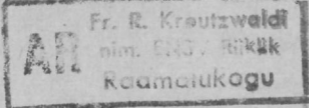


Föörw
Otu Ibius

Alkohol ja nüüdisaegne liiklemine



Eesti Karskusliidu kirjastus
Tartus 1936



Ar 936
Ibius

75.887

613.81

Alkohol ja nüüdisaegne liiklemine.

Alkohol või mootor?

Tehnika areng on toonud määratu muudatuse liiklemisalale viimase sajandi jooksul. Maa pinnal, kus veoloomade abil vaevaliselt paigast paika matkati, kihutavad nüüd kiired ja mugavad mootorsõidukid. Veel nobedad aurikud. Õhus ja vee pinna all, milliste liiklemisruumide vallutamisest unistasid mitte kaua tagasi vaid fantaasiaküllased mõtlejad, mürisevad samuti mootorid.

Ent koos sellega on tõusnud huvi liiklemisjulgeoleku probleemi vastu. Kraavilendavad autod, allakukkuvad lennukid, hukuvad inimesed ja varandused sunnivad valitsusasutisi korraldavalt vahele astuma vähendamaks liiklemisõnnetuste arvu. Saavutamaks seda tuli tutvuneda muide ka liiklemisõnnetuste põhjustega.

Järgnevas on esitatud kokkuvõtte vastavatest uurimustest sel alal, sel määral, kui need puudutavad alkoholi osa liiklemisjulgeolekus.

Mootorsõidukite juhtidelt nõutakse vastavaid eeldusi ja võimeid, millede hulka kuuluvad eriti mitmesuguste aistingute (nägemis-, kuulmis-, lenduril tasakaalu- ja kompamisaistingu) erksus ja usutavus, täpne ning kiire reaktsiooni- ja koordinaatsioonivõime, tähelepanu keskendus.

N ä g e m i s e r k s u s võib mõnel juhul vähese alkoholitarvitamise mõjul lühikeseks ajaks suureneda. Nägemisaistingu selgus ja usutavus alkoholi mõjul algusest päale nõrgeneb. R i d g e märkas juba 4—8 sm³ alkoholiannuste mõjul nägemishäireid.

K u u l m i s a i s t i n g u ja alkoholi suhe on samasugune.

Alkoholi mõju t a s a k a a l u a i s t i n g u l e võib igaüks ise tuletada sellest, kuid joobnol on „maakera ümmargune“.

K o m p a m i s a i s t i n g u d nõrgenevad alkoholi mõjul.

R e a k t s i o o n i a e g — ajavahemik, mis kulub vastava käskluse või signaali andmisest sellele vastava tegutsemise algamiseni — alkoholi mõjul üldiselt pikeneb, kuigi siingi võib olla väikeste alkoholiannuste juures kõrvalekaldeid, sel puhul aga reageeritakse enamasti hoolimatult, räpakalt, ja suureneb valesti reageerimiste arv. Päälegi on tuntud alkoholi kahjulik mõju nn. lihas-aistingule, mille

tulemuseks on kindlusetus ja saamatus liigutusi ja üldse lihasrühmade koostöös.

Reaktsioonija pikenemine, lihas-ai-tingute nõrgenemine jne. omakorda põhjustavad k o o r d i n a t s i o o n i v õ i m e — närvikava ja lihaste täpse koostöö — nõrgenemise. Briti valit- suse soovil Briti Arstiteadusliku Seltsi poolt moodustatud komitee, kellele tehti ülesandeks põhjalikult selgitada alkoholi osa liiklemisõnnetusi, oma kokkuvõttes 1935. a. suvel näitab, et katsed on tõestanud, et juba 2—3 untsi (56—85 g) whiskit takistab kiiret ja täpset koordinatsiooni nõudvaid liigutusi. Katseis on vaadeldud silmade võimet jälgida selgesti lähenevaid esemeid, käte liikumiskiirust ja täpsust, käte ja silmade koostööd masinal kirjutamises, jalgade liigutuste koostööd kõndimisel ja ronimisel. Kõik need on väga olulised võimed mootorsõiduki juhile. Kat- sed näitavad, et juba väikegi alkoholi- määr tavaliselt vähendab närvide ja li- haste koostöö kiirust ja täpsust.

T a s a k a a l u k u s t j a e n e s e - v a l i t s e m i s t nõrgendab alko- hol samuti kui kiiret ja õiget olu- k o r r a h i n d a m i s t j a o t s u s - t a m i s v õ i m e t. Alkoholi mõju all olles on nürinenud arusaamisvõime. Li- saks sellele enesetunne on tõusnud ja ini- mene on muutunud „julgeks“, kes ei

mõista esinevate hädaohtude suurust õieti hinnata ja nende äkilisel ilmumisel olukorra valehinnangu ja samal ajal reaktioonija pikenemise tõttu ei ole küllalt võimeline õnnetuse vältimiseks.

1935. a. oktoobris Ameerika Ühendriiges Louisvilles peetud julgeoleku kongressil korraldas dr. H. A. Heise kongressist osavõtjatega laialdasi katseid selgitamiseks v ä i k e s t e alkoholiannuste mõju liiklemisjulgeolekule. Katsetel tarvitati 2—4 untsi (56—112 g) alkoholi. Kasutades politseis tavaliselt õnnetuste puhul kasutatavaid meetodeid selle kindlakstelemiseks, kas vastav isik on alkoholi mõju all või ei, leiti, et enamiku juures neist ei märgatud mingit joobnud-olekut, võttes aga kokku alkoholi tarvitamise eel ja järel tehtud katsete tulemused ja neid omavahel võrreldes selgus, et alkohol oli põhjustanud 13—56% võimete vähenemise silmade ja käte koostöös.

See ja samuti hulk muidki kõikides maades tehtud katseid ja vaatlusi näitavad, et liiklemisõnnetuste tekitamises on eriti suur osa „parajal mõõdul“ alkoholi tarvitamisel. Silmanähtavalt joobnut on hoopis kergem kõrvaldada mootorsõidukite juhtimiselt kui seda, kelle man puuduvad väliselt kõik alkoholitarvitamise tunnused. Sellejuures on ometi

viimaselgi juhul alanenud vastava isiku võimed väga tunduvalt, tema enesetunde ja eneses kindel oleku tunde samal ajal tõustes. Selle tõttu ongi viimasel ajal mõnel pool hakatud liiklemisõnnetuste puhul kasutama alkoholimõju all oleku kindlaksmääramiseks vere- ja kuseproove, mis omakorda on tõestanud alkoholi suurt mõju liiklemisõnnetuste arvu tõstmises.

Soomes 1931—1933 juhtunud 9161 autoõnnetusest juhtus sotsiaal-uurimusbüroo andmeil 1028 ehk üle 11% alkoholi mõjul. Neist õnnetustest sünnib alkoholi mõjul just suur protsent raskemaid: kõigist surmaga lõppenud autoõnnetusist oli samadel andmetel alkoholi mõjul juhtunud 1931. a. 31%, 1932. a. 34,3%.

Kõigist neist tõsiasiadest on tehtud tegelikke järeldusi ja hakatud alkoholit tarvitajaid liiklemisaladelt välja tõrjuma. Veduri-, auto- ja lennukijuhtidelt kas alalise täiskarskuse või vähemalt teenistuskohuste täitmise eel ja ajal alkoholit tarvitamisest keeldumise nõue on muutunud üldiselt mõistetavaks ja pooldatavaks ning leiab üha enam rakendamist liiklemisala korraldavais seadustes ja määrustes.

Ameerika Ühendriiges võivad olla vedurijuhtideks juba enam kui veerandsada aastat ainult täiskarsked, muis riikides lähenevad nõuded sellele. Soomes võidakse

karistada igat joobnud olekus mootorsõiduki juhtijat kuni üheaastase vangistusega, kõnelemata sõiduloa äravõtmisest. Rootsis võeti 1924.—1933. a. 16.425 isikult sõiduluba ära, neist 79% selle eest, et juhti joobnult autot või oldi mujal joobnud olekus. 1934. a. olid vastavad arvud 2096 ja 76%, ning sõiduloa kaotajaist oli elukutselisi autojuhte ligi 20%.

On kindel, et alkoholi tarvitamise tõttu sõiduloa minetajate arv kasvab tulevikus veelgi, kui leitakse küllalt sobivad vahendid väikese alkoholimäära tarvitamise kindlakstegemiseks, sest juba on jõutud veendumusele, et just „parajuslased on liiklemisjulgeoleku halveim hädaoht“.

Pääle seaduslike normeerimiste on hulk elukutselisi liiklemisalal tegelejaid ise veendunud täiskarsklased. Mitmes maas on autojuhtidel ja raudteelasil oma karskusorganisatsioonid üsna suure liikmete-arvuga. Üksikuist väljapaistvaist ja tuntud täiskarsketest autosportlasist ja lendureist võiks nimetada Ch. Lindbergh, Harry Hawker, Väinö Bremer, Mark Kerr ja palju muid.

Ka sõitjad loomulikult eelistavad karsket sõidukijuhti ja selle tulemuseks on karskete autojuhtide märgi kasutamine mitmes riigis (näit. Taanis). Meilgi on see praegu teostumisel.

Õigus on E. H. Cherringtonil öeldes:
„Joovastavate jookide müük oli võimalik
põllumajanduslikus riigis hobusesaha ja
eeslivankri ajal, ta on võimatu traktori,
suure nisuniitja ja auto ajajärgul. Joo-
vastavad joogid olid võimalikud härja-
vankri ajal, ei ole seda aga automobiilide
ajal. Alkohol oli võimalik voorimehe
vankri, mitte elektridünamo ajal.“

Alkoholitarvitaja sõidukijuht ja
mootorsõiduk ei sünni kokku. Tal
jääb valida mootori ja alkoholi vahel.
Nende mõlemaga sõprust pidada ei luba
kaaskodanike julgeolek.
