

UTCAI BALESETEK

KENYÉRKERESŐ hétköznapjaink veszélyterületei mindjobban áttekintenek az úgynevezett „veszélyes üzemekből”, a gyárakból az utcai forgalom színhelyére. A közlekedési balesetek állandó szaporodása és e szociális és gazdasági szempontból is aggályos jelenségnek ellensúlyozása mindjobban foglalkoztatja a világ összes kultúrállamait. Ha számadatokkal óhajtunk bizonyítani, megszoktuk, hogy az Egyesült Államok adataira hivatkozunk. A hatalmas arányok mellett ok és okozat ilyenkor mintegy nagyító lencse alá helyezve világosodik meg szemünk előtt. A közúti járművek az Egyesült Államokban naponta 2500 balesetet okoznak. Bár e balesetek csak 5%-ban halálos kimenetelűek, naponta mégis több mint 100 ember marad holtan valamely jármű kerekei alatt. Végeredményben tehát az utcai forgalom óránként csaknem 5 halálos áldozatot követel.

Abszolút számokban nem ennyire megdöbentöek, a forgalom arányához viszonyítva mégis, amint alább még látni fogjuk, nem kevésbé aggasztóak a mi világárszünk nagy államainak számadatai sem. A Németbirodalom évi negyedmilliót meghaladó balesetével (naponta 718) és napi 23 ú. n. forgalmi halottjával elől áll a sorban. 200.000 körül van évente a balesetek száma Nagy-Britanniában és Franciaországban is.

A forgalmi balesetek által okozott kár emberéletben, anyagban és munkaerővesztésben hozzávetőlegesen is alig becsülhető fel. De ha meggondoljuk, hogy a német birodalom területén egymagában mintegy 300.000 jármű sérül meg évente és hogy a biztosító vállalatok itt az anyagi kárt 1 milliárd márkára becsülik, valamennyire átfogó képet alkotunk magunknak e balesetek közvetlen gazdasági hatásáról. E balesetek természetével és okaival kapcsolatban a téves elképzelések seregével találkozunk, amelyekre azonban a mindinkább megbízhatóbbá váló statisztikai adatfelvételek félreismerhetetlenül rációfolnak. Ezekből az adatszolgáltatásokból ismerhetjük meg azokat a valóságos veszélyforrásokat, amelyek e balesetek állandó szaporodását okozzák. E veszélyforrások legjelentősebbje a gépi erővel hajtott jármű, mint amelynek mozgási sebessége a forgalomban résztvevő többi tényező sebességét jelentékenyen meghaladja. A gépi járművek között is a legnagyobb mozgási sebességet fejtheti ki a szabad pályájú gépkocsi. Végeredményben tehát az automobilforgalom elterjedési aránya irányítja elsősorban a forgalmi balesetek számbeli alakulását. Ha meggondoljuk, hogy az Egyesült Államokban 28 milliót meghalad a forgalomban levő gépkocsik száma és hogy Európában összesen három államnak van 1 milliót meghaladó gépjárműállománya, kellően értékelhetjük a balesetszámoknak európai és tengerentúli arányát is. Önként következik ugyanis a gépjárműforgalom veszélyes természetéből, hogy a járművek szaporodása emeli a balesetek számát. Rendkívüli jelenségre csak annyiból találunk, hogy a balesetek sok államban nagyobb arányban szaporodnak, mint ezt a járműszám emelkedése magával hozná. A közúti forgalomnak sajátossága ugyanis, hogy a forgalomban résztvevőknek egymásra gyakorolt hatása mintegy mértani arányban növeli azokat a bonyodalmakat, amelyek a forgalmi eszközök szaporodásától várhatók. A forgalom emelkedésével eddig ismeretlen veszélyforrások nyílnak meg. Területek, amelyeken a forgalom eddig akadálytalanul lebonyolítható volt, hirtelen alkalmatlanokká válnak, az újabban szűknek bizonyuló belvárosi utcákon torlódások keletkeznek, amelyek a balesetek melegágyai. Kiténik, hogy a közúti vasút és a gépkocsik eltérő természetük folytán nehezen közlekedhetnek ugyanazon az útvonalon. A mind nagyobb tömegben parkoló gépjárművek — az úttest betekintését megnehezítve — állandó veszedelmei a gyalogjáróknak. Mindez tehát arra mutat, hogy a gépjárműforgalom terjedésével

együtt járó veszélyek és az ezek által okozott balesetek aránya előre láthatóan meghaladja azt az arányt, amelyben a járművek szaporodnak, hacsak e veszélyek ellensúlyozásáról szakszerűen és kellő időben nem gondoskodunk. Ennek a gondoskodásnak, amelynek részleteiről majd alább lesz szó, hatását észleljük Németországban. Látjuk ugyanis azt, hogy míg az elmúlt évtizedben a gépjárművekben (gépkocsik és motorkerékpárok) 80%-os emelkedés mutatkozott, addig a halálos balesetek száma 4900-ról csupán 6800-ra emelkedett, tehát mintegy 40%-kal szaporodott. A megelőző intézkedések hatása észlelhető itt az összes, tehát mindenfajta halálos balesetek számának vizsgálatánál is, amelynél a gépjárművek áldozatainak aránya 23%-ról csak 25.2%-ra emelkedett. A számszerű szaporodásnál kisebb arányban emelkednek azonban a gépjárműbalesetek általában is. Úgyhogy az évenként 19%-os járműszaporulatnak csak 11%-os balesetemelkedés lett a következménye. (Utolsó kimutatás szerint 2,882.530 jármű és 267.000 baleset.)

Mit látunk ezzel szemben Magyarországon? Kiindulva az 1931. év adataiból, 27.500 forgalomban levő gépkocsi és motorkerékpár 2647 balesetet okozott. E balesetek során 1578 személy sérült meg. Az utolsó rendelkezésünkre álló kimutatás szerint e járművek száma 1931 óta 27%-kal emelkedett. Ellenben az általuk előidézett balesetek száma csaknem háromszorosára szökött (2647—7753) és a sérülések száma is erősen megduplázódott (1578—3315). Kétségtelen ebből, hogy itt szabadon érvényesültek azok a veszélyt sokszorozó tényezők, amelyek ellensúlyozásáról a forgalom emelkedésével párhuzamban mindenkor gondoskodni kellene. Hogy az ekként elmulasztottak pótlása utóbb milyen kevés eredménnyel jár, az kitűnik abból, hogy még a legutóbbi években sem sikerült a balesetek aránytalan emelkedésének gátat vetni, amikor pedig már a hatósági intézkedések sorozata igyekszik a közúti forgalom biztonságát előmozdítani. A személy- és teherkocsik által okozott balesetek számában még a legutóbbi kimutatás szerint is 24%-os évi emelkedés mutatkozik, ami pedig jóval meghaladja a járművek szaporodását. E kedvezőtlen helyzetképet némileg enyhítheti az, hogy a sérülések erős szaporodása mellett a halálos kimenetelű balesetek száma abszolúte is csökkent. Ez azonban nem a forgalomban résztvevőknek elővigyázatosságát bizonyítja, hanem a baleset áldozatainak orvosi kezelésében mutatkozó fejlődést és a mentőszolgálat szakszerű kiépítését jelenti.

Amint már említettük, a forgalmi balesetekkel kapcsolatban a köztudatban a téves elképzelések sorozata gyökeresedett meg. Legelterjedtebb ezek közül talán az, amely szerint a balesetek legfőbb oka a nagyközönség, a gyalogjárók fegyelmetlensége, könnyelműsége. Ha csak arra hivatkoznánk, hogy Németországban az összes forgalmi baleseteknek csak 8%-át okozzák a gyalogjárók, azzal az ellenvetéssel találkozhatnánk, hogy ott a közönség több hajlandóságot mutat a fegyelemre és természeténél fogva jobban alkalmazkodik a hatalmas iramban fejlődő közlekedés követelményeihez. Szükséges ezért, hogy megismerkedjünk a saját számadatainkkal is. Az összes járműbalesetek közül csak minden tizediknek okozója a gyalogjáró. Sőt a főváros területén csak minden tizenkettediknek. E gyalogjárók között is jelentékeny számban szerepelnek a felügyelet nélkül hagyott gyermekek, ami pedig nem a fegyelem, hanem inkább a gazdasági viszonyok kérdése. Az ilyenfajta balesetek számottevően szaporodnak akkor, ha a család felnőtt tagjai mind munkahelyükön töltik a napot és a gyermekek csak a szomszédság kevésbé megbízható gondozására vannak bízva. Ugyancsak gyakran találkozunk olyan felfogással, amely szerint a gépjárművek veszélyessége e forgalmi eszközök berendezésével, szerkezetével függ össze. A gép egyes részei váratlanul felmondhatják a szolgálatot és ebből az okból származnék sok baleset. Itt azonban elsősorban is el kell különítenünk azokat az eseteket, amikor a gépjármű vezetője elmulasztja azt, hogy a gép forgalombiztonságáról gondoskod-

jék és nem győződik meg időnként arról, hogy alkatrészek kopása, romlása e biztonságot nem veszélyezteti-e. Az ilyen gép által okozott balesetek azután egyedül a gépet üzemben tartó gondatlanságára vezetendők vissza. Azok az esetek ellenben, amikor előre nem látható műszaki hiányosság okozza a balesetet, annyira ritkák, hogy csupán minden ötvenedik balesetnél lehetett ilyen okot megállapítani. Még ennél is ritkábbak azonban azok az esetek, amikor valamilyen külső tárgyi tényező, mint az úttest, fagy, vihar okozza a bajt.

Láthatjuk most már, — és ez az összes járművekre áll — hogy a balesetek túlnyomó részét a vezető gondatlansága, könnyelműsége okozza.

A gépkocsiknál és motorkerékpároknál 84.2% (Budapesten 90.9%), a többi járműveknél 70.7% (Budapesten 77.7%) azoknak a baleseteknek száma, amelyeket a vezetők hibája okozott. A gondatlansági okokat illetőleg ugyancsak téves elképzelés az, hogy a legtöbb bajnak a sebes hajtás az oka s hogy a sebességnek hatósági rendelettel való korlátozása lényegesen csökkenthetné a balesetek számát. A gyorsajtás a vezetők által okozott baleseteknek összesen 8%-a, tehát aránylag jelentéktelen tényezője. Ezzel szembeni vigyázatlan és szabálytalan hajtás és előzés, tehát a gondosság elemi követelményeinek mellőzése szerepel 65%-ban a vezetők hibái között.

Téves felfogás az is, hogy az útkeresztezés és a sötétség okoz sok forgalmi balesetet. A tapasztalat azt mutatja, hogy az útfordulóknál vagy kedveződen látási viszonyok között még az egyébként merész vezető is fokozott óvatossággal hajt. Abból, hogy ily veszélyt hozó körülmények között aránylag kevés baleset történik, illetve, hogy a balesetek 75%-a egyenes úton és 85%-a fényes nappal következett be, kétségtelen, hogy sem a helyi, sem az időbeli tényezőknek nagyobb jelentőségük nincsen. Az Így felmerülő veszélyeket ugyanis kellő vigyázattal könnyen el lehet kerülni.

A napilapoknak ú. n. ünnepnap balesetkrónikái azt a hiedelmet keltik, mintha az ilyen kirándulási forgalom közepette tetőfokra hágná a balesetek száma. Nem csupán nálunk, hanem a többi országok adataiból is azt állapíthatjuk meg, hogy a hétköznapi forgalom az, amelynek során a legtöbb baleset történik. Sőt általános tapasztalat az, hogy a vasárnapi balesetszám alig éri el felét a hétköznapi maximális számnak a fővárosban és 70%-át az országos átlagban. Nincs tehát összefüggésben a weekendforgalommal az sem, hogy a legtöbb baleset a nyári hónapokban történik. Ennek oka ellenben részben az, hogy a gazdasági idény alatt sok olyan járművet helyeznek üzembe, amelyre a téli hónapokban nincsen szükség, továbbá, hogy a hőség és ennek hatása alatt a gyorsabb kifáradás a vigyázási képességet erősen csökkenti. Ezzel lehet magyarázni azt is, hogy ezekben a hónapokban a maximális balesetszám a déli és a kora délutáni órákban észlelhető.

Rámutattunk a fentiekben már arra, hogy a járművek legveszedelmesebbike a gépkocsi. Ott, ahol a nagyobb városokban a motorkerékpár jelentékeny tényezője a forgalomnak (Berlin: 61.000, München: 22.000, Hamburg: 17.000) e közlekedési eszközök veszélyessége eléggé jelentékeny. Magyarországon a motorkerékpárforgalom nem indult fejlődésnek (összes: 10.837, Budapesten: 3172). A tehetősebbek a kisebb típusú gépkocsik megszerzésére törekednek, a szegényebb osztályok beérik a lábajtású kerékpárral. Így azután a motorkerékpárok balesetokozó szerepe nem csupán jelentéktelen, hanem fokozatosan csökken is. (A gépkocsi és motorbicikli által okozott balesetek aránya Budapesten 17:1.) Európaszerte csökken a közúti vasutak által okozott balesetek száma. E csökkenés oka nem csupán e közlekedési eszköznek más járművekkel való fokozatos helyettesítése (földalatti, magasvasút, autóbusz stb.), hanem az is, hogy ezeknél a fegyvelmezett és állandó képzés alatt álló személyzet nagyobb óvatossággal jár el, mint a magánhasználatban álló járművek

vezetői. Nem közömbös az sem, hogy a gyakori megállóhelyekhez való alkalmazkodás szakadatlan figyelmet és az adott helyzethez való alkalmazkodást kíván. Így azután 1939-ben az összes forgalmi baleseteknek csupán 3½%-át okozta a városi vasút.

Kevésbé rokonszenves tényezője az utcai forgalomnak a lábajtású kerékpár. A fejlődő forgalom rendjéhez alkalmazkodni legkevésbé tudó, torlódásokban oktanul furakodó járművet látnak benne. A gyakran fiatalok által vezetett kerékpároknak rendbontó viselkedése Magyarországon is kellemetlenül érezhető. Komoly kérdéssé e járművek szerepe azonban csak azokban az országokban válik, ahol széles néprétegek közlekedési eszköze. Itt elsősorban az északeurópai államokra gondolunk (Koppenhágában minden második lakosnak van kerékpárja), de nagy jelentősége van e forgalomnak Németországban is, ahol 20 millió kerékpárt tartanak nyilván és a lakosság 27%-a ezen közlekedik. Ezzel magyarázható, hogy itt évente 90.000-et meghalad a sebesült és 2300-at a halott kerékpárosok száma. Minden negyedik halottja és minden második sebesültje a forgalmi baleseteknek kerékpáros. E balesetek által okozott vagyoni kárt évente 50 millió márkára becsülik.

Úgy gondoljuk, hogy a felsorolt adatokkal eléggé szemléltetően ismertettük az utcai forgalom veszélyeit. De ha megemlítjük még azt is, hogy több halálos baleset történik az utainkon, mint összes ipari üzemeinkben, teljesen megérthetjük azt az aggályt, amellyel szakértőink a jövő fejlődése elé néznek. Megérthetjük annak az állandóan fokozódó veszélynek jelentőségét is, amely az eltartó nélkül maradt családok és munkaképtelen nyomorékok számának állandó emelkedésével jár. Szükségtelen tehát ezek után, hogy kiemeljük azoknak az intézkedéseknek fontosságát, amelyek a forgalmi baleseteknek csökkenését tűzték céljukul. Ezek az intézkedések három csoportba oszthatók.

Az első csoportba tartozik az óvatosságra nevelés és a könnyelműség, vigyázatlanság következményeinek feltárása. A szabályszerű, óvatos közlekedésre való oktatás Németországban már a népiskolákban kezdődik. Egyidejűleg oktatják a felnőtteket a forgalmi propagandaheteken előadások és röplapok útján. Utcái hangszórók terjesztik a nagyobb városokban a forgalom rendjének szabályait. Nagy gondot fordítanak csaknem minden nagyobb nyugateurópai városban arra, hogy a gépjárművezetők szertelenségeit kigyomlálják. A száguldozással együtt kapott lábra a jelzőkürt harsogtatásával való visszaélés. Ezzel azt akarták elérni a gépjárművezetők, hogy ha balesetet okoznak, hivatkozassanak arra, hogy ők figyelmeztettek a kitérésre, a gondatlanság tehát nem eshetik az ő terhükre. Ezt a téves elképzelést gyökerében kellett kiirtani. A tapasztalatok mutatják ugyanis, hogy az utcai lármának mesterséges eszközökkel való fokozása már egymagában is veszélyezteti az utcák biztonságát. A zaj fájdalomérzést kelt, amely megzavarja a nyugodt előrelátást, elhamarkodott tervszerűtlen magatartásra készíti. A kúrtharsogás tehát nemcsak hogy nem hártja el a balesetet, hanem egyenesen elősegíti annak bekövetkeztét. A különböző feltételeket szabó csendrendeletek ellenben fokozott óvatosságra készítetik a vezetőt. Az Egyesült Államokban zajkamrákba zárja a rendőrség az oktan dudálókat, ahol néhány órán át saját magukon tanulmányozhatják az idegbontó lármának nyugalmat feloldó hatását. Míg nálunk nincsen nagyobb szerepe az ittasságnak a baleset felidéző okok között, addig Németországban évi 10.000-re tehető azoknak a szerencsétlenségeknek a száma, amelyeket alkoholos állapotban levő vezetők idéznek elő. Ezért szerelték fel a német városok rendőrségét vérpróba vételéhez szükséges műszerrel. Ha a vezető vagy a forgalom biztonságát veszélyeztető járókelő ittasságra gyanús, egy csepp vérből hamarosan megállapítja a vegyvizsgáló állomás a 3—4 órán belül élvezett alkohol mennyiségét. Az ittas

vezetők névsorát falragaszokon, hírlapokban teszik közzé. A megszegyenyítés nevelő hatását akarja éreztetni a hatóság azokkal a járművezetőkkel szemben is, akiket ismételtlen szabálytalanságon ért. Az ilyen járműveket feltűnő jelzéssel látják el, amelyet a próbaidő alatt el nem távolíthatnak. Csekélyebb gondatlanság miatt enyhébb intézkedést alkalmaznak. Ez rendszerint abból áll, hogy a járművezetőt néhány vasárnapon át ismétlőtanfolyam hallgatására kötelezik. Aki a tanfolyamon nem jelenik meg vagy utóbb újból szabálytalanságot követ el, attól könyörtelenül megvonják a hajtási engedélyt. A fegyelmezetlenek nevelésével párhuzamban történik Angliában a kifogástalan vezetés dicsérete és jutalmazása. Nagy összegeket fordítanak évente oly bérkocsi- és autóbuszvezetők jutalmazására, akik hosszú időn át a legkisebb baleset okozása nélkül folytatták foglalkozásukat.

A második csoportba tartozik az utcai közlekedés biztonságának közigazgatási intézkedésekkel való emelése. Ezen országoként változó és szerteágazó szabályozásnak részleteibe itt nem bocsátkozhatunk. Mint főbb pontokat említjük meg csupán az engedélyhez kötött járművezetésre képesítő vizsgák szigorítását, a vezetők minimális korhatárának emelését, az előkészítő iskolák hatósági ellenőrzését, az azokban működő tanerők szakképzettségének megállapítását. Ide tartozik a járműveknek és vezetőiknek előre nem jelzett alkalmakkor való megvizsgálása, amely különösen Párizsban járt feltűnő eredménnyel. Kétségtelenül megállapítást nyert, hogy a hiányos felszerelésű járműveknek, a szervi hibában szenvedő vezetőknek eltávolítása után a balesetek száma egyidőre hirtelen lecsökkent. Ezt a módszert követik az Egyesült Államokban is, miközben gondot fordítanak arra, hogy a gyakori vizsgálatok díjával a járművezetőket aránytalanul ne terheljék.

Komolyabb szabálytalanság szükségképpen következménye a vezetői engedélynek rövidebb-hosszabb időre való elvonása; Ez alól kivétel nincsen a legtöbb külföldi államban és ezzel mindenkinek számolnia is kell. Legmesszebb megy az angol Road traffic Act, amely a bíróságnak a megvonás feltételei, tartama tekintetében teljes szabadságot ad, még akkor is, ha a szabályszegés nem okozott balesetet. Mondanunk sem kell, hogy az ittasnak talált vezető sem itt, sem Németországban nem kerül el a vezetéstől legalább időleges eltiltást. Így 5000 vezetőt tiltottak el ebből az okból 1939-ben Németországban, noha balesetet nem okoztak.

A leghatásosabb, de egyszersmind legköltségesebb közigazgatási intézkedés a különböző fajtájú forgalomnak elkülönítése, autóstrádák, kerékpárutak építése. Németországban a sok milliárdot felemészítő autóutak költségeire 1933 óta a gépkocsiforgalmi adó jelentékeny részét fordítják. Más nagy forgalmú országban az autóutak használoítól szedett díjak tették lehetővé — akadálytalan idegenforgalom idején — a költségek előteremtését. Kerékpárutak megépítését a városok kötelességévé tették. A forgalom különböző tényezőinek elkülönítése fokozatosan csökkenti a baleseteket.

A harmadik csoportba tartoznak a magán- és büntetőjog körébe tartozó rendelkezések. Ez utóbbiak ugyan a már megtörtént baleseten nem változtatnak. Fontos mégis ez a törvényhozói gondoskodás annyiból, hogy egyrészt a balesetek hátrányos következményeit csökkenteni alkalmasak, másrészt, hogy a cselekmények súlyával arányos szigor nem marad nevelő, visszaretentő hatás nélkül. Igaz ugyan, hogy a törvényhozónak szem előtt kell tartania azt is, hogy a forgalom akadálytalan fejlődése fontos közgazdasági érdek, amelyet egyéni kényelmi szempontok nem hátráltathatnak. A szabályozás irányelve ezért az, hogy az utcai forgalom valamennyi résztvevője számára biztosítani kell a veszélytelen közlekedést. A magánjogi szabályozás legfontosabbika — és e téren Svájcot és Ausztriát illeti meg a kezdeményezés érdeme — a gépjárművezetők kötelező szavatossági biztosítása. A vezetői engedély megadásának feltételei között szerepel a biztosítási szerződés megkötésének igazolása is. A hátralékos díjfizető engedélyt a hatóság haladék-

tanul megvonja. Nem eshetik meg tehát, hogy a baleset áldozata fűhöz-fához kénytelen kártalanítása végett folyamodni, míg végül a kilátástalan harcban elernyedve, holmi könyoradománnyal kénytelen megelégedni. A biztosítási kötelezettségnek kevésbé hatályos előmozdítója az a németbirodalmi rendelkezés, amely szerint a vezetői engedélyt el kell vonni attól, aki az általa okozott károsításnak anyagi jóvátételére nem képes.

Végül a büntetőtörvények megtorló rendelkezéseiről is meg kell emlékeznünk. A jogszabályok egyrészt a balesetet előidéző, vétkes magatartást, másrészt a baleset után tanúsított embertelenséget, aljasságot üldözik. Az utcai baleset fogalmából következik már az, hogy csupán nem szándékosan előidézett cselekmények tartozhatnak ide. Amennyiben a vezető szándékosan gázol el járókelőt, úgy már nem balesetről, hanem éppen olyan közönséges emberölésről vagy testi sértésről kell beszélni, mintha pisztolylovással okozták volna a sérülést. Így tehát a forgalmi baleset okozója mindig gondatlansággal előidézett bűncselekmény tette. Tekintve, hogy a kódexek a cselekményeknél az elkövetés eszköze szempontjából nem különböztetnek, a közúti forgalom rendjének megszegői, ha sérülést okoztak, a gondatlan emberölés vagy testi sértés, ha pedig csak vagyronrgálást idéztek elő, a magánjog kártérítési rendelkezései szerint felelnek. Úgy a magunk, mint a nyugateurópai államok legtöbbjének büntetőtörvénye a gondatlanságból okozott bűncselekményeket fontosságukat erősen alábecsülő, túlenyhé elbánásban részesíti, aminek következtében a közúti forgalom garázda elemei sem részesülnek megérdemelt komoly büntetésben. Eltekintve az újabb angol, svájci és olasz rendelkezésektől, lehetővé teszik a törvények azt, hogy a munkaképtelenséget, de halált is okozó gondatlanság okozója enyhé pénzbüntetéssel szabaduljon. A megtorlás ily erőtlenségében természetesen nélkülözi úgy a nevelő, mint az elrettentő hatást.

Kiterjed a magyar jogszabályok enyhesége a baleset bekövetkezte után tanúsított lelkiismeretlen magatartásra is. Csupán a német és az angol törvény szabott megérdemelten szigorú fogházbüntetést arra, aki az istápolásra szoruló áldozatot segély nélkül hagyja, a baleset színhelyéről elmenekül vagy kilétének megállapítását akadályozza. A felelősség alóli gyáva kibúvásnak ezt a lelkiismeretlen módját mindenütt a legsúlyosabb megítélésben kellene részesíteni.

A forgalmi balesetek jelentőségének kellő értékelését és a baleseteket csökkentő intézkedéseket illetőleg még a problémák tömege vár megoldásra. A gépesítés korában gondoskodni kell azokról a gyorsan változó körülményekkel is lépést tartó védőintézkedésekről, amelyek az életet, egészséget romboló, társadalomellenes szertelenségek fékentartására alkalmasak.

AUER GYÖRGY