

Nr 176.

Av herr **Bergman m. fl.**, om beaktande vid pågående utredning angående motortrafikfrågor av frågan om förbud för motorförare mot förtärande av alkohol.

Antalet fall, då yrkeschaufförer ådömts ansvar för fylleri, utgjorde enligt kontrollstyrelsens statistik för åren 1923—1927:

O m r å d e	År 1923	År 1924	År 1925	År 1926	År 1927
Stockholm	153	153	121	153	144
Göteborg	75	57	59	37	39
Övriga st. öv. 10,000 inv.....	83	104	127	113	116
Mindre städer	34	31	78	49	51
Landsbygden	62	102	137	88	89
Hela riket	407	447	522	440	439

Tyvärr saknas statistik över antalet icke yrkesmässiga motorförare, som råkat ut för motsvarande ansvar, men säkerligen är detta antal ojämförligt större, ty yrkeschaufförernas procentuella andel i antalet fylleridömda personer är relativt ringa, icke ens 2 procent, varjämte över huvud antalet icke yrkesmässiga motorförare, såsom senare skall visas, är långt större än yrkeschaufförernas.

Facktidningen "Motorföraren" offentliggjorde i septembernumret 1928 en tabellarisk översikt över antalet körkortsindragningar i *Stockholm* under första halvåret 1928, varav bl. a. framgick, att av de 97 körkortsinnehavare, som under denna tid suspenderades för längre eller kortare tid, icke mindre än 72 miste körkortet på grund av alkoholpåverkan.

De nu föreliggande siffrorna för tredje kvartalet tyda ingalunda på någon förbättring i detta allvarliga missförhållande utan snarare tvärtom. Av polis-kammarens protokoll för juli, augusti och september månader ha vi nämligen inhämtat, att 45 motormän under dessa månader miste körkortet, därav 36 överlastade eller synbart berörda av starka drycker. Procentsiffran för de berusade körkortsinnehavarna är sålunda betydligt högre än under årets två första kvartal. Enbart i september månad förekommo 18 körkortsindragningar, varav 13 på grund av ovannämnda orsak. D. v. s. nära nog varannan dag under nämnda månad miste i *Stockholm* en berusad bilist sitt körkort. Detta gäller endast huvudstaden. Någon tillnärmelsevis fullständig statistik för riket i dess helhet står oss i detta ögonblick ej till buds.

Med den ökade användningen av motorfordon i vårt land blir emellertid icke blott trafikpersonalens utan hela folkets risk genom dryckessedernas fortvaro och numera år efter år tydliga stegring allt mera överhängande. Allt flere medborgare bli numera tillfälliga bilförare, och ännu flere bli utsatta på vägar, gator och torg för deras framfart. Behovet att vidtaga kraftiga åtgärder för att upprätthålla och i möjligaste mån öka säkerheten till liv och lem blir därigenom år efter år mer och mer trängande.

Ett ganska talande vittnesbörd om hur avskräckande fylleristatistiken bland icke yrkesmässiga bilförare skulle visa sig vara, om den kunde presenteras i fullständigt skick för hela riket, utgör följande uppgift hämtad ur en annan facktidning på området, "Motorjournalen", som förskaffat sig uppgift angående alkoholpåverkan vid ratten, sådan den avspeglar sig i Malmö rådhusrätts protokoller för 1927:

"Under år 1927 ådömdes 30 personer vid Malmö rådhusrätt böter för fylleri vid ratten. Man finner bland dem ingen yrkeschaufför¹, utan det representeras av personer med följande yrkestitlar: agent 1, avdelningschef 1, bagare 1, bilreparatörer 3, chaufförer 2, entreprenör 1, förman 1, försäljare 1, handlande 8, handelsresande 2, installatör 1, inspektör 1, kontorist 1, lantbrukare 2, löjtnant 1, rörläggare 1, trädgårdsmästare 1 och verkmästare 1."

Uppgiften bekräftar den från yrkeschaufförernas sida ofta framhållna skillnaden i ordentlighet på detta område mellan yrkeschaufförer och andra bilförare. Skillnaden hedrar yrkeschaufförerna, men visar samtidigt sannolikheten av att en fullständig statistik över alla slags bilförare skulle visa en långt allvarligare bild av det verkliga läget på detta område, än den officiella statistiken om yrkeschaufförerna ger vid handen.

Kontrollstyrelsens statistiker d:r H. Gahn har i en artikel i "Motorföraren" nr 4 för år 1928 uttalat sig om fylleristatistiken t. o. m. 1926 beträffande yrkesbilförare och därvid kommit till likartade slutsatser med dem vi här ovan dragit av siffermaterialet. Men därjämte har han påvisat, hurusom utvecklingen f. n. synes gå i den riktningen att förhållandet något förbättras i storstäderna, där kontrollen givetvis kan bli effektivare, men att "det främst är på landsbygden, som fylleriet vid ratten är av mest ondartad beskaffenhet. Därest statistiken möjliggjorde ett särskiljande av de för fylleri sakfällda s. k. gentlemannachaufförerna från den övriga fylleristocken", säger han, "skulle det helt säkert visa sig, att gradskillnaden mellan land och stad är än större, och att följaktligen en procentuellt än större andel av gentlemannachaufförerna sakfällts för fylleriförseelse, begången på landsbygden, än de 21,4 procent av samtliga i riket sakfällda yrkeschaufförer, som där ådömts ansvar för fylleri".

Så långt d:r Gahn. Till belysning av hur allvarlig denna sida av saken i själva verket är vilja vi tillägga, att under år 1927 antalet automobiler i an-

¹ Denna uppgift motsäges visserligen i någon mån av den anförda statistiken, som ju faktiskt upptager 2 chaufförer, men det uppgives att i dessa två fall chaufförerna icke körde i yrkestjänst utan för sin privata räkning.

vändning i Sverige utgjorde 110,135, och att av dessa endast 24,308 gingo i yrkesmässig trafik.¹ Det ojämförligt största antalet bilar fördes följaktligen av icke yrkesmässiga chaufförer, och den ovan anförda statistiken för åren 1923—1927 angående ådömt ansvar för fylleri gäller endast den bråkdel av förarne, som äro yrkeschaufförer.

Härtill kommer en synnerligen viktig omständighet, varom fylleristatistiken icke lämnar någon som helst upplysning. Enligt den medicinska sakkunskapens enhälliga uttalanden är det ingalunda endast den "synbara berördhet" av starka drycker, om vilken lagen talar, som vållar minskat herravälde över uppmärksamheten, minskad själsnärvaro o. s. v. vid bilföringen. En sådan nedsatt förmåga att möta ifrågakommande riskögonblick blir ofta även följden av en vanligen såsom ytterst måttlig betraktad alkoholförtäring. Men om alkoholens roll såsom olycksfallsorsak under bilfärder vid så beskaffat bruk därav lämnar statistiken intet besked. Säkerligen är denna roll ingalunda obetydlig.

"Bildöden" artar sig att bli nära nog den allmännaste formen av bräddöd genom olyckshändelse. År 1916, då motortrafiken i Sverige ännu var i sin begynnelse, utgjorde det antal dödsfall, förorsakade av motortrafik, vilka blevo registrerade i statistiken, ej mer än 19, men år 1927, det sista år, för vilket statistik härom nu är för oss tillgänglig, ej mindre än omkring 150. Därtill komma de många, av statistiken icke eller högst ofullständigt registrerade fall, som innebära kroppsskada utan dödlig utgång, vilka säkerligen stiga till ett långt större antal.

I vårt grannland Norge gäller en lag om "pliktmässig avhold" av den 26 juli 1916.

Denna lag stadgar, att den som tjänstgör som förare av motorfordon, som regelbundet befordrar personer mot betalning, får icke under tjänstgöringstiden förtära alkoholhaltiga drycker. Hit räknas icke öl med under $2\frac{1}{4}$ viktprocents alkoholhalt. Till tjänstgöringstiden räknas även 6 timmar före. Överträdelse straffas med böter intill högst 5,000 kr., och vid återfall kan fängelse från 21 dagar till 3 mån. ådömas, liksom vederbörande kan dömas tjänsten förlustig. Hotellvärdar, restauratörer m. fl. kunna på liknande sätt dömas för delaktighet.

Lagen gäller också en rad andra personer: militärer, järnvägstjänstemän, spårvagnsförare och omfattar antagligen inemot 20,000 personer i kommunikationsverken. Antalet handlagda överträdelser var 1923 16, 1924 20 och 1925 29.

Med anledning av dessa norska lagbestämmelser må det även i Sverige erinras, att kravet på alkoholfri regim är påkallat ej blott för motorförare utan för all personal som genom sitt yrke på analogt sätt står i ansvar för medmänniskors liv och lem.

Enligt den danska lagen (av den 1 juli 1927) inträder ansvarsförutsättning, när motorföraren befinnes så påverkad av alkohol, att han icke har nödigt herravälde över sina handlingar.

¹ Härtill kommer dessutom ett stort antal motoreyklar.

I Danmark har man praktiserat en personlig undersökning för att få utränt om alkoholpåverkan förelegat. Detta ger den norska lagen knappast möjlighet till, men frågan är f. n. under utredning hos myndigheterna.

Enligt vår övertygelse finns det intet annat verkligt effektivt sätt att undvika de risker för människors liv och lemmar som bilförarens alkoholförtäring medför än att strängt upprätthålla kravet på deras fullständiga avhållsamhet från alkohol, ett krav, som, oavsett skilda meningar om det allmänna förbudet, inför de tilltagande olycksfall som hålla frågans aktualitet alltmer levande, vinner allt större anslutning i den allmänna opinionen.

Det är att vänta, att en motion i detta syfte, som väckts efter överläggning och enhälligt beslut inom riksdagens nykterhetsgrupp, kommer att bemötas med det sedvanliga talet om ensidig inriktning på vad man plägar anse för överdrivna krav. Vi vilja därför till sist anföra några uttalanden som äro helt spontant, utan uppfordran från förbudshåll, gjorda av personer, som äro kända såsom avgjorda motståndare till en allmän förbudslagstiftning.

En av förbudstankens mest kända motståndare, polismästare Söhr i Aker (Oslo) har i tidningen Aftenposten uttalat, att enligt hans mening "skulle man undgå $\frac{2}{3}$ av olyckor och kollisioner, därest folk läte bli att föra bil i alkoholpåverkat tillstånd". S. har tidigare varit kriminalchef i Oslo och har alltså en mycket stor erfarenhet på detta område.

Ett i vårt eget land mycket uppmärksammat redaktionellt uttalande under rubriken "Ett oeftergivligt nykterhetskrav" gjordes i den ingalunda förbudsvänliga tidningen Nya Dagligt Allehanda den 28 juni 1928, varur följande må anföras:

"Vi ha för någon tid sedan fått oss tillställda ett antal exemplar av en tidning, betitlad "*Motorföraren*". Detta pressorgans berättelser måste giva alla intelligenta läsare mycket att tänka på. Den utkommer en gång i månaden och innehåller under rubriken "Spritens skuldkonto" i varje nummer en översikt av i pressen omnämnda fall av motorolyckor, som enligt verkställd utredning berott på spritkonsumtion hos föraren. Redan i det andra numret från tidningens början hade denna översikt svällt ut till nära 2 sidor, omfattande 26 olika notiser, därav en behandlande flere fall på en gång. *Tre* av olyckshändelserna voro av *dödlig utgång*, många hade vållat *svåra kroppsskador*, *alla* större eller mindre skada på dyrbar egendom. Och detta var bara en månads skuldkonto. I numret därpå har antalet notiser i skuldregistret vuxit till 39, och vid en hastig överblick finner man att 6 människor fått släppa till livet på grund av förarens alkoholkonsumtion. Andra hade tillfogats svåra lidanden och framtida men. Vilken hemsk summa av lidande, i synnerhet då man betänker, att bland de hastigt dödade funnos åtskilliga, som efterlämnat oförsörjda barn eller makar.

Icke i alla nummer är statistiken lika hemsk, men den upptar alltid ett avsevärt antal fall. Även den som är allt annat än nykterhetsfanatiskt anlagd måste vid läsningen om allt detta elände bliva allvarlig till mods. Man kan icke undgå att ge en artikelförfattare i tidningen rätt, då han skriver, att oberoende av sin ståndpunkt till frågan om helykterheten i allmänhet vill en var, som sätter sig i en bil icke gärna, att chauffören skall vara rörd av starka dryc-

ker. Vi måste öppna vår föreställningsvärld för detta alkoholproblem. "Accepterar man motorväsendet med dess skarpa krav på klar hjärna och goda nerver, så måste man också acceptera nykterhetstanken".

Det är icke med löje, utan snarare med en rysning som man läser en notis om att en åtalad motorförare inför rätta avlämnat ett läkarbetyg som intygade, att svaranden "ej varit så berusad, att han avvek från det normala". — — — —

Det är oförnekligt att även ett ringa kvantum sprit kan under olyckliga omständigheter bli ödesdigert.

Av denna anledning måste ovillkorligen krävas, att en motorförare, på vilken andras — både åkandes och mötandes — liv och säkerhet kan bero, måste befinna sig i det normala tillståndet, att han icke har någon som helst sprit i kroppen.¹ Detta är ett nykterhetskrav, om vars oefftergivlighet vi blivit övertygade. — — — Nu synes det oss sannerligen ha blivit så aktuellt genom den fruktansvärda Länningeolyckan, att det omöjligen kan längre med tystnad förbigås av den ansvarskännande pressen."

Tidningen Social-Demokraten yttrade i samma ämne följande tänkvärda ord:

"Man kan nog ge förbudsfolket rätt i att upplysningsverksamheten stundom kan förefalla som en sådd på hälleberget, när det gäller folks förhållande till alkohol. De olycksfall, som kunna skrivas på spritens konto efter motorismens alltjämt ökade erövring av trafikmedlen, visa knappast någon tendens att sjunka. Men i dylika fall rör det sig ju i regel *icke* om notoriska alkoholister utan om personer, som ej äro förfallna till dryckenskap. Vid olyckstillfället har emellertid bilföraren varit berusad — vilket han vanligen energiskt bestrider, om han slipper ifrån äventyret med livet. Ingen har någonsin sett honom överlastad. Han är känd för sin måttlighet. Han kan med vittnen styrka att han inte förtärt mer än en och en halv sup till middagen och ett glas konjak till kaffet och det blir ju inte en stor och stark karl *full* av.

Och det är kanske riktigt. Bilföraren, vars uppmärksamhet i ett kritiskt ögonblick slappades, har icke varit *full*. Han har inte tagit snedsteg, han har inte talat suddigt och oredigt, hans passagerare ha inte kunnat märka något påfallande i hans uppträdande, och ändå har han otvivelaktigt varit påverkad av alkohol i en grad, som gjorde hans placering vid ratten till ett livsfarligt företag. Men han var själv omedveten om det.

Med rus mena nämligen de flesta människor — det framgår tydligt av polisförhören om bilolyckor — en påfallande, för vem som helst märkbar *överlastning* av starka drycker. Att en helt ringa grad av berusning, som varken tar sig uttryck i tal eller åthävor, kan vara ödesdiger i situationer, där skärpt uppmärksamhet och kontroll över nerverna är av nöden, tycks ännu — allt upplysningsarbete till trots — icke ha gått upp för den stora allmänheten. — — —

Hur ofta hör man inte: "Han hade *bara* förtärt en sup och en pilsner" eller: "Han drack *bara* en konjak till kaffet". Ja, detta "bara" kan för vissa konstitutioner synas skäligen betydelselöst. Hos andra kan det framkalla tydlig rusverkan."

Tidningen kommer till följande slutsats:

"I dylika fall borde dock erfarenhetens fruktansvärda lärdomar slutligen öppna ögonen på folk. *Alkohol får ej ens i minimala doser förtäras under yrkesutövning av dem som ha ansvaret för andras liv och lemmar."*

¹ Kursiveringen är gjord av motionärerna.

Till dessa från praktiska synpunkter utgående maningar av klarsynta män ur skilda partier kunde läggas snart sagt hur många belägg som helst för den så gott som enhälliga opinionen bland de läkare, som tid efter annan yttrat sig i denna fråga. Men läkaropinionen i frågan är så allmänt känd, att detta torde vara överflödigt. Läkarna äro praktiskt taget eniga om önskvärdheten av den alkoholfria regim för motorförare, som Nya Dagligt Allehanda och Social-Demokraten i de citerade artiklarna rekommendera. Den enda meningsskiljaktighet, som torde råda, gäller svårigheten att tillräckligt effektivt kontrollera efterlevnaden av en eventuell föreskrift om absolut och permanent alkoholabstinens för vissa yrkens utövare. Vi äro även själva av den mening att vissa svårigheter torde vara förenade därmed och att det med rätta som oeftergivligt angivna kravet icke låter sig med lika tillfredsställande effektivitet genomföras, som om kravet bleve utsträckt till hela samhället, en åtgärd som dag för dag säkerligen förberedes just genom motorismens oerhörda utbredning och tilltagande risker hos oss liksom i Amerika. Det är just motortrafiken jämte kravet på stegrad nationell arbetseffektivitet, som hört till de främsta motiven för genomdrivande och upprätthållande av där rådande totalförbud.

Då tyvärr riksdagens nuvarande sammansättning icke möjliggör för oss i Sverige att omedelbart följa Amerikas exempel, hemställa vi likväl, i förvissning om nödvändigheten och möjligheten av långt strängare bestämmelser i detta avseende än de hittills gällande och under hänvisning till den starka opinion långt utanför förbudskretsarna, vars utbredning vi här ovan påpekat,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville vid pågående utredning angående motortrafikfrågor låta de synpunkter, vi här gjort gällande beträffande alkoholfri regim för motorförare, upptagas till allvarligt övervägande.

Stockholm den 21 januari 1929.

J. Bergman.

Ulrik Leander.

Oscar Ericson.