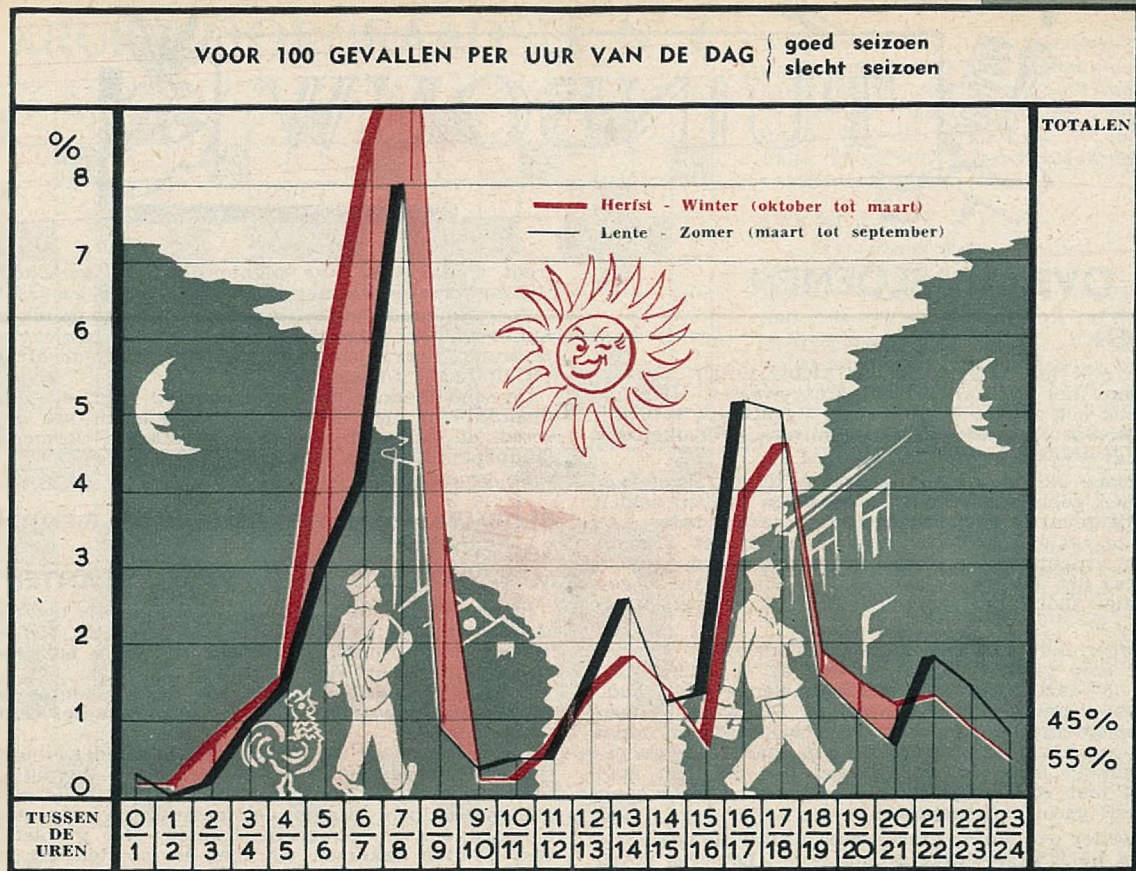


Enkele treffende grafieken



I. De gevaarlijkste uren

Het merendeel van het personeel vat het werk aan omstreeks acht uur en verlaat het tussen zestien en zeventien uur. Het spreekt dan ook vanzelf dat het aantal ongevallen hoger is zowel tussen zes en acht uur als tussen zestien en zeventien uur.

Wij weten reeds dat de ongevallen op de weg naar of van het werk talrijker zijn op de heenweg dan op de terugweg. De grafiek hierboven bevestigt dit en doet heel duidelijk uitkomen dat die ongevallen veel meer 's morgens gebeuren en dit ZELFS IN HET GOEDE JAARGETIJD.

Ach! Konden we maar 's zomers en 's winters steeds op tijd thuis vertrekken...

II. De invloed van het vervoermiddel

Al de statistieken stemmen hierin overeen :

- 1) Het ongeval behoort de voetgangers, maar nog veel meer de fietsers en motorrijders.

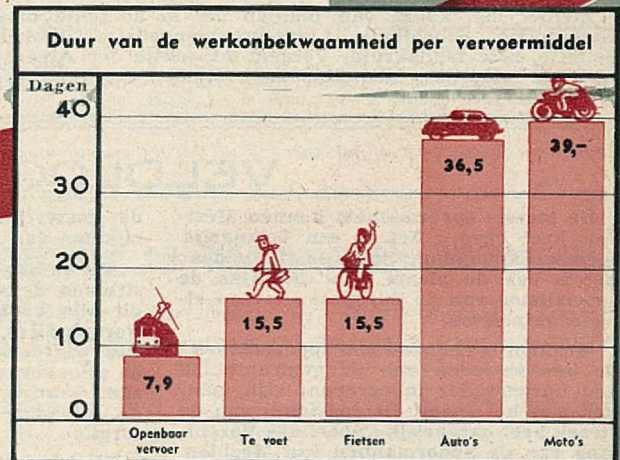
Op 100 slachtoffers tellen we : 44,5 % fietsers, 21,4 % motorrijders, 17,1 % voetgangers, 9,7 % bromfietsers, 1,4 % automobilisten :

- 2) Zij die de openbare vervoermiddelen gebruiken, zijn het best beschermd. Op 100 slachtoffers, tellen we slechts 6 % vaste trein- of tramreizigers.

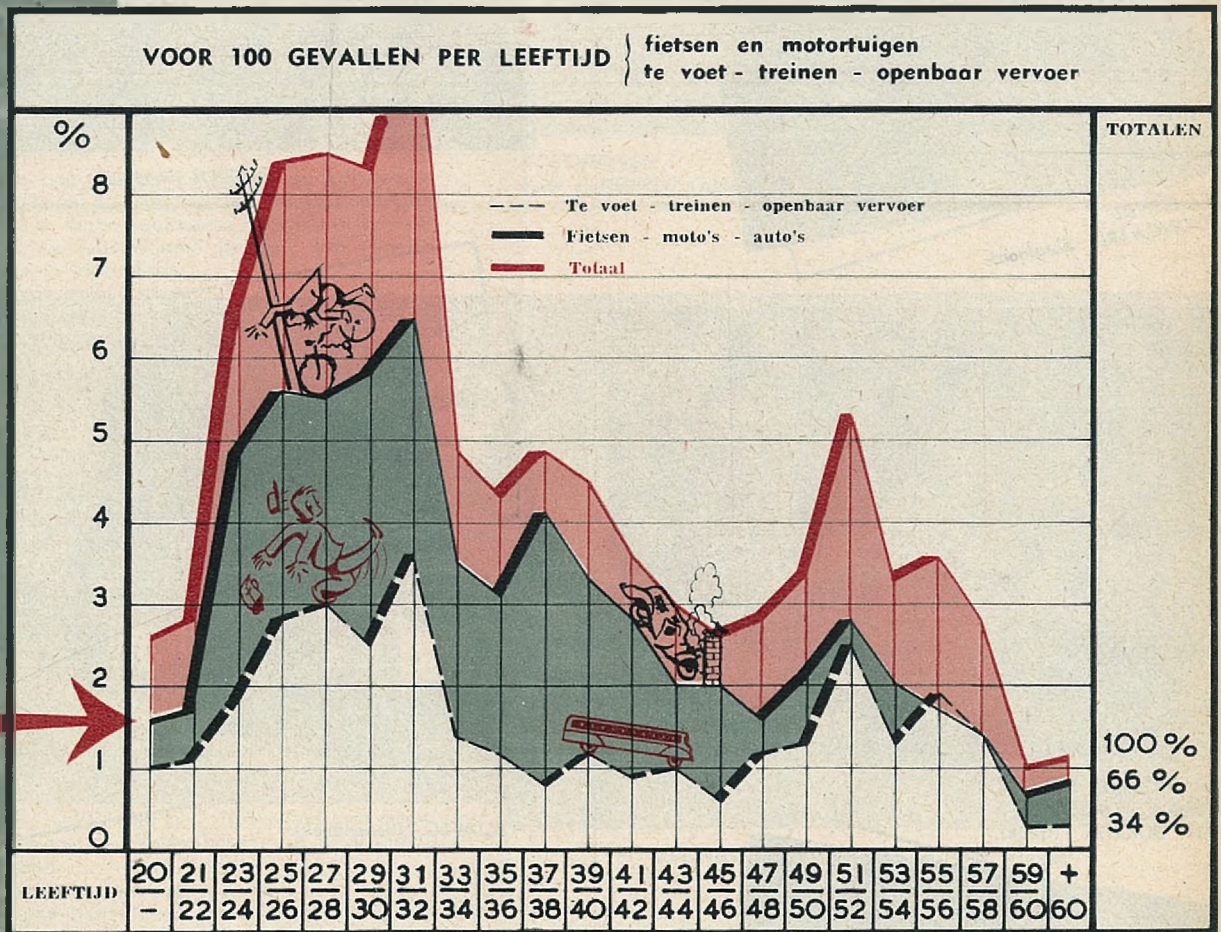
Het percentage van de ongevallen waarvan de spoormannen, die met fietsen of motorrijwielen naar het werk komen, het slachtoffer zijn, is in drie jaar tijd meer dan verdubbeld.

Gelukkig verminderden, integendeel, de ongevallen opgelopen met al de andere vervoermiddelen.

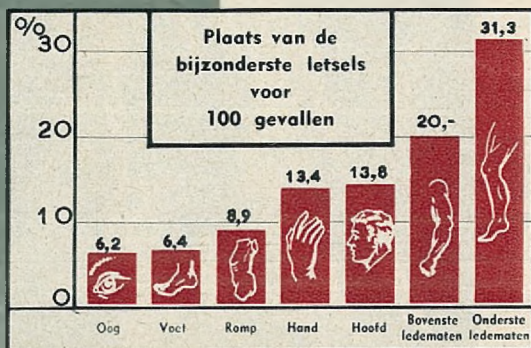
Laten we nog aanstippen dat, van al de slachtoffers, de automobilisten en motorrijders het ergst getroffen worden. De vijf spoormannen die in 1955 op de weg naar of van het werk gedood werden, reden allen per motorfiets op het ogenblik van het ongeval. De grafiek hiernaast geeft overigens een duidelijk beeld van de gemiddelde duur der werkonbekwaamheid per ongeval en naar gelang het gebruikte vervoermiddel.



DE ONGEVALLEN OP DE WEG NAAR OF VAN HET WERK (2)



Onbezonnen jeugd, maar... grijs haar is geen teken van voorzichtigheid



Vijf en vijftig procent van de ongevallen komen voor aan bedienden van minder dan 35 jaar.

Die groep — zij omvat nochtans slechts 33 % van het personeel — gebruikt meer motorrijwielen en fietsen, maar zouden de jongeren ook niet minder voorzichtig zijn dan de ouderen?

Wat moeten we echter zeggen van de nieuwe grafiekspits veroorzaakt door de vijftigjarigen? Men zegt, dat omstreeks 50 jaar de liefde weer troef wordt. Is dit ook waar voor de onvoorzichtigheid?