

## GYALOGJÁRÓK RENDJE

**A** REND olyan, mint a kényes műszer. Ha fogaskerekei közé porszem kerül, finom szerkezete azonnal akadozni kezd; járásának egyensúlya megbénul. Zavartalan kibontakozásának feltétele tehát, hogy minél tisztábban működtessék és az eltérítő hatásokat tőle teljes tökéletességgel távolartsák. A rend eszközével válik az ember az anyag urává és a rend életető eleme minden szervezésnek is. A rend szeretete alapján véve hozánk tartozik, s akár megvan, akár hiányzik, erősen befolyásolja cselekedeteinket. Elismerjük szerepét az egyén boldogulása, még inkább a társas össz-működés létrehozása terén. Érdekes megfigyelni magukra hagyott embercsoportok ösztönös rendre törekvését.

Ha nagyvárosokban forgalmas útvonalakon helyezkedünk el, csodálkozva állapíthatjuk meg, hogy a föl és alá zajló tömeg mozgásában áramlások keletkeznek. Megfigyelhetjük, hogy az egyes összeverődő csoportok bizonyos irányok betartására törekszenek; a hullámszerű ritmikus hőmpölygése mind több embert ragad magával. A rend szükségének belátása és a tömeg körében történő érvényesülése közt természetesen nincs közvetlen mozzanat! kapcsolat. Nem azért kívánatos, mert elve hódolatra kényszerít, hanem áttett megmondolásból, mert elősegíti közvetett célok gyakorlati megvalósítását. Mindenki siet és azért ereszkedik be olyan folyamokba, melyeknek árja megkönnyíti, zavartalanabbá teszi előrehaladását, hogy gyorsabban érhesse' tovább. A gyalogosok spontán kialakult közlekedési rendje természetesen rebbenészerű, könnyen szétfolyik, elmosódik, mert vonala megzavarásához elég a képletes porszem, elég ha ellentétes ék ütközik belé; ami azután rögtön kilendíti. Hogy a tömeg haladása állandó irányú maradjon, ahhoz az ösztön megnyilatkozásán kívül a gátló jelenségeket kiküszöbölő magasabb rendező erő beavatkozására is szükség van. Esetlegességek indításaiból ennek segítségével bontható csak ki.

Benn a nagyvárosban az élet szorosra koordinált. Nem úgy, mint a pusztán, hol az emberek és emberi érdekek súrlódása lazább. Ott kint nincs oly nagy szükség a rendre törekvés izgatószerkezeteire, mint a sűrűn lakott helyeken, ahol minden mozdulattal, minden lépéssel szomszédjainkba ütközünk és a közös életből származó problémákkal kerülünk szembe. Itt erősen kell hatni a hangyaösztönre, amely az állati társadalom porszem világának apró egyedeit annyira pompás együttműködésre sarkallja. Az ember azonban nem hangya, bár hajlamai rokonságot mutatnak, nem akarathatár nélküli tagja tömegrendszereknek, hanem, azon túl, egyéniség is; ez pedig lehetőséget nyújt részére egyéni elhatározásokra és kezdeményezésekre. Nem hivatkozunk most a nyers ellenmondást és ellenszegülést kiváltó luciferi tulajdonságunkra, hanem csupán céljaink és érdekeink sokféleségére. Ezek társas életünket egymagukban'is keresztül-kasul bonyolítják, a közös utakat egyéni utakkal keresztezik. Kuszáit szövetükben kell a fölényes hatalomnak összhangot teremtenie.

Húsz-harminc esztendővel ezelőtt még álmokként hatott volna a közlekedés mai szigorú egyöntetősége. Azóta az életveszélyt hozó járművek mozgását mederbe szorították és a gyalogosok érdekeivel egybehangolták. Emlékezzünk arra, hogy akkoriban a fővárosban számos olyan kereszteződő útvonal akadt, amelyen a forgalom annyira tömeges és bonyolult volt, hogy az összevisszaság hetenként kívánt meg emberáldozatot. A rendteremtés és az erre fordított költség azonban megtérült. Látszatra terheli csak százazrekkel a közületek háztartását. A valóságban meghozza hasznát, mert csökkenti a szerencsétlenségek számát és ezzel munkaerők kikapcsolódásától, főként pedig munkaképtelenné vált egyének eltartása terhéül kíméli meg a dolgozók társadalmát. E közgazdasági mérleg tehát jelentős eredménnyel zárul.

Az a tapasztalat, hogy a gyalogosokat éri aránylag a legkevesebb baleset. Ez az oka annak, hogy a rendtartó hatalom viszonylag keveset törődik velük. Legfeljebb akkor figyel reájuk, amikor járműközlekedés hatósugarába, nagyobb veszélyességű zónába kerülnek. Ezzel azonban nem merültek ki a teendők. Nemcsak testi épségük védelme, hanem a rend magasabb érdekének egyéb szempontjai is egymásközt folyó forgalmuk megjavítását sürgetik.

Korunk agyoncsépelet közhelye, hogy az idő pénz. A mai ember siet, és sajnálja a céltalanul, kenyérkeresetén és pihenésén kívül elfecsérelt időt. Egész életét észszerűen, a hasznos és kellemes közt szeretné felosztani. Még a villamoson is olvas, hogy természetlenné tűnő elfoglaltságát a szórakozás viszonylagos értékű perceivé varázsolja. A zsúfolt útvonalakon történő előrehaladás — különösen, ha az óra mutatója türelmetlenül sürget — ma még merő bosszúság. Minden lépésnél szembejövőkbe ütközünk. Ez pedig felveti a kitérés kényes kérdését. De a közlekedés szabályainak nemtudása, vagy a nemtörődés szűk gyalogutakon egymagában is erősen hátráltat, különösen akkor, ha valaki történetesen párosán, vagy csomaggal terhelten igyekszik valahová. Pedig az utóbbi a fáradó és dolgozó emberek esete. Hány perpatvar, szócsata és perlekedés támad abból, hogy a szembejövők összeütköznek, összegabalyodnak, rosszul vagy nem akarnak kitérni. Megértjük a közhatalmat, hogy nem tartja gazdaságosnak a kisforgalom ellenőrzését és a vele való bíbelődést. Ne higyjük azonban, hogy itt csupán apró veszekedések kiküszöbölése és időkimélés volna a cél.

Egy törvény vagy rendelet életrevalóságáról és helyességéről lent az egyedek világában győződhetünk meg. Tulajdonképpen minden nagyvonalú szabályozásnak az a próbája, hogy miként hat a mélyszíntén, a kisemberek életkörnyezetében. Hiába remek jogalkotás egy kódex, ha lent nem értik meg, vagy félremagyarázzák és mást eredményez, mint amire szánták. Ily merevséggel nem mondhatunk ugyan rossz véleményt a jobboldali közlekedést bevezető forgalmi rendezésről, hiszen mögötte súlyos tapasztalatok és külföldi példák sorakoznak fel. Meg kell azonban állapítanunk, hogy nem hatotta át és győzte meg kellőképp a közönséget. A fővárosi ember még ma is rendőrt és büntetést lát benne, nem pedig az együttmozgás és tömeges közlekedés észszerű, mindannyiunk érdekében álló és mindenkit oltalmazó szabályzatát. Az ilyen beavatkozásnak ugyanis első és fő feladata, hogy az egyeseket rendelkezéseihez szoktassa; rendre nevelje. A kényszer és büntetés eszköze azonban e célból csak szükséges rossz, amellyel takarékosan kell bánni. Megkedveltetésével kísérleteztek nálunk is, ámde megalapozatlanul. Külföldi példák nyomán még az iskolákban is gyakorlatoztattak gyermekeket, de ismét rosszul fogták meg a kérdést, mert ott is csak a bonyolult átkelések feladatait tanígtatták. Pedig a közlekedés rendje nem az ember és a jármű találkozásánál, vagyis kocsíúton történő áthaladásnál kezdődik.

Minden ismeretet az elejétől fogva kell elsajátítani. Megbosszulja magát, ha valaki a dolgok közepébe vág anélkül, hogy az ábécével és az alapvetéssel tisztábbjött volna. Hibázik az is, aki olyan szinten szervez, hová az irányításra szorulóknak előkészülete még nem ért fel.

Hatalmas hirdetmény tette közhírré annak idején az új oldalra történő áttérést, de a szöregengetegből a szegény polgár csak nehezen böngészhetette ki azt a szabályt, amely elsősorban vonatkozik reá. Pedig ennél kezdődik a nagyváros észszerű közlekedése. Jobbra kell a gyalogosoknak kitérniük, olvashattuk eldugva. Ebből következik, hogy mindig a jobboldalt kell keresniük, mert az állandó oldalratartás magától, gépiesen megoldja a szembekeverülés bonyolalmait. Ezzel az egyszerű és érthető szabállyal elméletben tulajdonképpen az emelt útrészeket zajtó forgalmi zürzavarnak is leáldozott.

Aki tudja és megérti, hogy a gyalogló is jobbra tart, balra előz, az szükségszerűen ilyen ösztönös magatartásra rendezkedik be; nem kapkod, nem zavarodik meg akkor, ha a nagyforgalmú találkozási vonalakon halad át. Beidegzi ezt a szempontot, ösztönösen fogad ily hatásokat, biztosabban, határozottabban mozog, a közlekedés számára használhatóbbá válik. Ez a valódi jelentősége a gyalogosok közlekedési rendjének.

Felesleges volna büntetőhatóságok bekapcsolását sürgetnünk. A megtorlások gyakran tökéletesen lejártnak különben okos szabályozásokat. Ettől függetlenül azonban rendőrségünk feladata lehetne, hogy a sűrűn használt gyalogutakon kevészavú hirdetménnyel, vagy szóbeli udvarias figyelmeztetéssel, esetleg a közlekedési irányok mésszel történő kijelölésével — gondolva ilyenkor természetesen a kirakatnézők helyfoglalásával is — helyes mederbe vezesse a gyakran bántóan kaotikus forgalmat. Ugyanígy jó szolgálatot tennének a tanítók, ha kicsiny tanítványaikat már az iskolákban rászoktatnák ennek a magatartásnak ismeretére és arra, hogy melyik a jobbkezü; mert ezt sajnos még sok felnőtt sem tudja pontosan.

Az ember ösztönszerűen tart oldalra az úton. Talán akkor szokta meg ezt, amikor testi biztonságát még nem védték eleven jogszabályok. Be kellett húzódnia a falakhoz, amelyek mellékesen az eső és szél ellen is oltalmazták, fedeznie kellett egyik oldalát. Természetesen a bénább, esetlenebb bal felével keresett védelmet és ügyelt arra, hogy az ügyesebb, támadások ellen-súlyozására alkalmasabb jobboldalával maradjon kívül és ezzel fogadja a szembejövőt. Ez a baloldali közlekedés ősi magyarázata. Persze a polgárosulás e forgalmi viselkedés ősi színeit teljesen lemosta. Ezzel lehetőség nyílt az ellenkező megoldásra. Jobbra tarthatunk, jött reá az ember, sőt a fegyvertelen és békés egyén számára ez alkalmasabbnak is látszik, hiszen ismert tény alkatunk jobbrahúzó hajlama; az a jelenség, hogy ha tájékozódásra alkalmatlan terepe^ mondjuk egyhangú pusztaságban vagy a sivatagban eltévedünk, akkor hosszú út megtétele után nagy hurkot írunk le és végül saját nyomainkba érkezünk vissza, mert fejlettebb és erősebb jobboldalunk erre az oldalra térít el.

Minden gyaloglóban erősen küzdök még ma is e két hajlam. Mivel ösztönök játéka ez, rendre neveléssel kell határozott irányba hajlítani.

Nem pocsékolja feleslegesen erőit a közhatalom, ha szelíden kialakítani igyekszik a gyalogjárók rendjét. Közvetve haszonhoz jut, mert ez a betanult magatartás felvértezi az egyéneket a közlekedés okozta veszélyekkel szemben. A nagyvárosi ember nagy általánosságban különben is hajlik a fegyelemre, há ennek szükségét belátja (gondoljunk a spontán sorbaállásokra), bár nem szereti, ha feleslegesen rángatják és ilyenkor szívesen tör borsot a hatalmaskodó orra alá. A hatalom ügyességén és tapintatán fordul meg tehát, hogy miként tudja e lehetőségeket kihasználni, segítségükkel könnyűszerrel miként old meg olyan feladatokat, amelyeket a közönség közreműködése nélkül különben csak bonyolult ellenőrzéssel és sokkal tökéletlenebbül valósíthat meg.