

lant entre 1 et 1·5 million de pengős. Par contre, l'exportation du froment a fléchi de plus de 3·5 millions de pengős; celle de l'orge de plus de 1 million de p.; celle de la farine de plus de 1 million de p.

október havi kivittel összehasonlítva. Ezzel szemben a búza kivitele több mint három és félmillió pengővel volt kisebb, az árpa pedig több mint egymillióval. A liszt exportjának csökkenése is jóval egymillió pengőn felül emelkedő veszteséget jelent.

Közúti forgalmi balesetek Európa néhány nagyobb városában az 1927. évben.

Accidents de la circulation dans quelques grandes villes de l'Europe en 1927.

Résumé. Après avoir fait connaître, dans notre numéro de septembre dernier, les résultats des statistiques sur les accidents de la circulation en Hongrie pour le 1^{er} semestre de 1928, nous présentons les données relatives à l'étranger.

*

A Szemle szeptemberi, 9. számában részletesen ismertettük Magyarország 1928. évi első félévi forgalmi baleseteire vonatkozó adatgyűjtés eredményeit. A most bemutatásra kerülő adatokkal a külföldi viszonyokra igyekszünk rávilágítani.

A közúti forgalmi balesetekre vonatkozó

statisztikai adatokkal a külföldi kiadványokban csak elvétve találkozunk s a közölt adatok is legnagyobb részben a baleseteknek inkább csak egy kisebb körére terjeszkednek ki. Abból a célból tehát, hogy teljesebb képet kaphassunk, a forgalmi szempontból számottevőbb nagyobb európai városokhoz az 1927. évi adatok közlésére külön kérdőívek kerültek kibocsátásra. Az egységes alapon szerkesztett kérdőívek egyúttal arra is szolgáltak, hogy az egyes városok adatainak az összehasonlítását biztosítsák. A kérdőív négy főcsoportba foglalt kérdései a baleset-

1. A forgalmi balesetek és áldozataik száma az 1927. évben.

Accidents de la circulation et nombre des victimes, 1927.

Város — Ville	Lakosok száma — Nombre des habitants	A balesetek összes száma — Nombre total des accidents	A balesetek áldozatai Les victimes des accidents				A halálos sérülések az összes sebesülések 9%-ában - Blessures mortelles en % de toutes les bless.	Az egymillió lakosra eső Proportion des		
			A megsérültek összes száma — Total des blessés	Hány balesetre esik egy sérülés - Proportion des accidents pour 1 blessure	Könnyen v. súlyosan sérültek - Nombre des personnes blessées légèrement ou grièvement	Halálosan - Nombre des personnes mortes		balesetek — acci-	áldozatok — victi-	halálosok — décès
							aránya — pour 1 million d'habitants			
Amsterdam — Amsterdam	718.046	6.134	1.468	4·2	1.435	33	2·2	8.540	2.040	50
Bécs — Vienne	1.865.780	16.255	4.152	3·9	4.084	68	1·6	8.710	2.230	40
Berlin — Berlin	4.024.165	21.927	9.167	2·4	9.167		—	5.450	2.280	—
Bordeaux — Bordeaux	256.026	2.179	717	3·0	665	52	7·3	8.510	2.800	200
Brünn — Brunn	221.758	954	406	2·4	389	17	4·2	4.300	1.830	80
Budapest¹⁾ — Budapest¹⁾	926.370	—	1.753	—	1.715	38	2·2	—	1.851	41
Drezda — Dresde	619.157	5.224	1.896	2·8	1.862	34	1·8	8.440	3.060	50
Glasgow — Glasgow	1.057.100	6.960	4.585	1·5	4.458	127	2·8	6.580	4.340	120
Hamburg — Hambourg	1.079.126	12.252	4.057	3·0	3.944	113	2·8	11.350	3.760	100
Lipce — Leipzig	679.159	6.431	4.465	1·4	4.310	155	3·5	9.470	6.570	230
Liverpool — Liverpool	802.940	—	4.107	—	4.063	44	1·1	—	5.110	50
London — Londres	4.576.505	108.391	49.105	2·2	48.049	1.056	2·2	23.680	10.730	230
Milánó — Milan	877.543	—	1.730	—	1.600	130	7·5	—	1.970	150
Párizs — Paris	2.871.429	175.109	37.142	4·7	36.868	274	0·7	60.980	12.940	100
Stockholm — Stockholm	442.528	2.107	773	2·7	746	27	3·5	4.760	1.750	60

¹⁾ A Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület adatai alapján. — *D'après les chiffres de l'Association des sauveteurs volontaires de Budapest.*

teknél szereplő járművek nemére, a balesetek súlyosságára, az áldozatok számára s a balesetek valószínű okára vonatkozólag tudakoltak adatokat. A negyedik főcsoport kérdőpontjai a balesetek gyakoriságára befolyással levő különböző tényezők (forgalmi eszközök száma stb.) figyelembevételével arányszámok közlésére szolgáltak.

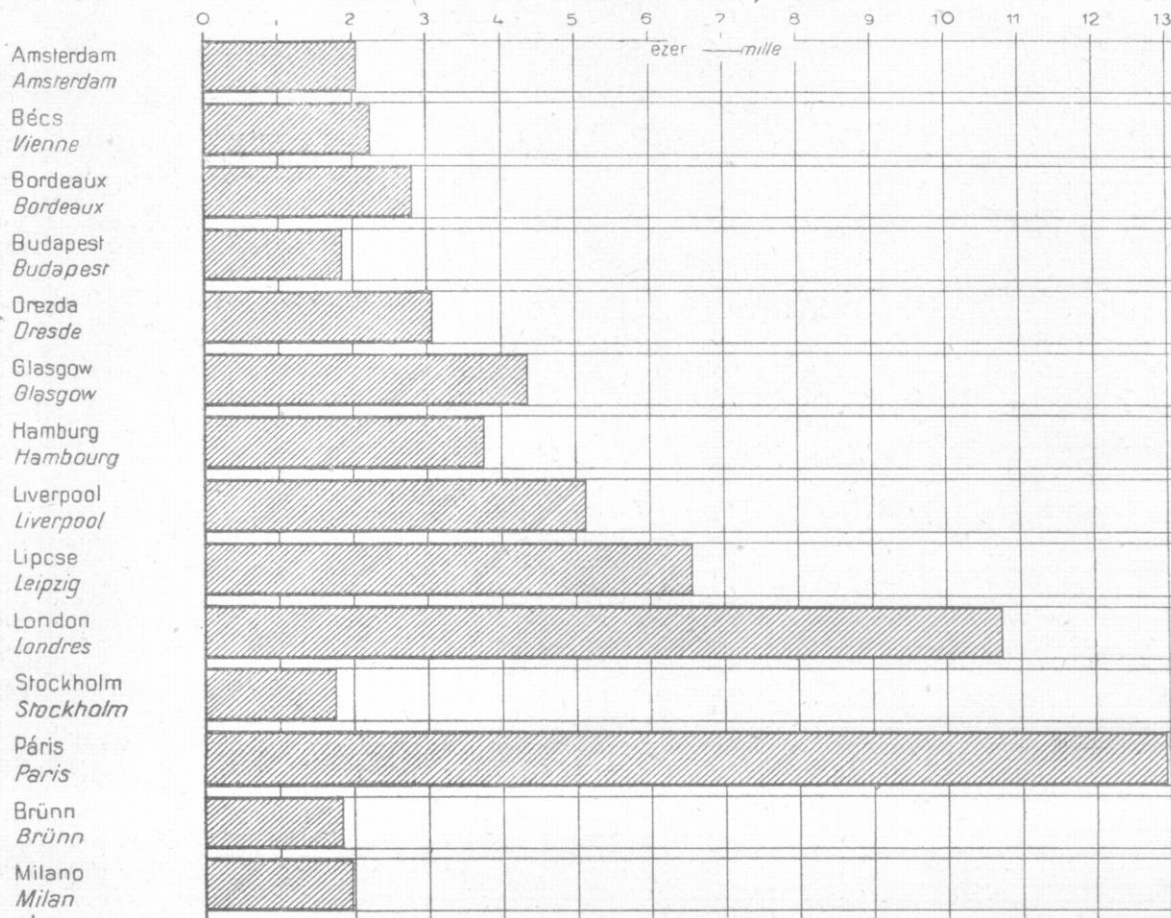
A városokhoz intézett megkereséseknek csak egy részére érkezett be a válasz. Ezeknek azonban szintén csak egy része volt az összehasonlítás céljaira felhasználható. Az egyes városok ugyanis az idevonatkozó adataikat más és más, sokszor egymástól teljesen eltérő módszer szerint gyűjtik úgy, hogy az eredetileg kiküldött kérdőívek

alapján igen kevesen szolgáltatottak adatokat. Ezenkívül voltak olyan városok is, ahol a forgalmi baleseti statisztika még nincsen megszervezve, illetőleg annyira kezdetleges, hogy a megküldött adatokból a forgalomban előfordult balesetek megállapíthatók nem voltak. Adataink hiányossága tehát ezekben a körülményekben leli magyarázatát.

A rendelkezésünkre álló anyagból az 1. sz. táblázatban az egyes városokban előfordult balesetek számát s azok áldozatainak számát mutatjuk be. Itt előljáróba megjegyezzük azt is, hogy Budapestenél a Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület adatait használtuk fel, amennyiben az idevo-

A KÖZÚTI FORGALMI BALESETEK ÁLDOZATAINAK EGY MILLIÓ LAKOSRA ESŐ ARÁNYA 1927-BEN.

Proportion pour 1 million d'habitants des victimes des accidents de la circulation, 1927.



natkozó hivatalos statisztikai adatgyűjtés csak az 1928. év elejével indult meg.

Az összeállításunkban szereplő 15 városban az 1927. év folyamán a különféle forgalmi eszközök áldozatainak zöme Európa két legnagyobb forgalmú városára, Londonra és Párizsra esik. Az ötödélmillió lakosú Londonban egymagában 49.000-en felüli az áldozatok száma, vagyis Európa 14 nagyobb városában előfordult baleseteknek több, mint egyharmada. A közel hárommillió lakost számláló Párizs városának forgalma 37.142 emberáldozatot követelt. Ezek mellett a számok mellett a többi városok idevonatkozó adatai egészen eltörpülnek. A lakosság száma s a forgalom nagysága szempontjából e két város közé sorolható négy milliót meghaladó lélekszámú Berlinben már jóval kedvezőbbek a viszonyok, amennyiben a közúti forgalomban 9.167 sebesülés, illetőleg halálozás fordult elő. Meghaladta még a 4.000-et a forgalmi balesetek áldozatainak száma Glasgowban (4.585 áldozat), Lipsében (4.465), Bécsben (4.152), Liverpoolban (4.107) és Hamburgban (4.057) is. Budapest ebben a csoportosításban igen kedvező helyet foglal el, amennyiben a fővárosban ugyanez idő alatt 1.753-an lettek a forgalmi balesetek áldozataivá, vagyis a Budapesthez hasonló, egymillió körüli lakosságú városokhoz képest a forgalmi eszközöknek felényi, sőt harmadrésznyi áldozata volt a fővárosban. Ez a kedvező helyzet azonban nem a forgalmi berendezésünk tökéletesebb voltában, hanem abban a körülményben leli magyarázatát, hogy Budapest utcáin ezidőszerint még jóval kisebb arányú forgalom bonyolódik le, mint a hasonló nagyságú nyugateurópai városokban.

A forgalmi balesetek aránylag legtöbb áldozatot követeltek Glasgowban és Lipsében, ahol átlag majdnem minden balesetnek áldozata volt. Berlin és London adatai már kedvezőbb képet mutatnak, amennyiben ezekben a városokban körülbelül csak minden második baleset járt személyek sérülésével. Ebbe a csoportba sorozható még Brünn is. Még kevésbé volt veszélyeztetve az ember testi épsége Bordeaux, Drezda, Hamburg és Stockholm városok forgalmában, ahol átlagban minden harmadik baleset követelt emberáldozatot. Végül a legnagyobb biztonságban Bécs és Párizs lakosai voltak: e városok utcai forgalmában az előbbinél körülbelül minden negyedik,

az utóbbinál pedig csak minden ötödik baleset járt sebesüléssel.

A balesetek súlyosságát tekintve legkedvezőtlenebbek a viszonyok Milánóban és Bordeauxban, ahol általában minden 100 áldozat közül kereken heten haltak bele sérüléseikbe. Valamivel jobb a helyzet Brünmben, Lipsében és Stockholmban: ezekben a városokban a sebesültek közül a baleset következtében 100 közül átlag körülbelül négyen lelték halálukat. A többi városokban minden 100 áldozatra 2—3 halálozás jutott. Ebbe a kategóriába kerül Budapest is, ahol minden száz sebesülésre átlag 2 halálozás jut. Legjobbak a viszonyok Párizsban és Liverpoolban, amennyiben ezekben a városokban az áldozatok közül kereken minden századik ember halt bele sérüléseibe.

A lakosság számához viszonyítva a forgalmi eszközöknek legtöbb áldozata volt Párizsban, ahol egy év leforgása alatt minden egymillió lakos közül 12.940 sebesülés, illetőleg halálozás történt. Londonban 10.730 volt ez az arány. A többi városokban már jóval kedvezőbbek a viszonyok. Legközelebb áll ehhez a két városhoz Lipcse, melynek egymillió lakosa közül 6.570 volt forgalmi balesetek áldozata. A többi városokban ez az arány 1.700—5.000 között mozgott. Budapest ebben a viszonylatban igen kedvező helyet foglal el, amennyiben 1927-ben egymillió lakos között 1.851 esett forgalmi balesetek áldozatául. Tisztán a halálos eseteket tekintve, ezen szomorú lajstromon a négy és félmillió lakosú London mellett a jóval kisebb, a kétharmadmillió lakosságú Lipcse szerepel első helyen, mely városok mind-egyikében egymillió lakos közül forgalmi baleset következtében átlag 230-an lelték halálukat. Nagy a halálozási arányszáma még a 256.000 lakost számláló Bordeauxnak is, melyben egymillió lakosra 200 halálozás esett. Ezekben a városokon kívül a két szélsőséget Milánó és Bécs képviseli, az előbbi 150, az utóbbi 40 halálos esetet kitevő arányával. Örvendetes, hogy Budapest azok közé a városok közé tartozik, ahol a legkevesebb halálosvégű baleset történik. A fővárosban ugyanis 1927-ben egymillió lakos közül a forgalmi balesetnek átlag 41 halálos sebesültje volt.

Néhány kivételtől eltekintve általában az automobiloknak volt a legtöbb sebesültje csaknem valamennyi városban. Bordeauxban az áldozatok négyötödét, Párizs

2. Az egyes járművek áldozatai az 1927. évben.

Les victimes des différents véhicules, 1927.

Város Ville	Közúti villamos Tramways électr.		Gépkocsi Automobiles		Motor- kerékpár Motocyclettes		Lábbal haj- tott kerékpár Bicyclettes		Lófogató kocsi Voitures à chevaux		Egyéb jár- művek Autres véhicules		Összes jár- művek Véhicules au total	
	által előidézett balesetek áldozatai — <i>les victimes des accidents causés par les véhicules ci-dessus</i>													
	szám szerint nombre	%	szám szerint nombre	%	szám szerint nombre	%	szám szerint nombre	%	szám szerint nombre	%	szám szerint nombre	%	szám szerint nombre	%
Bécs — Vienne	1)		1.990	47.9	1.083	26.1	609	14.7	470	11.3	—	—	4.152	100.0
Bordeaux														
Bordeaux ..	16	2.2	625	87.2	1)		47	6.6	29	4.0	—	—	717	100.0
Brünn — Brunn	169	41.6	158	38.9	21	5.2	31	7.6	27	6.7	—	—	406	100.0
Budapest ²⁾ ..	578	33.0	527	30.1	144	8.2	304	17.3	200	11.4	—	—	1.753	100.0
Glasgow — Glas- gow	845	18.4	2.469	53.8	418	9.2	395	8.6	323	7.0	135	3.0	4.585	100.0
Lipcse — Leipzig	299	6.7	1.214	27.2	364	8.2	1.390	31.1	99	2.2	1.099	24.6	4.465	100.0
Liverpool														
Liverpool ..	660	16.1	1.048	25.5	583	14.2	1.072	26.1	214	5.2	530	12.9	4.107	100.0
London														
Londres .. .	2.457	5.0	26.508	54.0	9.877	20.1	8.302	16.9	1.843	3.8	118	0.2	49.105	100.0
Párizs — Paris .	2.248	6.1	27.861	75.0	1.107	3.0	3.883	10.5	2.022	5.4	21	0.0	37.142	100.0
Stockholm														
Stockholm ..	61	7.9	551	71.3	103	13.3	50	6.5	6	0.8	2	0.2	773	100.0

1) Az adatok a gépkocsik adataiban foglaltatnak. — *Les données sont comprises dans celles des automobiles.* — 2) A Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület adatai alapján. — *D'après les chiffres de l'Association des sauveteurs volontaires de Budapest.*

ban háromnegyedét, Londonban, Glasgowban és Bécsben körülbelül a felét gépkocsibaleset érte. Budapest ama néhány város

közé tartozik, amelyekben nem az autóbalesetek állanak az első helyen. A fővárosban a forgalmi baleset folytán előidézett

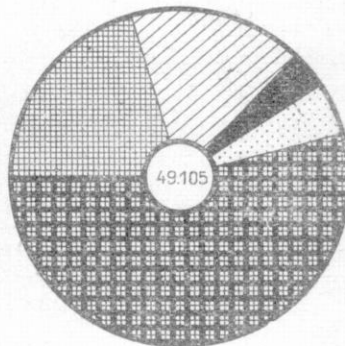
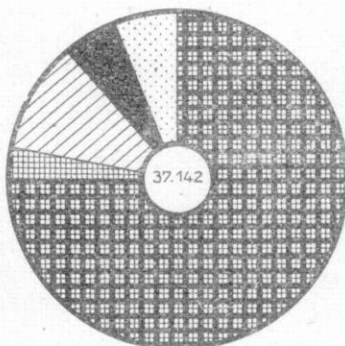
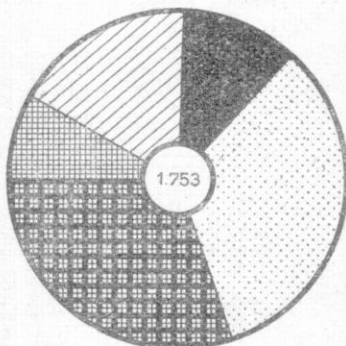
AZ ÁLDOZATOK SÉRÜLÉSÉNEK ELŐIDÉZÉSÉBEN RÉSZES JÁRMŰVEK.

Véhicules ayant causé les blessures des victimes.

BUDAPEST-BUDAPEST.

PÁRIZS-PARIS.

LONDON-LONDRES.



Motorkerékpár.
Motocyclette.

Lábbal hajtott kerékpár.
Bicyclette.

Lófogató kocsi.
Voiture à cheval.

Közúti villamos:
Tramway él.

Gépkocsi.
Automobile.



sebesülések és halálásoknak valamivel kevesebb, mint egyharmada — pontosan 30·1% -a — írható a gépkocsik rovására. Budapestnek ezt a látszólag kedvező helyzetét rögtön megmagyarázza a közismert tény, hogy a fővárosnak a többi európai városokhoz viszonyítva, még elég kicsiny a gépjárműállománya. Budapestben a villamos balesetek állanak az első helyen, amennyiben a sebesülteknek egyharmada a villamosvasutaknak volt az áldozata. Ebben a tekintetben csak Brünn előzi meg, ahol a sebesülések 41·6% -át idézte elő a villamosvasút. A villamosok a többi városokban feleannyi, sőt negyedrésznyi kárt tettek az emberek testi épségében, mint Budapesten. Európa két nagy metropolisában Londonban és Párizsban az összes áldozatoknak mindössze 5·0, illetőleg 6·1% -a sebesült meg villamosbaleset következtében. Ez a kedvező arány rögtön érthetővé válik, ha utalunk arra, hogy London forgalmának zömét autóbusszokkal, Párizs pedig a földalatti villamosvasutakkal bonyolítja le. A motorkerékpároknak legtöbb áldozata volt Bécsben (26·1%) és Londonban (20·1%). A többi városokban a forgalmi balesetek sebesültjeinek 3·0—14·2% -a szenvedett motorkerékpártól sérülést; Budapest aránya pedig 8·2% volt. A bécsi motorkerékpárbalesetek jóval magasabb számát azzal magyarázhatjuk, hogy Ausztria gépjárműállományának több, mint felét motorkerékpárok teszik. Hasonló eset játszik közre London magas arányszámának kialakulásánál is. Nagy-Britanniában ugyanis a motorbiciklik szintén nagyon el vannak terjedve: itt fut a világ motorkerékpárjai-

nak csaknem egyharmada. A lábhajtású kerékpárbaleseteknél Lipcse és Stockholm képviseli a szélsőségeket; előbbiben minden száz áldozat közül kereken 31-en, az utóbbiban pedig körülbelül heten voltak rendes biciklik sebesültjei. Budapesten 17·3 volt a kerékpárbalesetek aránya. A lófogató járművek forgalmi jelentősége napjainkban állandóan csökken s így az egyes városok baleseti kronikájában kis szerepük van. A lófogató kocsiknak aránylag legtöbb sebesültje volt Budapesten, ahol köztudomású, hogy a többi nyugati városhoz viszonyítva meglehetősen későn indult meg a járművek motorizálása. A fővárosban száz eset közül kereken 11 alkalommal volt effajta jármű a sebesülés előidézője. Az állati erővel vont közlekedési eszközöknek még csak a legközelebbi szomszédunkban, Bécsben volt a budapestivel teljesen megegyező aránylag magas száma. A többi város arányszáma 7·0% (Glasgow) és 0·8% (Stockholm) között ingadozott.

Az áldozatok között csaknem minden városban körülbelül háromszor annyi a férfiak száma, mint a nőké. Ennek magyarázatát adja az a körülmény, hogy a különböző forgalmi eszközök vezetésébe túlnyomórészt férfikezre van bízva s az egyes baleseteknél különösen az összeütközések-nél, a vezetők testi épsége van leginkább veszélyeztetve. Másrészt pedig az utca forgatagában járó kenyérkereső férfiak a nőkkel szemben szintén számottevő többségben vannak. A sérülteknek általában 10—20% -a 15 éven aluli fiatalok volt. Egyedül München a kivétel, ahol 100 áldozat közül kereken csak négy volt 15 éven aluli.

3. Az áldozatok neme és kora 1927. évben.

Sexe et âge des victimes, 1927.

Város Ville	Az áldozatok összes száma Nombre total des victimes		Az áldozatok közül Répartition des victimes par âge et sexe								A 15 éven aluliak az összes áldozatok %-ában Celles de moins de 15 ans en % de toutes les victimes	
			15 éven aluli moins de 15 ans		15—60 éves 15—60 ans		60 éven felüli plus de 60 ans		ismeretlen korú âge inconnu			
			férfi sexe masc.	nő sexe fémin.	férfi sexe masc.	nő sexe fémin.	férfi sexe masc.	nő sexe fémin.	férfi sexe masc.	nő sexe fémin.		
Amsterdam — Amsterdam . . .	1.048	420	209	89	697	265	80	51	62	15	19·9	21·2
Berlin — Berlin . .	6.496	2.671	626	287	5.400	2.034	470	350	—	—	9·6	10·7
Drezda — Dresde . .	1.298	598	158	89	1.092	459	48	50	—	—	11·4	17·5
Dublin — Dublin . .	870	414	191	105	566	239	113	70	—	—	22·0	25·4
London — Londres	49.105		10.261		34.207		4.637		—		20·9	
München — Munich	1.852	750	73	26	1.535	575	244	149	—	—	3·9	3·5
Stockholm — Stockholm	773		108		603		62		—		14·0	

4. Halálosvégű közúti forgalmi balesetek Londonban az 1927. évben.

Accidents mortels de la circulation à Londres, 1927.

A balesetek áldozatai és a balesetek körülményei — <i>Victimes et circonstances des accidents</i>	A halálos balesetek összes száma - <i>Nomb. total des accidents mortels</i>			Az áldozatok közül — <i>Les victimes par âge</i>			A balesetek áldozatai és a balesetek körülményei — <i>Victimes et circonstances des accidents</i>	A halálos balesetek összes száma - <i>Nomb. total des accidents mortels</i>			Az áldozatok közül — <i>Les victimes par âge</i>		
	5 éven aluli	5-15 éves	15 éven feletti	5 éven aluli	5-15 éves	15 éven feletti		5 éven aluli	5-15 éves	15 éven feletti	5 éven aluli	5-15 éves	15 éven feletti
I. Gyalogosok. — <i>Piétons.</i>							az öszekötőrúdon — <i>sur la barre du véhicule</i>	6	—	6	—	—	
Mozgó járműre való felugrás — <i>Saut dans un véhicule en marche</i>	5	—	—	5			A jármű a járdára felszaladt vagy annak szélén haladt — <i>Véhicules montés sur le trottoir ou passant au bord du trottoir</i> . .	16	—	1	15		
Mozgó járműről való leugrás — <i>Saut d'un véhicule en marche</i>	9	—	—	9			A jármű megakadt a síneken — <i>Véhic. embarrassés dans les rails</i>	2	—	—	2		
Leszállás után a jármű mögött előre haladva — <i>En s'avançant, après descente, derrière le véhicule</i>	11	—	2	9			A jármű megakadt egyéb helyen <i>Véhicules embarrassés ailleurs</i>	15	—	1	14		
Az úttesten keresztülhaladva járda felé — <i>En traversant la chaussée vers le trottoir</i>	15	—	1	14			A jármű keresztezi a járdát garageba vagy egyéb helyre való behajtás céljából <i>Véhicules traversant le trottoir pour entrer au garage ou dans un autre endroit</i>	3	—	1	2		
Az úttesten keresztülhaladva jármű felé — <i>En traversant la chaussée vers un véhicule</i>	13	—	1	12			Öngyilkosság folytán — <i>Suicide</i>	4	—	—	4		
Álló járművek előtt, mögött vagy között haladva — <i>En marchant devant, derrière ou entre des véhicules arrêtés</i>	82	6	23	53			Vegyes körülmények — <i>Autres</i> . .	16	2	3	11		
Az úttest keresztezése alkalmával <i>Aux carrefours</i>	281	20	56	205			I. Összesen — Total . .	707	40	150	517		
Habozva, bizonytalanul járva — <i>Marche hésitante, incertaine de piétons</i>	110	1	3	106			II. Vezetők illetve, az utasok. Conducteurs ou indiv. dans le véhic.						
Elesészva vagy elesve — <i>En glissant ou en tombant</i>	16	—	3	13			A jármű a síneken megakadt — <i>Véhic. embarrassés dans les rails</i>	32	—	5	27		
Járdaszigetről kellő gond nélkül lelépve — <i>En quittant sans précaution le refuge</i>	9	—	1	8			A jármű egyéb helyen megakadt <i>Véhicules embarrassés ailleurs</i>	25	—	4	21		
A gyalogjáróról haladás közben lelépve — <i>Piétons ayant quitté le trottoir</i>	20	5	13	2			Műszaki hiba a fékeken — <i>Freins défectueux</i>	3	—	—	3		
Kerekes járművet húzva vagy tolvá — <i>En tirant ou en poussant un véhicule à roues</i>	9	—	—	9			A kormányszerkezet — <i>Défaut du volant</i>	2	—	—	2		
A gyalogjáró mellett az úttesten haladva — <i>En marchant sur la chaussée à côté du trottoir</i> . .	8	—	1	7			A pneumatik kipattanása — <i>Éclatement du pneumatique</i>	2	—	—	2		
Az úttesten járva, ahol nincs gyalogjáró — <i>En marchant sur la partie de la chaussée défendue aux piétons</i>	4	—	—	4			Összeütközés szabálytalan előzés folytán — <i>Collision par suite de dépassement irrégulier</i>	26	—	2	24		
Az úttest javítása közben — <i>Pendant la réparation de la chaussée</i>	5	—	—	5			Egyéb okokra visszavezethető összeütközések — <i>Collisions pouvant être attribuées à d'autres causes</i>						
Az úttesten játszva — <i>En jouant sur la chaussée</i>	23	6	16	1			Más járművekkel — <i>Collisions avec d'autres véhicules</i>	54	—	—	54		
Az úttesten a jármű után szaladva — <i>En courant sur la chaussée après un véhicule</i>	11	—	11	—			Útszéli akadályokkal — <i>Véhicules se heurtant à d'obstacles au bord de la route</i>	6	—	2	4		
A gyalogjáróról az úttestre esve elgázolták — <i>Ont été écrasés en tombant du trottoir sur la chaussée</i>							Az úttesten levő akadályokkal — <i>Véhicules se heurtant à d'obstacles se trouvant sur la chaussée</i>	2	—	—	2		
betegség folytán — <i>par suite de maladie</i>	1	—	—	1			Mozgó járműről leesve — <i>Chute d'un véhicule en marche</i>	16	—	2	14		
ittasság folytán — <i>par suite d'ivresse</i>	3	—	—	3			Lófogatú járművek defektusa — <i>Faute de voitures à chevaux</i>	3	—	—	3		
Helytelenül ülve a járművön — <i>Étant mal assis dans le véhic.</i>							Helyt. vont. — <i>Traction maladroite</i>	2	—	—	2		
a járműben vagy mögötte — <i>dans l'intérieur du véhicule ou à l'arrière du véhicule</i>	10	—	7	3			Lovaglás vagy lovak vezetése közben — <i>Individus à cheval ou conduisant des chevaux</i>	4	—	—	4		
							A gépfőlötti uralom elvesztése — <i>On n'était plus maître de la voiture</i>	26	—	2	24		
							Vegyesek — <i>Autres</i>	146	1	13	132		
							II. Összesen — Total . .	349	1	30	318		
							Mindössze — Total général . .	1056	41	180	835		

A balesetek előidézésében közrejátszó okok megállapítását azokra a nehézségekre való tekintettel, melyekre már több ízben rámutattunk, a legtöbb helyen melyőzik. E helyett inkább a baleset színhelyének (az úttest állapota, kivilágítása, időjárási viszonyok stb.) tüzetesebb leírására fektetik a súlyt. Az egyes balesetek okaira nézve azért az alábbi néhány város szolgál adatokkal, melyeket az alábbiakban foglalunk össze:

	A balesetek összes száma	A jár- művek hibájánól	A gyalo- gosok	Egyéb	Isme- retlen
				o	k
Amsterdam...	6.134	4.976	551	456	151
Berlin	21.927	9.490	2.980	356	9.101
Brünn	954	821	76	57	—

E néhány adathól, különösen Berlin adataiból is láthatjuk, ahol a balesetek több, mint egyharmadának előidézője nem volt megállapítható, hogy milyen nagy nehézségbe ütköznek a balesetek okainak kipuhatolása. A vélelem alapján megállapított eseteket sem fogadhatjuk el fenntartás nélkül, mert valószínűtlennek látszik, hogy a járművezetők négyszer, sőt tízszerannyi esetben lettek volna hibásak, mint a gyalogosok.

Valószínű, hogy ezen a téren általában tapasztalható nehézségek készítették többek között a londoni rendőrséget is arra, hogy

a balesetek okozóinak kikutatása helyett a baleset körülményeiről gyűjtenek adatokat. A részletes adatok csak a halálosvégű baleseteket ölelik fel külön csoportosítva azokat az eseteket, mikor a gyalogjárók és külön mikor a járművezetők, illetőleg az egyes járművek utasai voltak az áldozatok. Ezt az összeállítást érdemesnek tartjuk külön táblázatban is bemutatni. (L. a 4. sz. táblát.)

A táblázat szerint, mely a legnagyobb részletességgel közli a balesetek körülményeit, az áldozatok kétharmada a gyalogjárók, egyharmada a járművek vezetői és utasai sorából került ki. Az adatokból azt is megállapíthatjuk, hogy a járőkelőket a legtöbb veszedelem a forgalmi eszközök pályáján, az úttesten való áthaladása közben környékezi. A baleseteknek több, mint fele az úttest keresztezése közben következett be. Rámutatnak adataink arra is, hogy az álló, tehát látszólag veszélytelen járművek előtt vagy mögött is a legnagyobb körültekintéssel kell áthaladnunk. Ilyen irányú vigyázatlanság Londonban egy év alatt 82 ember életébe került. A járművezetők és a járműveken ülők legnagyobb számmal (80) más járművekkel való összeütközés folytán lelték halálukat.

Várszeghy János dr.

A világ hajóparkja az 1927/28. pénzügyi évben.¹⁾

Le tonnage mondial pendant l'année financière 1927—28.¹⁾

Résumé. D'après le „Lloyd's Register of British and Foreign Shipping“, le 30 juin 1928 il y avait en service 65,159.413 tonnes brutes de navires à vapeur et à moteur et 1,795.246 tonnes brutes de navires à voile, soit au total 66,954.659 tonnes brutes, ce qui représente un accroissement de 270% en comparaison avec le tonnage de l'année précédente, respectivement de 8 et 36.5% par rapport à celui de 1921 et de 1914. La répartition par pavillon des navires à vapeur et à moteur est indiquée dans le tableau 2. On y voit 1^o que de tous les pays maritimes, l'Allemagne a seule un tonnage encore inférieur à celui de 1914; 2^o que les États-Unis ont fait un bond prodigieux en prenant la 2^e place parmi les flottes marchandes du monde; 3^o que depuis 1914, le tonnage du Japon s'est accru de plus de 100%; 4^o que les autres États occupent une place inférieure à celle de 1914, à l'exception de l'Italie dont le tonnage a augmenté de 2,000.000 tonnes brutes depuis 1914. Les deux puissances anglo-saxonnes possèdent, selon le tableau 3, la moitié du tonnage mondial.

Le tableau 4, qui indique, en comparant les tonnages totaux de 1914 et 1928, les variations des différents modes de locomotion des navires, montre le déclin de la navigation à voile. Aux navires à vapeur, la consommation du charbon se diminue considérablement; celui-ci est remplacé par le mazout sur un grand nombre de bateaux. En proportion de l'usage des pétroles, le nombre des bateaux citernes (pétroliers) s'accroît considérablement; le tonnage des navires de ce genre monte à présent à 6,544.263 tonnes brutes, dont la Grande-

¹⁾ A régebbi adatokat illetően lásd Somogyi József dr.: A tengerhajózás fejlődése a világháború után. Magyar Statisztikai Szemle 1928. 509—521. oldal. — Pour les chiffres antérieurs, v. „Le développement de la navigat. maritime après la guerre mond.“, par le Dr Joseph Somogyi, Revue Hongroise de Stat., 1928, p. 509—521.

En proportion de l'usage des pétroles, le nombre des bateaux citernes (pétroliers) s'accroît considérablement; le tonnage des navires de ce genre monte à présent à 6,544.263 tonnes brutes, dont la Grande-