méretarányt

válasszunk, vagyis milyen legyen a kisebbités mértéke. Ennek mérlegelésekor három tényező játszik szerepet:

1. A helyszínrajz különleges célja, vagyis mit, milyen részletességgel akarunk ábrázolni.

2. A lerajzolandó terület kiterjedése.

3. A rendelkezésre álló papír nagysága.

Ha pl. a helyszínrajznak az a célja, hogy az egész helyszínt — esetleg közvetlen környékét is — szemléltesse a helyszínen levő összes nyomokkal és a balesetben szerepet játszott egyéb helyszíni viszonyokkal, akkor a kisebbre tartott rajz a jó. Ilyenkor a mértékegységek nagyobb távolságokat fejezzenek ki, a méretarány nevezője tehát nagyobb szám legyen. (Lásd 21. ábrasz. helyszínrajzot a Függelék mellékletei között.) Ha ellenben inkább valamely szűkebb területen levő egyes jelenségek sajátosságait, bűnügyi jellegzetességeit akarjuk kidomborítani, tehát a helyszín valamely részét, pl. különféle keréknyomok helyzetét, a vérnyomok terjedelmét és helyét, a bűnjelek egymáshoz való viszonyát, stb. akarjuk részletesebben szemléltetni, akkor minél nagyobb méretarányú rajzot kell készíteni. Ilyenkor a méretarány nevezője kisebb szám lesz. Az utóbbi, részleteket kidomborító rajzok gyakran mellékletei lesznek a kisebb méretarányban tartott általános rajznak (lásd 22. ábraszámú helyszínrajzot a Függelék mellékletei között).

Az arány megválasztása céljából mindenekelőtt lelépéssel tájékozódjunk a lerajzolandó terület nagyságáról. Ennek méterben kifejezett számát viszonyba hozzuk a papír méretével akként, hogy a terület, illetve a papírméretet (rajzfelület) kisebb változtatásával olyan kerek számot nyerjünk, mely az egyes méretek kisebbitése alkalomával osztószámként alkalmas. Pl.:

A lerajzolandó terület lelépésekor megállapítottuk, hogy az kb 120 méter hosszú.* Ha a rajzfelületünk 35x30 cm, akkor az arányszám 30 cm: 12.000 cm-hez, vagyis rövidítve 3:1.200-hoz $\left(\frac{3}{1200}\right)$, tehát a rajz kisebbitésének aránya az osztás elvégzése után 1:400-hoz lesz, vagyis minden 4 méter a valóságban 1 cm lesz a papíron.

* A szélességre nem kell figyelemmel lenni, mert közlekedési balesetek úton játszódnak le, ezért a helyszín inkább hosszúság és keskeny, így szélesség tekintetében tehát bőven lesz hely a papíron.

Ha az ábrázolás követelményeit, a rajz célját tekintve, ennél részletesebb rajzra volna szükségünk, akkor vagy nagyobb papírfelületet kell igénybevenni, vagy a területet kell szűkíteni. Az előbbi könnyen lehetséges, az utóbbi is többnyire keresztülvihető, mert a közlekedési balesetek helyszíne (valamely útszakasz) rendszerint rövidebb 120 méternél.

Ugyanúgy fogunk eljárni (tehát a papír méreteit, vagy a területet, esetleg mind a kettőt fogjuk kisebbre-nagyobbra venni), ha a két méret, terület és rajzfelület, egymáshoz viszonyítva nem eredményezne kerekszámot, pl. 50, 100, 200 stb., hanem osztásra kevésbé alkalmas számot, pl. 33, 225 stb. Kerekszámra azért kell törekednünk, mert azzal könnyebb osztani, vagyis kisebbíteni. A terepen ugyanis folyton különféle távolságokat mérünk le s ezeket a kisebbítés mértéke szerint a rajzra kell átvinnünk. Már pedig könnyebb a lemért távolságokat 10-zel, 100-zal, 200-zal osztani (kisebbiteni), mint pl. 33-mal.

Aránymérték választásához jó segédlet a Müllner-féle aránymértéktáblázat. (Cs. L. 1931. évf. 559. old.)

Közlekedési baleseteknél az általános helyszínrajz, tehát a kisebbre tartott rajz céljainak leginkább az 1:200, 1:300, 1:750 méretarányok felelnek meg. Ha pedig a helyszínnek valamely részét akarjuk nagyobb részletességgel, tehát nagyobb arányban lerajzolni, akkor az 1:20, 1:50, 1:75, vagy 1:100 arányt választhatjuk.

A helyszín felmérése. Ezután a természetben tűzzük ki és az úton jelöljük meg segédeszközökkel (karó, bot stb.) azt a többnyire téglalapalakú területrészt, melybe a baleset helyszíne beleesik és amelyet le kell rajzolni. A téglalap kitűzésekor ügyelni kell arra, hogy az szabályos derékszögű idom legyen. Pontos derékszögek meghatározására legegyszerűbb mód az *egyiptomi háromszög*, amelyet ácsok stb. is használni szoktak. (Az egyik átfogóra (alapra) kimérünk három métert, a másik, lehetőleg merőlegesen reávonat átfogóra 4 métert mérünk le s az alap harmadik méteréről a merőleges átfogó negyedik métere irányában kimérjük a befogót, amelynek pontosan 5 m hosszúnak kell lennie.) E módszerrel egymásután megállapítjuk téglalapunknak mind a 4 derékszögét és oldalát.

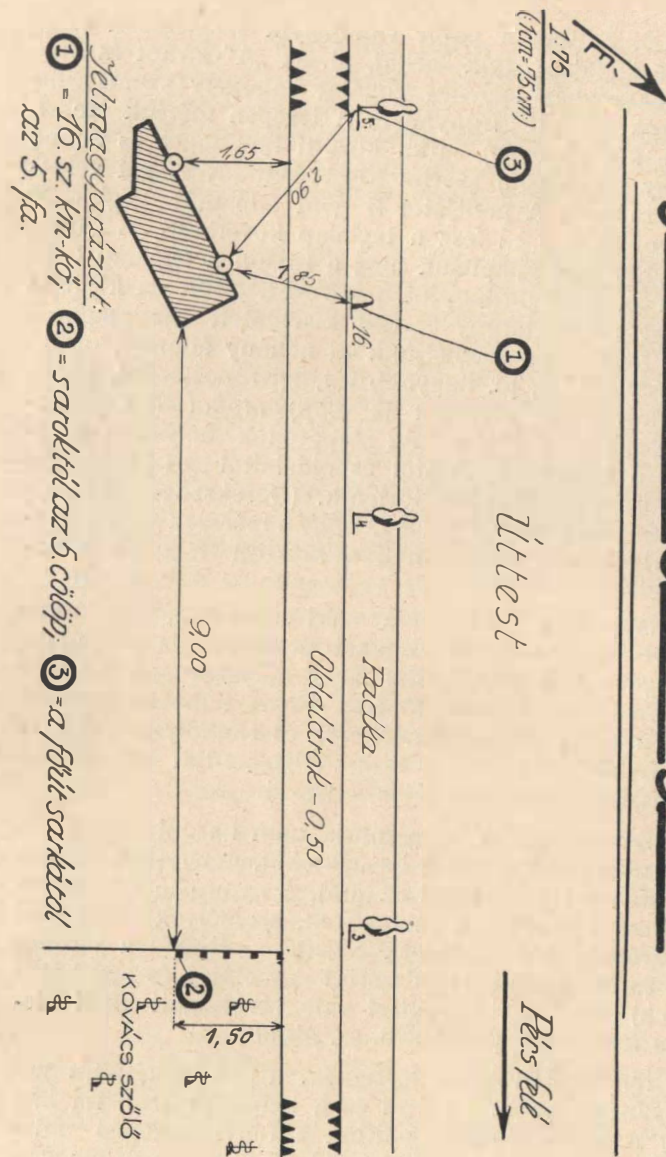
A kitűzött 4 pontot jelöljük meg gondolatban A, B, C,

D betűkkel. Ezután a papír valamelyik szegletében szúrjuk meg a téglalap egyik sarkát, pl. az „A”-sarkot és húzzunk derékszögben egyenes vonalat valamely szomszédos másik sarok, pl. „B” irányában. A terepen mérjük le a téglalap e két (A és B) sarka közötti távolságot és ennek méretarány (pl. 1:400) szerint kisebbített távolságát vezessük rá a rajznak A pontjától B pont felé már meghúzott egyenes vonalára s ez lesz a téglalap következő, B sarka. Hasonló eljárással állapítsuk meg a rajzon a téglalap C és D sarkait is, mire megkapjuk papíron a területen kitűzött területrészt a méretarány szerint kisebbített nagyságban. Ezután a helyszínen szemeljünk ki néhány állandó, marandó tereptárgyat, pl. nagyobb fát, telefénoszlopot, hidat, kilométerkövet stb. s ezeket az *alappontokat* (fix pontokat) vezessük rá a rajzra. Az alappontok helyének megállapítása a téglalap sarkaitól és oldalaitól eszközölt derékszögű mérések alapján történik. (Derékszögű koordinata mérési módszer.) Fődolog, hogy a mérések derékszögben (merőlegesen) történjenek a kitűzött téglalap oldalaira.

Az alappontok berajzolása azért szükséges, hogy azok segítségével fontosabb helyzeteket pontosan és maradandóan meghatározhassunk. Ezáltal a helyszín egy későbbi időpontban is helyreállítható lesz. Pl. A felborult járómű helyzete, a hulla pontos fekvőhelye és testhelyzete, a tartozékok feltalálási helye, a tanuk álláspontjai stb. (Lásd a 8. ábraszámú rekonstrukciós helyszínrajzot.)

Az állandó pontok berajzolása után hasonló mérésekkel berajzoljuk mindazokat az adatokat, amelyeket a rajzban szemléltetni kell, tehát az utat, a nyomokat, az elválásokat, a bűnjeleket, a járóműveket, személyek helyzetét stb. A járóművek helyzetének rögzítése céljából a járómű elejének és hátuljának (rendszerint egy elülső és egy hátsó kerekének) két-két alapponttól való távolságait kell lemérni és lerajzolni. (Lásd a 8. sz. ábrát.)

Ha fényképfelvételek történtek, a felvételkészítés helyeit ugyanúgy be kell mérni és a helyszínrajzon fel kell tüntetni. A jelentésben tárgyaljuk a fényképezőgép adatait is (fókusz-távolságot), mert ebben az esetben megvan a lehetősége annak, hogy a fényképet fotogrammetriai úton is ki lehet értékelni.



8. sz. ábra: Rekonstrukció helyszínrajz.

Az egyes méreteink helyességéről úgy győződünk meg, hogy az ellentétes irányban fekvő alappontoktól ellenőrző-méréseket csinálunk.

A helyszínrajz tartalma. Felesleges dolgot ne vegyünk fel a rajzba, hanem csak azt, ami bűnügyi vonatkozásban és a tájékoztatás szempontjából fontos. Kerítést pl. csak akkor rajzoljunk be, ha attól vett méreteket akarunk feltüntetni, vagy ha a vezető kilátását gátolta volna, vagy ha rajta vérnyomok lennének stb.

A rajznak feltétlenül a következőket kell tartalmaznia:

a) Az utat és az úthatárolást a baleset színhelyén. (Pl. korlát, árok, sövény, fasor stb.) Ezeknek esetleges méreteit, mélységeit stb., amennyiben fontossággal bírnának. Az úttartozékokat és akadályokat, amelyeknek a balesetnél szerepük volt, pl. figyelmeztető táblák, telefonoszlopok, világítótestek, köoszlopok, kőrakások, sorompók stb.

b) A járművek és gyalogosok által megtett útvonalakat, a különféle nyomokat (pl. féknyomok, csúszás nyomai, vérnyomok stb.) a járművektől és személyektől származó tárgyak fekvőhelyei (pl. letört alkatrészek, leestett poggyászdarabok, kalap stb.), a járművek véghelyzetét és a személyek helyét (pl. a tanúk álláspontjait, az áldozat fekvőhelyét), továbbá azokat a jelenségeket, amelyeknek az egyes balesetek természetéhez képest valami szerepük volt (pl. azt a tárgyat, amely a vezető szabad kilátását akadályozta).

A rajzban feltüntetendő nyilakkal, hogy a tárgynak mely pontjára vonatkozik a mérés s amennyiben ez a rajzban nem volna feltüntethető, abban az esetben a vázlaton írásban, a magyarázat alatt kell kifejezésre juttatni. (Lásd a 8. sz. ábrát.)

c) Végül a felírást, világtájmegjelölést, a méretarányt, a vonalas mértéket, a jelmagyarázatot, a keltet és az aláírást.

Közlekedési balesetekről készült helyszínrajzoknál a különféle járműfajták, nyomok stb. ábrázolására a Függelékben ismertetett jeleket használjuk.

A balesetnél jelenvolt személyeket alaprajzban ábrázoljuk; mégpedig kis karikajellel, melyből két vonáska kiáll. A két vonáska jelzi a személy lábfejjállítását s ezért a

vonáskákat abban az irányban kell rajzolni, amely irányban a személy arccal állt. Ilyen módon a jelből a rajzon kivehető, hogy a tanu merre nézett, vagy merre haladt, járóművén ülve, arccal mely irányban volt. Ha a személy járóművön ült, akkor a jelet ugyanis a járómű megfelelő ülésének helyére rajzoljuk.

A *jelmagyarázat* tekintetében elv az, hogy amit csak lehet, egyezményes jellel fejezzünk ki. Magába a rajzba lehetőleg ne írjunk, mert az írás zavarja az áttekintést. Ha valamit egyezményes jellel ábrázolni nem tudunk (pl. bot, letört kilincs stb.), akkor a helyet jelöljük meg valamilyen jellel, pl. kereszttel, számozzuk meg bekerített folyószámmal és a számot tárgyaljuk a jelmagyarázatban. A számokat vékony vonással vetítsük ki olyan helyre, ahol nem zavarják az áttekintést, de azért a számokat mégis erőteljesen írjuk le és vastagon karikázzuk be, hogy könnyen szembetűnjenek és ne kelljen azokat sokáig keresgélni. (Lásd a 8. számú ábrát.)

Ha a rajzban mégis írni kellene (pl. helységek, tanyák, magaslatok stb. elnevezése), akkor e helyektől keletre és csak vízszintesen írjunk, keresztbe nem szabad írni.

A járóművek és személyek haladásának irányát színes írónnal és nyíllal, a vérnyomokat piros színnel ábrázoljuk.

Egyszerűbb esetekben a fentiekben ismertetett téglalap helyett tengelyt is vehetünk alapul. Ilyenkor a helyszínen, az úton vagy az út mellett, egyenes vonalat cövekelünk ki s utána az egyenestől derékszögben (az előbbieken ismertetett módszerrel), vagy az egyenes két végpontjából mérjük le a jobbra-balra eső állandó (fix) pontokat és az egyéb helyek távolságait.

A rajz befejezése után a téglalap négy oldalát, illetve a tengelyt gumival kitöröljük, hogy zavart ne okozzon.

A papír nagyságát illetőleg inkább vegyünk nagyobb papírt (egész fogalmazványív nagyságút), mert negyedíven vagy ennél is kisebb cédulákon a célnak megfelelő rajzot készíteni nem lehet. Azonkívül azzal is kell számolnunk, hogy a tulajdonképpeni helyszínen kívül még az ú. n. csatlakozásokra, továbbá a felíratra, keltezésre, jelmagyarázatra stb.-re is kell helyet hagyni. Csatlakozások alatt értjük a helyszínnel közvetlen szomszédos területrészeket, jellegzetesebb tereptárgyaival, melyek a tájékozás céljaira alkalmasak.

A papír fajtáját illetőleg elvileg kockáspapírt használunk. Ilyen 1, 2, 3, 5 mm nagyságú kockákra beosztott papír bármely papírkereskedésben, kis irodaív nagyságban is, kapható. Kockás papíron könnyebb derékszögű egyenesvonalakat rajzolni, ezenkívül gyorsabban határozható meg a mérések eredményeinek kisebbitett méretei, mert a kockák milliméter-nagyságát ismerjük. Pl. A helyszínrajz 1:200 arányban készül. Ha a megmért távolságok egyike pl. 28 m, akkor a rajzon ennek 200-szor kisebbitett méretét, vagyis 140 mm-t kell feltüntetni. Miután a kockák nagyságát ismerjük, tudjuk, hogy ennek a 140 mm-nek ábrázolására hány négyzetet kell vennünk.

A helyszíni fénykép.

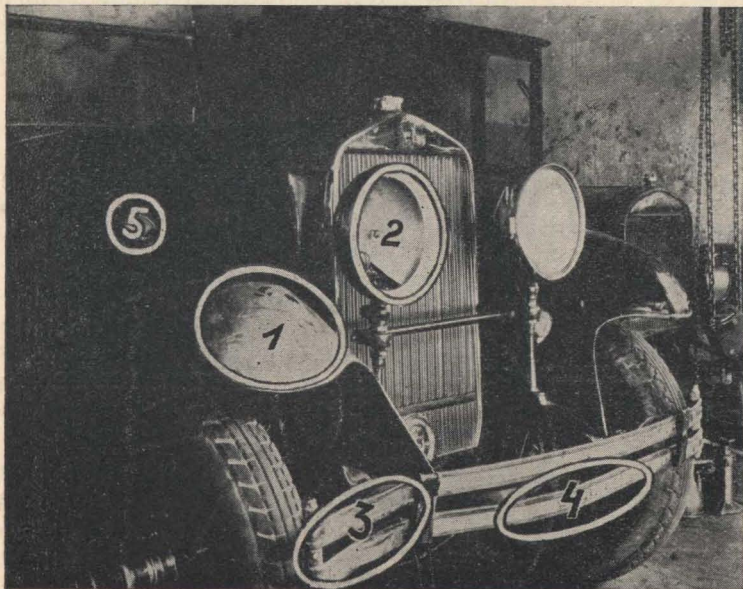
Hacsak módunkban áll, különösen súlyosabb baleseteknél, készíttessünk helyszíni fényképfelvételeket is. A fénykép nem pótolja ugyan a helyszínrajzot, mert az oldalnézetben készült fényképnél elkerülhetetlen a helyszín elrajzolása. Így nem nyújthatja a közlekedési baleseteknél olyan fontos méreteket, de megbecsülhetetlen előnye, hogy automatikusan rögzíti a helyszínt teljes egészében, tehát a fényképen rajta lesz minden, ami csak a helyszínen volt, ezenkívül hitelesen rögzíti az egyes helyzeteket.

Ha bűnügyi fényképész hiányában más fényképész veszünk igénybe, adjunk neki útmutatást, hogy mire vessünk súlyt, mit kell a fényképnek főként szemléltetnie. Ez azért szükséges, mert a fényképész kitünően érthet a fényképezés technikájához, de hiányzik nála a kriminalisztikai érzék, nem tudja megítélni, hogy bűnügyi szempontból minek van jelentősége. (A fényképezés költségeit a nyomozó alosztálytól lehet igényelni.)

A helyszínen készíttessünk lehetőleg két különböző és magasabb pontról (emeletről, szükség esetén odatólt járómű tetejéről vagy rögtönzött állványról stb.) egy-egy általános felvételt és a szükséghez képest több közeli részletfelvételt is, pl. a járóművek sérüléseiről, a sértett fekvőhelyzetéről, a keréknyomról stb. Részletfelvételeknél helyezzünk mércét a nyomok mellé, mert a felvételt később esetleg nagyítani fogják abból a célból, hogy a nyom a gyanúsított lábnyomával, abroncsnyomával metrikusan összehasonlítható legyen. Ilyen felvételeknél ügyelni kell

arra, hogy a gép a talajjal (nyommal) párhuzamos legyen, mert különben a kép elrajzolódik.

Részletfelvételekre azért van szükség, mert a rongálási, sérülési nyomok (horpadások, törések) beszélnek, a szakértő belőlük összeállíthatja az esemény lefolyását. Szavakkal a sérülésekről hű képet alig lehet adni. A tökéletes szemléltetés érdekében a két eljárást egyesíteni lehet oly-

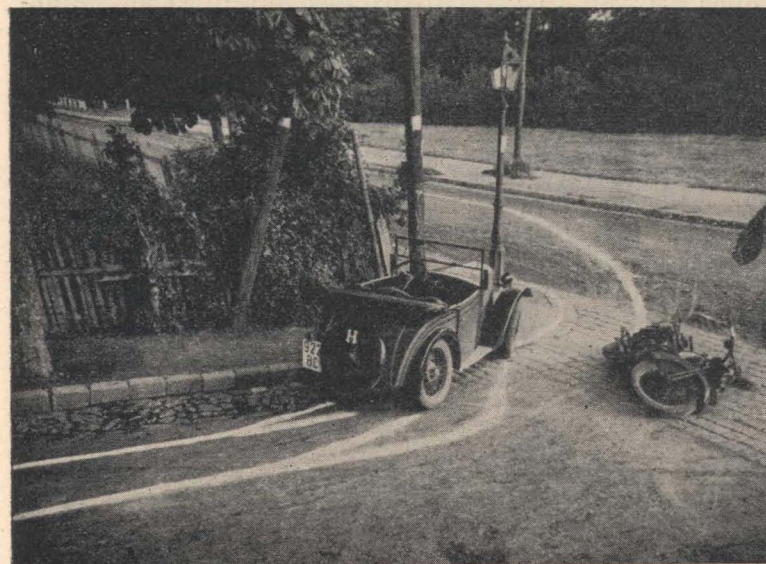


9. sz. ábra: Elváltozások megjelölése fényképen.

módon, hogy a fényképre helyezett átlátszó (szalma) papíron tintával bekeretezzük és megszámozzuk a sérüléseket, a magyarázatot hozzá pedig a fénykép hátlapján írásban részletesen tárgyaljuk. Pl. 1. A jobboldali sárfogó homloki felületén 5 kisebb (3—5 cm átmérőjű) horpadás van, a sárfogó külső széle pedig erőszakosan hátrahajlított. 2. A jobboldali lámpa üvege eltört. 3. A lökhárító jobbszélén a felsőpánt lefelé, az alsópánt ezenkívül előrehajlított. 4. A lökhárító közepén az alsópánt 3 cm-nyire lefelé és előre elhajlított. 5. A jobboldali városi lámpa hát-

rahajlott, üvege eltört, kerete megrongálódott. (Lásd 9. sz. ábra.)

A járóművek keréknyomait a fényképezés előtt vastagon meszeljük ki, vagy hintsük be liszttel, gipszporral, esetleg fedjük le fehér papírszalagokkal, hogy a fényképen jól láthatók legyenek. (Lásd 10. sz. ábra.) Ha a feljelentésben valamely fáról, vezetékoszlopról van szó, akkor ezt a



10. sz. ábra: A keréknyomok rögzítése fényképfelvétellel a megtett utak szemléltetése és bizonyítása céljából.

helyszíni felvétel előtt, a többiektől való megkülönböztetés végett, papírral vagy elütő színű kendővel csavarjuk körül.

A helyszínrajzolás és a közönséges helyszíni fényképezés előnyeit eszményien egyesíti a fényképes térmérés (fotogrammetria), melyet a helyszíni felvételeknél, sajnos, még nem méltatnak kellő figyelemre. Fotogrammetrikus műszerekkel, melyek modern fénytani és fényképészeti elvek alapján vannak megalkotva, a helyszínt a legrövidebb idő alatt a legpontosabban fel lehet venni. Az ilyen műszernek két előnye van: feleslegessé teszi a mérőeszkö-

zökkel való számos és körülményes távolságméréseket, valamint pótolja a méretek tekintetében különben is fogyatékos helyszíni fényképfelvételeket.

A stereofotogrammetria elve abban áll, hogy ugyanazt a tárgyat két helyről fényképezik le. A két helyről való felvétel úgy történik, hogy a stereométer vízszintes csövének két végén — egymástól kb. 1.20 méter távolságban oldalt — egy-egy kamara van. A nyert képeket stereoskopba helyezik s így plasztikus, modellszerű képet nyújtanak. A szobában azután a képen különleges műszerrel, úgynevezett autograffal, bármely távolságot meg is lehet mérni, miáltal a helyszíni mérések feleslegessé válnak. A műszer olyan pontosan működik, hogy pl 50 m távolságból felvett, 10 m hosszú táv mérete a képen 1—2 cm-nyi pontossággal megállapítható. Egyik legmodernebb ilyen stereométer működését részletesen ismerteti az Internationale Öffentliche Sicherheit című szaklap 1933 dec. 15-i 19. száma.

D) Az írásbeli munka közlekedési baleseteknél.

Jelentések és értesítések.

1. Ha közlekedési baleset következtében haláleset fordul elő, vagy ha a baleset több súlyos sebesüléssel járt, a Nyut. 9. mellékletének 19. pontja értelmében távirattal vagy távbeszélőn eseményjelentést kell tenni a közigazgatási hatóságnak, ezenkívül a nyomozóosztály-parancsnokság hírközpontjának.

A halálos balesetekről távirattal vagy távbeszélőn a királyi ügyészségnek is jelentést kell tenni (lásd Szut. 420. pontjához írt lábjegyzet és 520. pont utolsó bekezdése, valamint a Nyut. 9. melléklet 30. pontja).

2. Ha a baleset következtében közút vagy annak létesítménye megrongálódott, erről a közigazgatási hatóságnak kell jelentést tenni, mert a Kresz. 2. §-ának 7. alpontja szerint a jároművezető, illetőleg a járomű üzemtartója az 1890. I. t.-c. értelmében anyagilag felelős a szándékos vagy vétkes mulasztásból, vagy gondatlanságból okozott megrongálásért.

3. Távbeszélővezetékek szakadása esetén a legközelebbi postahivatalt kell értesíteni.

4. Ha a balesetet — csak részben is — a közlekedési rend biztosítása céljából az út mentén felállítandó jelzőtáblák és egyéb tájékoztatójelzések hiánya vagy helytelen alkalmazása idézte elő, arról ugyancsak a közigazgatási hatóságnak kell jelentést tenni oly célból, hogy a hiány eloszlátásáról gondoskodják. (Kresz. 48. §.)

5. Sok útnak különösen veszélyes helyei vannak (úgynevezett halálfordulók, halásorompók), ahol tapasztalat szerint a balesetek minduntalan megismétlődnek, pl a „gödöllői patkó“, vagy a Monor és Pilis közötti tekervé-

nyes, erdővel szegélyezett vasúti átjáró stb. Ilyen esetekben, ha intézkedés még nem történt, a közigazgatási hatósághoz jelentést kell tenni, hogy e helyeken a további balesetek megelőzésére a szükséges intézkedéseket megtehesse. (Kresz. 117. §.) Ilyen veszélyes helyeken a megismétlődés megelőzése éles fordulók kigömbölyítése, a kihatást gátló tárgyak (félszerek, sövények, kerítések, erdőrésztetek stb.) eltávolítása által történhetik.

6. A közúti forgalomban előfordult minden balesetről „Statisztikai lap”-ot kell a járási főszolgabíróhoz felterjeszteni (156.223/1933. B. M. sz. körr. Lásd Cs. K. 5/1933. sz.). A Cs. K.-nek ez a száma ismerteti a rendszeresített új statisztikai lapot, valamint kitöltési módját is.

A halálos kimenetelű balesetokról ezenkívül külön statisztikai lapot kell kitölteni és a főszolgabíróhoz eljuttatni, mert az 1930. évi 3. sz. Cs. K.-ben közölt 260.324/1929. B. M. körr. kivonatosa a következőket rendeli el: „Miután a Központi Statisztikai Hivatal 1930 január 1-től mindennemű halálos kimenetelű balesetről külön is statisztikai adatot gyűjt, a minden egyes halálos kimenetelű balesetről külön kitöltött statisztikai lapot az őrsparancsnokságok az illetékes járási főszolgabíróhoz továbbítják. E rendelkezés nem érinti a 301.489/1927. B. M. sz. körrendelettel (Belügyi Közlöny, 1927. évf. 1365. lap) már elrendelt és a 250.000/1929. B. M. sz. rend. (Kresz.) 117. §. 1. bek. b) pontjában is fenntartott adatgyűjtést.”

Ezek szerint közúti forgalmi balesetknél minden egyes esetről, akár volt áldozat, akár nem, sőt egyszerű összeütközésekről (horzsolásokról) is közúti forgalmi baleseti lapot kell kitölteni. Ettől teljesen függetlenül minden halálos kimenetelű balesetet, akár a közúti forgalomban, akár bárhol másutt (gyárban, műhelyben, erdőben, fürdőkádban, konyhában, udvarban stb.) fordult elő, e célra kiadott külön statisztikai lapon („halálos lap”) kell bejelenteni. Ha tehát a közúti forgalomban olyan baleset fordul elő, mely halálos áldozatot követel, arról mind a közúti forgalmi baleseti lapot, mind pedig a halálos balesetokról szóló lapot meg kell szerkeszteni. Vagyis ilyen esetben egy balesetről két lapot kell kiállítani.

7. Ha a tettes megszökött, a III. rész D fejezetében említett hatóságokat és parancsnokságokat kell értesíteni.

8. Ha az úton 48 órán belül el nem hárítható közlekedési zavar keletkezett, a Nyut. 9. mell. 21. p.-jában megjelölt helyekre is kell jelentést tenni.

A feljelentés (tényvázlat) megszerkesztése.

Közlekedési balesetek feljelentésének megszerkesztésekor rendszerint az a kérdés merül fel először és okoz nehézséget, hogy a járőr a balesetben szereplők közül kit vagy kiket jelöljön meg gyanúsítottként?

A közlekedési balesetknél a vétkesség kérdése sokkal körülményesebb és nagyobb jelentőségű, mint más büncselekményeknél. Közlekedési balesetknél a büntetőjogi felelősségen kívül rendszerint a magánjogi felelősség kérdése is felmerül.

A magánjogi felelősség.

Közlekedési balesetknél a magánjogi felelősség tekintetében — a „veszélyes üzem” felelősségének elvénél fogva — a felelősség fő alanya az üzembentartó, tehát az, aki mint a gépjármű tulajdonosa vagy birtokosa, a gépjárművet üzemben tartja. A gépjárműbalesetkből származó magánjogi kártérítési igényeket ugyanis a bíróság az 1874. XVIII. t.-c. alapján bírálja el, mely törvény a vasutaknak, mint veszélyes üzemnek úgynevezett „vétkes felelősségéről” szól, s ezért a kártérítési igény elbírálásánál mindig abból indul ki, hogy a balesetet a veszélyes üzem hibája okozta. A gépjárműveknél, melyek szintén a veszélyes üzemek fogalma alá esnek, a jogi helyzet tehát az, hogy a gépjármű üzembentartója a tárgyi felelősség alapján felelős az üzemben előállott balesetekért, tekintet nélkül arra, hogy terhel-e bármilyen gondatlanság. Ezen óriási anyagi felelősség alól a gépjármű üzembentartója csak akkor mentesítheti magát, ha igazolni tudja, hogy a baleset vis major, egy harmadik személy elháríthatatlan cselekménye, vagy a balesetet szenvedettnek kizárólagos hibája okozta. A kizárólagos hiba megállapítását azonban a bíróság mindig a legnagyobb szigorral bírálja el. Legkisebb hiba a gépen, a vezető legcsekélyebb figyelmetlensége elegendő ahhoz, hogy az üzembentartó felelőssége megálljon. A nemtulajdonos vezető csak a vétkesen okozott kárt tartozik megtéríteni.

A büntetőjogi felelősség.

Más a helyzet a büntetőjogi felelősség tekintetében.

A büntetőbíróság a bűnvádi eljárást azzal szemben folytatja le, aki a balesetet okozta. A büntetőjogi felelősség tekintetében tehát a felelősség előterében a vezető áll, vagyis az a személy, aki a járművet a baleset idejében valóban irányította.

A csendőrnek tehát tudnia kell a következőket:

1. Büntetőjogilag a vezető felelős. Ha tehát az autót nem az üzembentartó, hanem sofförje, vagy bárki más vezette, gyanúsítottként őt kell feljelenteni.

2. Emellett büntetőjogilag gondatlanság miatt felelős lehet az eredetileg kirendelt vezető is, ha a vezetést erre nem képesített, vagy állapotánál (pl. ittasság) fogva alkalmatlan egyénnek engedte át, vagy ha mint felelős oktató a kellő gondosságot elmulasztotta.

3. Ugyancsak az üzembentartó büntetőjogilag is felelős, ha a gépkocsi szerkezetében rejlő hiányosság okozta a balesetet.

A gondatlansági elem közlekedési baleseteknél. A közbiztonsági balesetek a más természetű büntetendő cselekményektől a szándék tekintetében különböznek lényegesen, de különbség van magában a gondatlansági elem tekintetében is.

Közlekedési baleseteknél szándékosság ritkán fordul elő. A vezetőt visszatartja a szándékos cselekménytől az a veszély, mely őt is fenyegeti. A legtöbb esetben gondatlanság forog fenn. A baleset elnevezés maga is arra mutat, hogy az esemény nem szándékosan keletkezett. A bűnösség kérdésében tehát a nyomozás eredményéhez képest a gondatlanság mibenlétét és fokát kell alapul venni és egy vagy több személyt gyanúsítottként feljelenteni, aszerint, amint az okozati részesség megoszlik.

Ami a gondatlanságot illeti, mibenlétét bírói gyakorlatunk büntetőjogi szempontból általában úgy határozta meg, hogy „a tettes a cselekmény vagy a mulasztás eredményének nem volt ugyan tudatában, annál kevésbé vette azt célba, de annak és olyféle eredménynek beállását, aminő valósággal bekövetkezett, kellő figyelem és megfontolás mellett előre láthatta és más magatartással el is hátrálhatta volna“. A Kúria egy határozata szerint pedig gon-

datlanság akkor forog fenn, ha a tettes a mindennapi életben megkövetelt közönséges elővigyázatot elmulasztotta.

Közlekedési baleseteknél a gondatlanság, az üzemveszélyessége miatt, szigorúbb elbírálás alá esik. Ezért a Kresz. a vezetői gondosság tekintetében nagyobb követelményeket támaszt, ami kitűnik a következő szakaszokból:

„A vezetőnek minden körülmények között éber gondosságot, kötelességtudást és fegyelmezettséget kell tanúsítania, szigorúan alkalmazkodnia kell a közlekedés és közrend biztosítását célzó minden rendelkezéshez és intézkedéshez, továbbá a vezető minden olyan kifogásolható magatartástól tartózkodni köteles, amely akár más közlekedési eszközök vezetőire, akár a járókelőkre zavarólag vagy bántólag hatna.“ (Kresz. 4. §.)

„A járművet mindenkor a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel kell vezetni, s csak olyan sebességgel szabad haladni, mely gondos vezetés mellett a személy- és vagyonbiztonságot, továbbá a közlekedés rendjét nem veszélyezteti és amely lehetővé teszi, hogy a vezető mindenkor ura legyen a járműnek és azt kellő időben megállíthassa.“ (Kresz. 5. §.)

A Kresz. azonban a gondosság tekintetében nemcsak a vezetővel, hanem a gyalogosokkal szemben is fokozott követelményeket támaszt, amennyiben 20. §-ában a következőket írja elő: „A járművek közlekedésére szánt úttesten a gyalogosok testi épségének védelme a vezetők (kocsis, sofförök) egyik legfőbb kötelessége ugyan, viszont azonban az úttestet igénybevevő gyalogosok is kötelesek a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel a járművek, továbbá a szabadonhajtott málhás- vagy nyergesállatok forgalmának zavarása nélkül áthaladni.“

E rendelkezésből kitűnik, hogy a közúti forgalomban megkívánt gondosság felette áll a szokásos gondosságnak, annak a gondosságnak, amelyet minden normális, rendes és lelkiismeretes embernek az általános élettapasztalatok alapján követnie kell.

A bírói gyakorlat a gondosságot mindig az egyes esetek sajátossága szerint bírálja el. Ezért fontos, hogy a nyomozás a gondatlanság elemeit teljes részletességgel megvilágítsa. Szükséges ez már ama elvnel fogva is, mely szerint közlekedési baleseteknél nem a vezetőnek kötelessége a véletlen fennforgását, vagy a gondosság szem előtt

tartását kimutani, hanem a vád (nyomozás) feladata annak ellenkezőjét — a szándékot vagy gondatlanságot és a balesettel való okozati összefüggésüket — bizonyítani.

A gondatlanság kérdését azonban a nyomozásnak mindkét fél részéről kell feltételeznie és tisztázni. (A Kúria már sok esetben kimondta, hogy „a sértett gondatlansága nem ok a szintén gondatlan vezető felmentésére”).

Büntetőjogilag nem terheli gondatlanság a vezetőt akkor, ha bebizonyíthatóan előre nem látható s így elháríthatatlan esemény elé került. Pl.: Egy előfordult esetben az elrobogó gyorsvonattól megijedt lovak a szintén előzésben levő gépjármű elé ugrottak.

Gondatlanságnak minősíti azonban bírói gyakorlatunk már magát a közlekedés biztonsága érdekében kiadott rendeletek meg nem tartását, ha ezáltal testisértés létrejött.

Végzésűség természetesen büntetlenséget biztosít, de csak annak, aki véletlenül jutott életveszélybe. Nem állapítottak meg végzésűséget annak javára, aki gondatlanságával maga is hozzájárult a végzésűséghez. (Végzésűség fogalmát lásd dr. Valló: „A m. büntetőtörvények zsebkönyve” I. kötet, 115. lapold.)

A gyakorlati élet tapasztalatai szerint nehéz megállapítani azt, hogy a balesetet a véletlen, vagy kinek a gondatlansága idézte elő, mert ritkán fordul elő, hogy a gondatlanság kizárólag a vezetőt, vagy kizárólag a sértettet terheli. Ezenkívül maga a gondatlanság fogalmi meghatározása is igen tág, a gépjárművezetővel szemben támasztott gondosság nincs határozottan körvonalozva. A gondatlanság és véletlenség között nehezen vonható éles határ s e körülmények nehezé teszik a döntést. Ezért a csendőri ilyen esetekben kellő óvatossággal foglaljon állást a vétkesség kérdésében. Miután a száraz tényállást és a gondatlansági elemeket kellőképpen megállapította és azokat alátámasztotta, a baleset okának tárgyalásakor a maga részéről inkább csak „vélelmezhető ok”-ot említsen, a nehéz kérdés eldöntését pedig bizza a bíróságra. Pl. X. Y. ellen az a gyanú szól, hogy olyan sebességgel hajtott, mely a megengedett sebességet messze felülmul, utána hirtelen, túlerősen fékezett, miáltal kocsiját farolásba hozta és N. N.-t elütötte.

Ha a nyomozás során bebizonyult, hogy a gépjárművezető vagy más személy gondatlansága következ-

tében *halál* vagy *súlyos testi sértés* okoztatott, akkor a Btk. 291. szakaszába ütköző és a 310. §. 2. bek. szerint minősülő cselekmény miatt kell a feljelentést az illetékes kir. ügyészséghez megtenni. (Ez a minősített szakasz az alkalmi vezetőkre is vonatkozik.)

Könnyű testi sértés vétsége címén csak akkor tehető feljelentés, ha a szándékosság bizonyítható. Ez esetben a sértett fél indítványa szükséges. Ilyen szándékos cselekmények közlekedési baleseteknél ritkán fordulnak elő, többnyire gondatlanság okozza a könnyű testi sértést, e cselekmény azonban törvényeink szerint nem büntetendő.

Ha a baleset következtében *vaspálya*, távirda vagy ehhez tartozó tárgy rongáltatott meg, a Btk. 437., 440., a Kbt. 111. §-a jöhet tekintetbe.

Végül, ha testi sértés nem okoztatott, a *kihágás* elkövetőjét a Kresz. megfelelő §-ába ütköző közlekedésrendészeti kihágás miatt kell feljelenteni.

A közlekedésrendészeti kihágást elkövetett vezetőtől egy *betélapot* el kell venni, abba a forgalmi rendszámot be kell vezetni és a betélapot a feljelentéshez csatolni kell. (Kresz. 76. §. és 14/1928. sz. Cs. K.)

A *vezetői igazolványt* nyomban el kell venni és a bevonás tárgyában teendő intézkedés végett az elsőfokú rendőrhatalósághoz kell beterjeszteni a következő esetekben:

1. Halálos gázolás esetén, amennyiben a nyomozás során vagy később nem derül ki a vezető ártatlansága. (125.230/1932. IX. B. M. sz. rend.)

2. Ha a gázoló jármű elsősegélynyújtás nélkül elmenekült.

3. Ha szolgálatot teljesítő közbiztonsági közeget (csendőrt, rendőrt) ütött el.

4. Ha az igazolvány adatai (fénykép, személyleírás, stb.) a személyazonosság ellen bizonyítanak, vagy ha az igazolvánnyal — tulajdonosának hibájából — más módon visszaéltek.

Az ittas állapotban való vezetésen tetten ért vezető vezetői igazolványának őrizetbevételére ezidőszent nincs jogalap. Miután azonban az ittas állapotban való vezetés rendkívül nagy veszélyt jelent a közlekedés biztonságára,

illetékes helyen tervbe vették e kérdésnek a közeljövőben rendelettel való rendezését.

Tartalom tekintetében a feljelentésnek (tényvázlatnak) az eset természetéhez képest fel kell ölelnie azokat a baleseti tényezőket, amelyeket az előző fejezetekben tárgyaltunk. Ha a feljelentés minden lényegest világosan és félreértést kizáró módon magába foglal, akkor a bíróság pontos képet tud magának alkotni a történetekről. Nem árt, ha a nyolc kérdés alapján meggyőződünk a feljelentés teljességéről, nevezetesen:

ki a gyanúsított, sértett, sérült,
mi történt,
miként,
mivel,
mikor,
hol,
miért,
kivel történt a baleset?

A feljelentést (tényvázlatot) a Szut. 76. §-ában előírt csoportosítás szerint kell megszerkeszteni. Célszerű azonban még a rovatok (helyszín, tanúk, stb.) hosszú anyagát kisebb fejezetekre felosztani, hogy a terjedelmesebb anyag áttekinthetőbb legyen, mert ha több oldalon szembeszökő megszakítások nélkül sor-sor, gondolat-gondolat után következik, összefolyik az egész s ha a feljelentés végére érkezett az olvasó, nem tudja, mit hol olvasott, egyes dolgokat hol keressen: a 3. vagy az 5. oldalon? Ezért kívánatos az önálló részeket egy-egy vezérszóval megfejezni, miáltal már az első átolvasáskor, a vezérszó alapján a gondolatokat az új fejezet tartalmára be lehet állítani. S ha utána valamit keresni, utánlapozni kell, könnyebben is igazodunk el. Ilyen fejezetek címszavai lehetnek pl.: baleset helye, baleset ideje, baleset neme, baleset következményei, út állapota, időjárás, világítás, forgalom nagysága, a baleset lefolyása, kerék- és féknyomok, gépkocsi leírása, fékpróbák, megjegyzés a bűnösség kérdéséhez, stb.

A feljelentés *mellékletei* a következők lehetnek:

Sértettnek, lehetőleg hatósági orvos által kiállított bizonyítványa.

Orvosi bizonyítvány a gyanúsított ittassága esetén.
Gyanúsított erkölcsi és vagyoni bizonyítványa.
(A rendőri büntetőbírók hatáskörébe eső kihágásokról tett feljelentéshez azonban a gyanúsított erkölcsi és vagyoni bizonyítványát nem kell csatolni. Lásd Szut. 467. p.)

Születési anyakönyvi kivonat, ha a gyanúsított fiatal-korú.

Helyszínrajz és helyszíni fényképek.

A vezetői igazolvány egy kitöltött betétlapja.

Bűnjeljegyzék, ha az őrizetbe vett tárgyakat a jelentéssel vagy tényvázlattal együtt szolgáltatjuk be. (Szut. 448.)

Nyilatkozatot a közlekedési balesetek alkalmával előfordult könnyű testi sértéseknél nem kell mellékelni. A Btk. 312. §-a szerint ugyan könnyű testi sértés vétsége miatt a bűnvádi eljárás csak sértett fél indítványára indítható meg, de ez csak szándékos cselekményekre vonatkozik. Közlekedési baleseteknél könnyű testi sértést leginkább csak gondatlanságból követnek el, így az ilyen módon okozott könnyű testi sértés nem is képez büntetendő cselekményt (Btk. 75. §.), miért is csak a Kresz. vagy a Kbt. -ba ütköző kihágások (110—125. §-ok) miatt tehető feljelentés. E kihágások pedig hivatalból üldözendők.

Közlekedési balesetek feljelentésére szolgáljon példaként a következő feljelentés. Hangsúlyozni kívánjuk, hogy ez csak minta lehet és nem kaptafa, mert amint azt a gyakorlati szolgálatból is tudjuk, alig adódik két cselekmény, amelynek részletei egyformák s hiba volna, ha a különféle esetek feljelentésekor az adott mintához görcsösen ragaszkodnánk.

Feljelentés.

Gyanúsított: *Bors Jenő.*

Sértett: *Özv. Ányos Antalné.*

Bűncselekmény: *Gotdatlanságból okozott súlyos testi sértés.*

A kir. Ügyészségnek

Kecel, 1934 február 16.

Az eljárás alapja:

Folyó hó 15-én 16 órakor a helyi ügyeleti szolgálatban állott járőr Kecel községben való portyázáskor arról értesült, hogy egy gépkocsi a Templom-utcában valakit elütött.

Sértett:

Özv. Ányos Antalné, szül. **Nagy Eszter**, 77 éves, r. k., háztartásbeli, teljesen vagyontalan. Kecelen, Templom-utca 72. szám alatt lakik, jelenleg a kiskunhalasi városi kórházban van ápolás alatt.

Előadja, hogy midőn f. hó 15-én 16 óra tájban bevásárlásai után a Hangya Szövetkezetből lakására igyekezett, az út keresztezésénél egy gépkocsi, melyet nem vett észre, s melynek túlkölését sem hallotta, elgázolta. Az elszenvedett elütés miatt eszméletét veszítette s csak a kórházban tért magához. Egyebet nem tud előadni.

A sértett a csatolt orvosi bizonyítványban felsorolt sérüléseket szenvedte. Ha bonyodalmak nem lépnek fel, a sérülések 20 napon túl, előreláthatólag 2—3 hónapig gyógyulnak.

A sértettet, miután elsősegélyben részesítette, a gyanúsított szállította be kocsiján a kórházba.

Helyszín:

A baleset valószínű lefolyása:

A sértett folyó hó 15-én 16 órakor a Templom-utcában levő Hangya-üzletből, ahol egy kg porcukrot és egy üveg köolajat vásárolt, az utca másik oldalán levő lakására igyekezett. Eközben a csatolt 1. számú helyszínrajzon* vázolt utat tette meg. Az országútra a gyógyszertár előtti árok-áthidalásnál lépett rá, majd az országút jobb szélén haladt, északi irányba. Az 1. sz. kilométerkőnél át akart kelni a kocsúton, de ott előbb bevárta egy Budapest felől érkező tehergépkocsi elhaladását. Ennek megtörténte után, anélkül, hogy balra tekintett volna, gyorsított lépésekkel át akart sietni az út másik oldalára, de az utat nem a legrövidebb merőleges vonalon keresztezte, hanem a lakása irányában rézsútosan, kb. 45 fok alatt. Emiatt az ellenkező irányból jövő személygépkocsit nem vette észre, mely őt elütötte.

A sértett a személygépkocsi kürtjelzését, melyet annak vezetője még a templom előtt adott, nem hallotta, egyrészt azért, mert a feje nagykendővel be volt kötve, másrészt pedig, mert előrehaladott kora miatt nagyot hall.

A sértettet a gépkocsi jobb első sármentője és lámpája hátulról a bal válla alatt érte, úgy hogy előrebukott. Bukása után a kocsi még 4 méternyire magával vonszolta. Ezt a vonszolási és a vérnyomok, valamint a hosszant elszórt porcukor és a bevásárlási könyv feltalálási helye is bizonyítja.

A féknyomok tanúsága szerint a kocsit az elütés helye előtt 5 méterrel kezdték fékezni s rögtön rá a kerekeket teljesen blokkolták. Ennek következtében a kocsi az erősen felázott síkos úttesten megcsúszott s csak az elütés helyén túl 6 méterre állott meg. A fék és stoppnyomok iránya egy darabig az úttest közepe felé mutat, mintha a vezető jobbra akarta volna irányítani a kocsit, ekkor azonban a kocsi a csúszási nyomok tanúsága szerint siklani kezdett, a kocsi hátulja a baloldali árok felé sodródott,

* L. 21. sz. ábrát a Függelék végén.

úgv hogy a hátulsó bal kerék az árok széléhez ért, míg a kocs első kerekeinek nyomai a hátsóktól jobbról vezetnek. A nyomokból, valamint az állva maradt kocs első kerekeinek jobbra mutató állásából meg lehetett állapítani a vezetőnek azt a szándékát, hogy az utolsó pillanatban — egyidejű igen erős fékezésen kívül — jobbrairányítással akarta elkerülni az összeütközést, vagyis jobbra akart kitérni. Ez azonban nem sikerült egyrészt, mert sértett a kocs megpillantásakor meghökölt, másrészt pedig, mert a vezető a siklás következtében a kocs feletti uralmát elvesztette. (Lásd a részletes vázlatot).*

A gépkocsi utasai és útja:

A balesetet okozó gépkocsit gyanúsított, Bors Jenő hivatásos vezető vezette. A kocs hátso bal utasülésén a tulajdonos, Preisinger Jenő r.-t.-i igazgató, tőle jobbra felesége ült. A vezető ülése jobbról van. A vezető mellett nem ült senki. A kocs utasai üzleti ügyben Kiskunhalasról Budapestre igyekeztek. A 20 km-re eső Kiskunhalasról aznap 15 óra 30 perckor indultak el.

A gépkocsi leírása:

A gépkocsi Ford-gyártmányú, 40 lóerős, robbanó motorú, csukott karosszériájú, négyülékes és 4 kerékfékes személygépkocsi. Tulajdonosa Preisinger Jenő, lakik: Budapest, IX., Katona-utca 14. szám alatt. Rendszáma..... Az igazolólapot a budapesti főkapitányság állította ki 4520. szám alatt, 1933 május 1-i kelettel. A kocs önsúlya kb. 1100 kg. A járó a fékeket a helyszínen kipróbáltatta. Mind az első, mind a hátsó fékek kifogástalanul működtek, a 40 km/h-ás sebességgel haladó kocs a kerekek rögzítése után még 9 métert csúszott. Az abroncsok futófelülete majdnem új s az abroncsok a baleset után is épek voltak. Hó-lánc nem volt alkalmazva. A vezető állítása szerint a sebességváltó a baleset előtt a 3. sebességre volt kapcsolva. A hangjelzőkészülék (Sparton-kürt) feltűnően erős, mély hangot ad.

Látási viszonyok a baleset idejében:

A baleset színhelyén és idejében már sötétedni kezdett, emberi alakot 100 m távolságról csak elmosódott körvonalokban lehetett meglátni. Az útszakasznak ezt a részét a

* 22. sz. ábra a Függelék végén.

gyógyszertár előtt álló utcai lámpa és a gyógyszertárból kiszűrődő fény, valamint a Malom-utca sarkán levő utcai lámpa csak gyengén világították meg. A gépkocsi két lámpája tompítva égett, melyek az előtért 20 méterre világították meg. A fényszóró nem volt működésben.

Sebesség:

A gyanúsított a r. k. templom bejárata előtt egy hosszú kürtjelzést adott, sebességét azonban nem csökkentette. A 3., 4. és 5. számú tanúk állítása szerint a gépkocsi majdnem gyorsvonati sebességgel haladt a baleset előtt. A sebesség meghatározása és összehasonlítása végett a járó a tanúk előtt próbameneteket tartott s a tanúk által megjelölt sebességfajtnál a sebességmérő 40 km-t mutatott.

Útviszonyok:

Az út szélessége ároktól-árokig 8 m, erősen felázott és csúszós makadám, egyébként jó állapotban. Előtte való éjjel 3 cm magas hó esett, mely nappal teljesen elolvadt. Az útszakasz e része egyenes, sík, az úttest felülete mindkét árok felé mérsékelten lejt, határolása $\frac{1}{2}$ m mély és 2 m széles vizesárkok. A vezető áttekintését a tehergépkocsin kívül semmi sem zavarta.

Gyanúsított:

Bors Jenő. Született 1893 január 20-án, r. k., nőtlen, budapesti illetőségű és lakos (IX., Katona-utca 14. sz.), nyolc év óta hivatásos gépkocsiveető, személygépjármű vezetésére jogosító vezetői igazolványát a budapesti főkapitányság állította ki 1928 március 12-én 567. sorszám alatt, 6 elemít és 2 polgárit végzett, vagyontalan, másnak eltartásáról gondoskodnia nem kell, havi keresete teljes ellátáson kívül 100 pengő, katona volt, apja János, anyja Németh Mária, állítólag büntetlen, 1928. évben már okozott balesetet, de felmentették, jelenlegi sértettet nem ismeri.

A járó megállapította, hogy aznap szeszeseitelt nem ivott, aznap kb. 1 óra hosszat vezetett, a megelőző éjszakan szolgálatban nem volt s kielégítő éjjeli nyugalomban volt része. Érzékszervei épek, hatósági orvos 1933. évben vizsgálta meg utoljára.

Előadása a baleset lefolyásáról:

Beismeri, hogy f. hó 15-én a sértettet elütötte. Szabályszerűen az út baloldalán vezetett s midőn Kecel községbe befordult, a sebességet csökkentette, úgy hogy a baleset előtt 20 km-nél nagyobb sebességgel nem haladt. A r. kath. templom elhagyása után az út jobb szélén emberi alakot látott haladni, valamint szembe egy másik gépjárművet közeledni, ezért hosszú kürtjelzést adott. Amidőn a másik gépkocsi mellette elsuhan, hirtelen előtte termett a sértett, kiről azt hitte, hogy folytatni fogja útját az út jobb szélén. A sértett kürtjelzését úgylátszik nem hallotta, mert feje nagykendővel volt bekötve. Újabb kürtjelzést már nem volt ideje adni, ezért a kocsit egyidejű lefékezésén és a gáz elvételén kívül a sértettet jobbra akarta kikerülni. Ekkor azonban a sértett őt megpillantva, visszahökölt, miért is a legnagyobb veszély pillanatában még erősebben fékezett. Erre a kocsit sodrásba került s magával rántotta a sértettet. A balesetért sértettet okolja, valamint a sikos utat. Védelmére egyebet nem tud előadni.

Tanúk:

A baleset szemtanúinak helyeit, ahonnan a balesetet látták, az 1. számú helyszínrajz tünteti fel.

Érdektelt tanúk:

1. **Preisinger Jenő**, a balesetet okozó gépkocsi tulajdonosa, gyanúsított szolgálatadója, 45 éves, izr., r.-t.-i igazgató, budapesti illetőségű és odaváló lakos (IX., Katona-utca 14. sz.),

a baleset körülményeit gyanúsítottal megegyezően adja elő.

A gyanúsított vezetői minőségben 3 év óta áll szolgálatban, de sohasem okozott balesetet, mindig igen óvatosan vezetett. Véleménye szerint a balesetet az okozta, hogy a sértett nem hallotta a templom előtt adott kürtjelzést s az úttestet keresztezte anélkül, hogy meggyőződött volna arról, vajjon az út szabad-e? A gépkocsi — becslése szerint — a baleset előtt kb. 25 km-es sebességgel haladhatott, de mivel az út rendkívül sikos volt, a kocsit nem lehetett idejében megállítani. A sértett magatartását a baleset előtt nem figyelte meg, mert üzleti gondjaiba volt

elmerülve. Határozottan emlékszik azonban arra, hogy a vezető kb. a templom előtt hosszabb figyelmeztető kürtjelzést adott.

Előadja még, hogy az összeütközés következtében gépkocsijának jobb sárfogója elgörbült és a jobb lámpa-üvege eltört. Kára 50 pengő. A sértettet kocsiján azonnal beszállíttatta a kiskunhalasi kórházba, ahol ápolási költségre előlegként 100 pengőt fizetett.

2. **Preisinger Jenőné**, szül. Weiner Róza. 38 éves, izr. A baleset körülményeit férjével egyezően adja elő.

Érdektelen tanúk:

3. **Szekeres Sándor** gyógyszerész, 38 éves, ág. h. ev., nagyváradi születésű és keceli (Templom-utca 57. sz. alatti) lakos, vizsgázott gépkocsivezető.

Előadja, hogy a balesetet teljes egészében gyógyszer-tára ajtajából figyelte végig. Midőn sértett az 1. sz. km-kőnél megállt és a tehergépkocsi elhaladását bevárta, sejtette, hogy az ellenkező oldalról jövő személygépkocsi kárt fog benne tenni. Tudta ugyanis, hogy a sértett élemedett korú s a szemben levő lakására igyekszik, de közbelépésre már nem volt ideje, mert a személygépkocsi igen gyorsan, becslése szerint kb. 40 km-es sebességgel közeledett. Véleménye szerint a baleset oka a nagy sebesség volt, mert lakott helyen, felázott úton és kezdődő sötétségben ilyen nagy sebességgel nem szabad vezetni. A gyanúsított állítólagos kürtjelzését nem hallotta. De ha a vezető a templom előtt kürtölt is, ez a jelzés, tekintve a nagyobb távolságot, nem sértettnek, hanem a Malom-utcai keresztezésnek szólhatott.

4. **Szabó János**, 22 éves, ref. napsz., keceli (Alvég 45. sz.) és

5. **Kiszács Pál**, 17 éves, ref., földműves fia, keceli (Új-utca 13. sz.) lakosok,

előadják, hogy a balesetet a Vida-féle kocsmá bejáratából, ahol állva beszélgettek, figyelték meg. A Kiskunhalas felől jövő gépkocsira akkor lettek figyelmesek, amikor égő lámpákkal és nagy túlköléssel a templom irányában feltűnt. Igen sebesen robogott, úgy hogy az úton levő sár csak úgy fröccsent. A sebesség akkora volt, mint mikor a csendőrök előttük próbaképen másodszor elhajtottak.

A gépkocsit kerékpáron nem lehetett volna utólnérni s még egyszer olyan gyorsan haladt, mint a vele szembe jött tehérgépkocsi.

6. **Lakos József**, 55 éves, r. k. földm., keceli (Alvég 23. sz.) lakos, előadja, hogy az elemi iskola sarkáról látta, amint a sértett a tehérgépkocsi elhaladása után át akart sietni az úton, de akkor az ellenkező irányból jött személygépkocsi elkapta és magával vonszolta. Nem hallott kürtjelzést s azt sem figyelte meg, hogy a két autó milyen sebessen haladt, mert csak akkor eszmélt fel, mikor a baj már megtörtént.

7. **Horváth Miklós**, 34 éves, r. k., kiskunhalasi (Bem-u. 100. sz.) lakos, ki a Schneider-féle baromfikereskedő cég szolgálatában áll és ki a tehérgépkocsit vezette, nem volt kikérdezhető, mert többnapos üzleti körúton van Békés megyében. A kikérdezés eredményét, nevezetesen azt, hogy ő és a gyanúsított gépkocsija milyen sebességgel haladt, a kiskunhalasi örs pótlóan jelenteni fogja.

8. **Nagy Mária**, 37 éves, r. k. háztartásbeli, keceli (Templom-u. 72. sz.) lakos, sértett leánya előadja, hogy anyja évek óta rosszul hall, ezért csak kiabálva tudta magát vele megértetni. Az ősz óta erős fülszaggyalásba szenved, ezért a szabadban kendővel be szokta kötni a fejét.

9. **Keresztes Lajos**, 34 éves, ref., kiskunhalasi (Vásártér 15. sz.) vendéglős. előadja, hogy gyanúsított f. hó 14 én este szállt meg nála. Este elfogyasztotta a vacsoráját, melyhez 3 dl bort ivott meg, majd 22 órakor lefeküdt aludni. Másnap reggel 6 órakor rendbeszedte kocsiját és kávé. reggeli után gazdájával elutazott. Egyéb szeszestalt nála nem fogyasztott, s az útra sem vásárolt nála.

Megjegyzés.

A járőr gyanúsítottat f. hó 15-én 18 órakor őrizetbe vette és másnap 10 órakor a Szut. 320. p. 3. alp. alapján szabadonbocsátotta.

Bűnjелек.

1. Gyanúsított gépkocsijának jobb lámpájáról kitört üvegdarabok, amelyek a baloldali lámpa üvegéhez hasonlóak és e kocsi típus eredeti recézett, homályos üveganyagából készültek.

2. Sértett véres bevásárlási könyvecskéje és sáros papírzacskója cukorral.

A fenti bűnjелеket a járőr becsomagolva és az örs pecsétjével ellátva, megőrzés végett Kecel község előljáróságának átadta.

Nyomozta:

Kisa István törm., jv. és Hegyi Imre cső.

Bizalmi egyének:

Cinege Péter és Mezei Sándor községi esküdtek, keceli lakosok.

Mellékletek:

1. Sértett orvosi bizonyítványa.
2. Gyanúsított erkölcsi és vagyoni bizonyítványa.
3. Gyanúsított 567. sz. vezetői igazolványának egy betétlapja.
4. Két drb helyszínrajz és
5. egy drb helyszíni fényképfelvétel.

Tasonyi tiszthelyettes,
őrsparancsnok.