

# HANDBOK I ALKOHOLFRÅGAN

På Kungl. Maj:ts uppdrag

utgiven av

*Kungl. Skolöverstyrelsen*

Redaktionskommitté:

FIL. Dr. Thorild Dahlgren, FIL. Dr. Karl  
Nordlund, Professor Einar Sjövall

Pris Kr. 2:80; inb. 3:80.

(Svenska Bokförlaget)

## HANDLEDNING FÖR LÄRARE

### VID NYKTERHETSUNDERVISNINGEN

På Kungl. Maj:ts uppdrag

utgiven av

*Kungl. Skolöverstyrelsen*

Redaktionskommitté:

FIL. Dr. Thorild Dahlgren, FIL. Dr. Karl  
Nordlund, Professor Einar Sjövall

Pris Kr. 1:70; inb. 2:50

(Svenska Bokförlaget)

# ALKOHOL

OCH

## TRAFIKSÄKERHET

HANDLEDNING FÖR MOTOR-  
FORDONSFÖRÄRE M. FL.

PÅ BEKOSTNAD AV STATSMEDEL

utgiven av

CENTRALFÖRBUNDET FÖR  
NYKTERHETSUNDERVISNING

Författare:

G. Liljedbrand och G. Stenhoff  
Professorer R. d. förste provinshallräte

STOCKHOLM 1931

KUNGL. BOKTRYCKERIET, P. A. NORSTEDT & SÖNER  
370566

## Motorförarnas Helnykterhetsförbund (M. H. F.)

En riksorganisation med särskild uppgift att bekämpa alkoholen bland motorfordonsförarna finnes i Sverige sedan år 1926, då Motorförarnas Helnykterhetsförbund (M. H. F.) stiftades.

Förbundets ändamål är i dess stadgar angivet på följande sätt:

»Motorförarnas Helnykterhetsförbund är en frivillig samslutning av motorfordonsförare, vilka i rusdrucksbruket se en allvarlig fara för trafiksäkerheten och ett hinder för en förbättrad trafikkultur, och därför vill verka för skapandet av en helnykter motorförarkår.

Förbundets huvudändamål är sålunda

att främja trafiksäkerheten genom att söka vinna alla körkortsinnehavare för helnykterhetsprincipen,

att verka för nykterhetens konsekventa beaktande som villkor för enhållande och innehav av körkort, samt

att jämnväl i andra avseenden medverka till åtgärder för en förbättrad allmän trafikkultur i samverkan med därför intresserade motorsammanslutningar inom och utom Sverige.»

Förbundet står öppet för alla körkortsinnehavare, som äro välfrjädade och skriftligen förbinda sig till helnykterhet, så länge medlemskapet varar.

Vid årsskiftet 1929—1930 hade förbundet 105 lokalavdelningar och 6,166 medlemmar.

Förbundet utger månadstidningen »Motorföraren» (uppl. andra kvartalet 1930 12,000 ex.).

Förbundet åtnjuter understöd av statsmedel till främjande av sin verksamhet, under budgetåret 1930—1931 med 10,000 kronor.

Upplysningar om förbundet lämnas genom lokalavdelningarna samt från Förbundsexpeditionen, adr. Gamla Brogatan 32, *Stockholm*, tel. 14403 och 17922.

# ALKOHOL

OCH

## TRAFIKSÄKERHET

### HANDLEDNING FÖR MOTOR-

#### FORDONSFÖRARE M. FL.

På bekostnad av statsmedel

utgiven av

### CENTRALFÖRBUNDET FÖR NYKTERHETSUNDERVISNING

Författare:

*G. Liljestrand och G. Sörenhoff*

Professorer

R. d. förste provinsallmän

STOCKHOLM 1931

INTJUGL. HÖRTEGENFÄHET, P. A. NORSTEDT & SÖNER  
310366

Enligt föreskrift i Kungl. Maj:ts cirkulär av den 22 augusti 1930 till armeförvaltningen etc. skall föreliggande handledning distribueras bl. a. genom justitiedepartementet, armeförvaltningen, marinförvaltningen, flygstyrelsen, medicinalstyrelsen, järnvägsstyrelsen, kommerskollegium, lotsstyrelsen, generalpoststyrelsen, överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser. Genom överståthållarämbetets och generalpoststyrelsens försorg kommer handledningen att — i samband med erläggandet av automobilskatten 1931 — tillställas motorfordonsägare. Önskligt är att dessa och andra, som ha motorfordonsförare i sin tjänst, för deras räkning anskaffa behövt antal exemplar av handledningen, vilken för sådant ändamål avgiftsfritt tillhandahålls av Centralförbundet för nykterhetsundervisning, Tunnelgatan 19, Stockholm (tel. 8221 och Norr 15594).

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 september 1925 anhöll professorn C. G. Sanlesson, dåvarande docenten Göran Liljestränd och förste provinsialläkaren G. Sténhoff om vidtagande av åtgärder för främjande av kunskapen om alkoholens inverkan på trafiksäkerheten. Sedan Kungl. Maj:t i anledning härav anmodat Centralförbundet för nykterhetsundervisning att avgiva yttrande över framställningen, rådgjorde Centralförbundet med särskilda sakkunniga, nämligen landshövdingen m. m. Sven Lübeck, generalsekreteraren i Kungl. Automobilklubben kaptenen A. Norlander, ordföranden i Sveriges trafikbilägares riksförbund droskägaren Viktor Hilding, konsulenten i samma förbund A. Sällberg, förtroendemannen i Svenska automobilföretärförbundet J. A. Mårdh, sekreteraren i samma förbund chauffören Ivar Carlsson, ordföranden och ombudsmannen i Motorförarnas helnykterhetsförbund J. L. Olsson och ordföranden i Svenska läkarnas nykterhetsförening förste provinsialläkaren G. Sténhoff, samtliga, med undantag för de sakkunnigas ordf. landshövding Lübeck, på Centralförbundets anhållan utsedda av resp. organisationer. Såsom de sakkunnigas sekreterare tjänstgjorde direktören i Centralförbundet för nykterhetsundervisning August Ljunggren.

Den 27 januari 1928 avgåvo de sakkunniga sitt uttalande, på grundval varav Centralförbundet i sitt till Kungl. Maj:t ingivna yttrande bl. a. hemställde, att en handledning i alkoholfrågan för motorfordonsförare m. fl. måtte utgivas, och att av riksdagen för sagda ändamål måtte utverkas ett anslag av 25,000 kronor. Sedan 1928 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts proposition i ärendet för ändamålet anvisat 25,000 kronor, ställde Kungl. Maj:t anslaget till Centralförbundets för nykterhetsundervisning förtogande under villkor bl. a., att valet av författare av

handledningen godkändes av Kungl. Skolöverstyrelsen och att manuskriptet till handledningen granskades och godkändes av Överstyrelsen.

Med Skolöverstyrelsens godkännande uppdrog Centralförbundet åt professorn Göran Liljestrand och förste provinsalläkaren G. Steinhoff att i huvudsaklig överensstämmelse med riktlinjer, som desamma redan tidigare på förutnämnda sakkunnigas anmodan uppgjort, utarbета förslag till handledningen. Centralförbundet uppdrog därjämte åt sekreteraren hos 1927 års motorfordonsakkunniga revisionssekreteraren Åke Martelius att för handledningen utarbета en översikt över gällande rättsregler ifråga om motorfordonsförarens nykterhet. På anhöllan av Centralförbundet granskades det av förutnämnda författare utarbeteda förslaget av Kungl. Skolöverstyrelsens konsulent för nykterhetsundervisningen fil. doktor Thordt Dahlgren, förste folkskoleinspektören fil. doktor Karl Nordlund och professorn med. doktor Einar Sjövall, vilka tidigare haft Skolöverstyrelsens uppdrag att redigera den av Överstyrelsen utgivna »Handbok i alkoholfrågor» och att utarbета den av Överstyrelsen utgivna »Handledning för lärare vid nykterhetsundervisningen». Med hänsynstagande till de synpunkter, som vid granskningen framställdes, överarbetades förslaget av författarna, varefter detsamma blev av Skolöverstyrelsen godkänt.

Efter hörande av Skolöverstyrelsen och en del andra centrala ämbetsverk, Överståhållareämbetet och samtliga lämsstyrelser ävensom Centralförbundet för nykterhetsundervisning fattade Kungl. Maj:t den 22 aug. 1930 beslut angående handledningens spridning samt — efter Skolöverstyrelsens förordande — den 31 okt. 1930 angående vissa andra i samband med handledningens distribution uppkommande förhållanden.

Kungl. Maj:t och riksdagen, Kungl. Skolöverstyrelsen, de sakkunniga samt handledningens författare och granskningsmän, vilka genom sin medverkan möjliggjort utarbetandet, utgivningen och spridningen av den handledning, som härmed föreligger, bringas ett vördsamt tack.

Stockholm i november 1930.

*Centralförbundet för nykterhetsundervisning.*

## Inledning.

Trafiken med motorfordon har i vårt land utvecklats med hastighet och hastighet. Enligt den officiella statistikken funnos i slutet av år 1918 inregistrerade 4,105 automobil och 4,614 motorcyklar, tillsammans 8,719 fordon. Tio år senare, årsskiftet 1928—1929, var de inregistrerade automobilernas antal 127,660 (inberäknat 2,192 omnibusar) och motorcyklarnas 49,003, i allt således 177,263 motorfordon. Tillökningen för varje år har vanligen under senare tid växlat mellan 10,000 och 18,000 men sprang år 1927 upp till 24,200 och år 1928 till omkring 32,000.

Samtidigt härmed har en ännu hastigare tillväxt i antalet utfärdade körkort ägt rum. Vid början av tioårsperioden 1919—1928 fanns i genomsnitt ungefär ett körkort för varje motorfordon men vid periodens slut nära två körkort per fordon. Antalet till och med år 1927 utfärdade körkort var nämligen ej mindre än 275,191 och antages hava vid årsskiftet 1928—1929 uppgått till 315,000. Dock tillhöra icke alla dessa kort det nuvarande körkortsinnehavet, då givetvis en del av olika orsaker upphört att gälla.

Fig. 1. å sid. 6 belyser närmare hela denna väldiga utveckling.

## Olyckshändelser i följd av motorfordonstrafik.

Motorfordonstrafikens snabba tillväxt har tyvärr icke varit utan avsevärda olägenheter. Den har framför allt hela tiden åtföljts av en betydande ökning av genom densamma



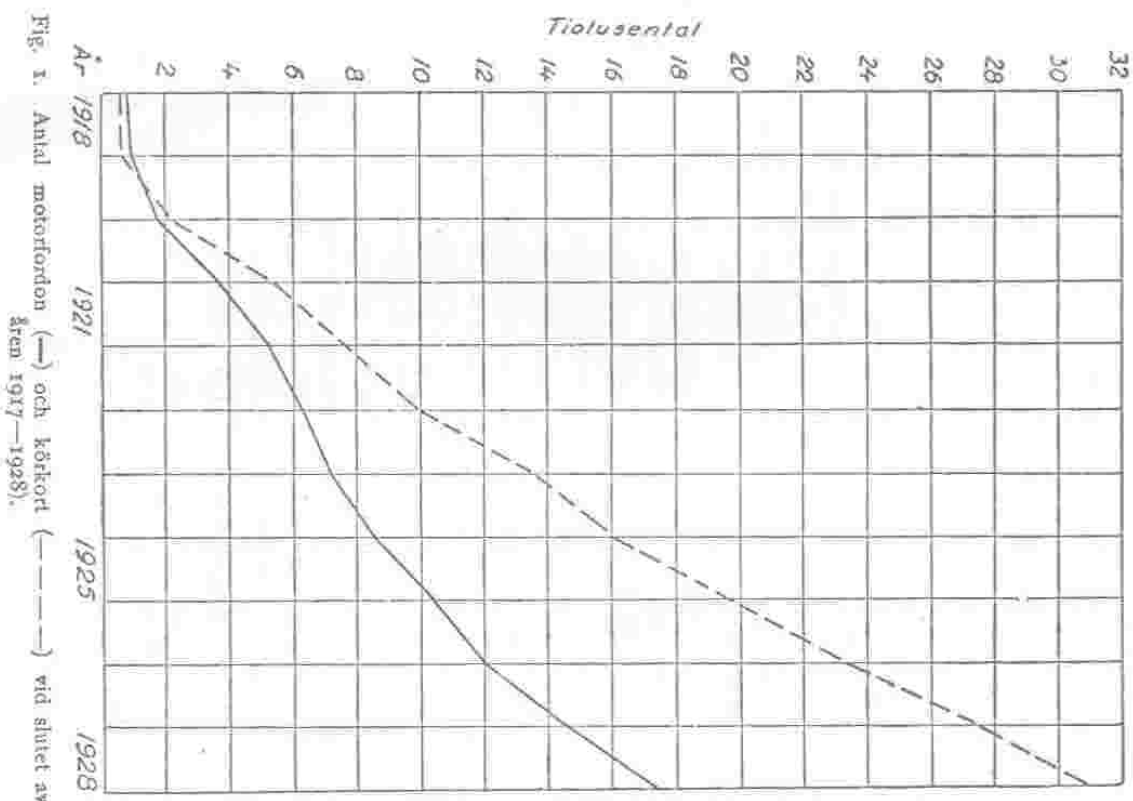


Fig. 1. Antal motorfordon (—) och körkort (---) vid slutet av åren 1917—1928.

förorsakade olyckshändelser. Vi skola här uppehålla oss endast vid de fall bland dessa, där människor blivit skadade, och först erinra om antalet på så sätt dödade personer.

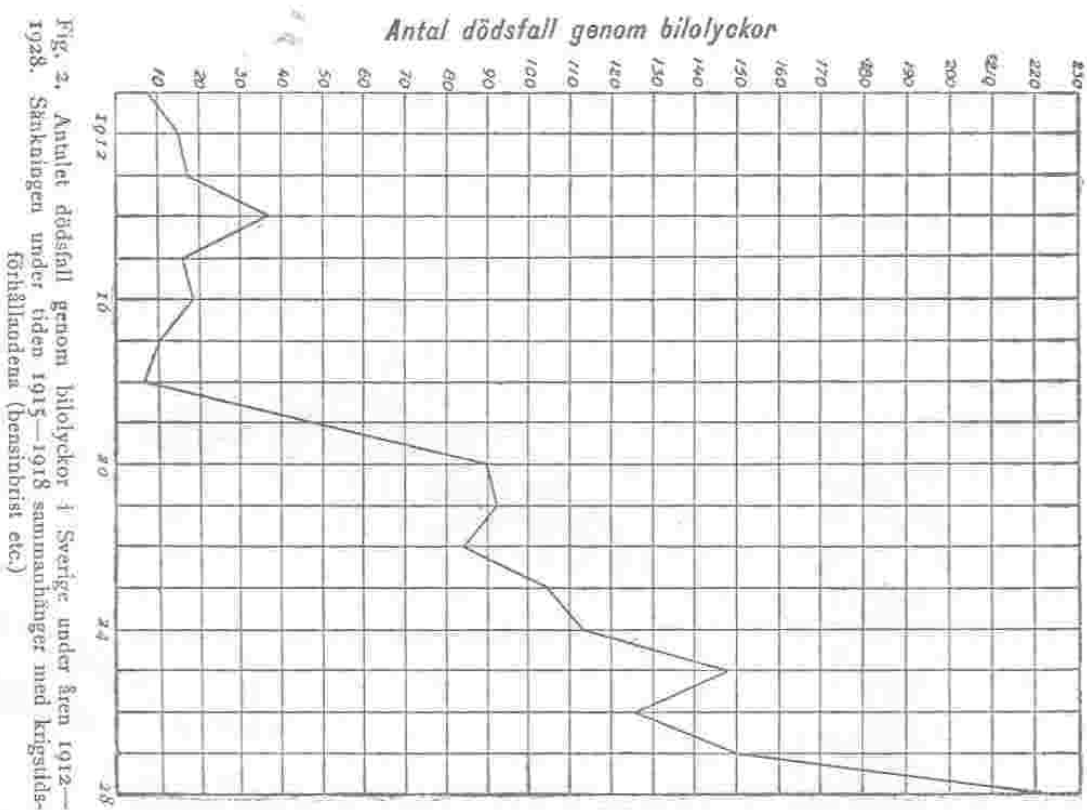


Fig. 2. Antalet dödsfall genom bilolyckor i Sverige under åren 1912—1928. Sträckningen under tiden 1915—1918 sammanhängar med krigsidsförhållandena (bensinbrist etc.)

Enligt vår officiella statistik, med för de senaste åren ännu blott preliminära siffror, ljöto under 1918 (inskränkt trafik på grund av krisiden) 7 personer en våldsam död i följd av automobil- eller motorcykelolyckor, inberäknat kombinerade järnvägs- och automobil- eller motorcykelolyckor.

kor, såsom vid järnvägsövergångar o. d. År 1923 var motsvarande tal 105, och 1928 inträffade ej mindre än, preliminärt beräknat, 221 sådana dödsfall, det högsta årliga antalet dittills. Se i övrigt fig. 2 å sid. 7.) Under tioårsperioden 1919—1928 dödadades genom trafiken i fråga sammanlagt närmare 1,000 människor.

Någon säker uppgift angående de icke dödligt förlöpande olycksfallen av här ifrågakarande art torde icke kunna erhållas, då givetvis åtskilliga av dem aldrig blivit offentligt kända. Om en viss del av dessa olycksfall kunna vi emellertid erhålla kännedom genom medicinalstyrelsens årsredogörelser för lasareten och sjukhusgorna inom landet. Å dessa vårdanstalter intogs sålunda för icke dödligt förlöpande olyckshändelser i följd av motorfordonstrafik (ett fåtal velocipedfall medräknade) år 1922 sammanlagt 1,098 patienter. År 1925 steg antalet till 1,782 och år 1928 till 2,409. Helt säkert har det stora flertalet av dessa olycksfall varit av mer eller mindre allvarsam natur, alldestund sjukhusvård erfordrats. Alla dessa skadade personer ha ej heller kunnat fullständigt återställas till hälsan. Med kvarstående meniga följder utskrevos sålunda år 1922 113 personer, år 1925 steg motsvarande antal till 127 och år 1928 till 224.

Olyckshändelserna här i fråga ha ju ofta även en ekonomisk innebörd av ej ringa mått, såväl för den enskilde som för samhället. Man tänke t. ex. på vad svårare kroppsskador, även om de äro övergående, ännu mera om de åtföljas av invaliditet och dödsfall, betyda. En familjeförsörjares borttryckande, minskning eller tillintetgörande av arbetsförmågan o. s. v. Även skadegörelse å egendom, ersättningsplikt, samhällets understödsskyldighet m. m. må här beaktas.

### Olyckshändelser vid järnvägarna.

Ehuru jämförelsen mellan motorfordons- och järnvägs- trafiken icke är i alla avseenden bärande, må dock erinras om att de officiella siffrorna rörande antalet med personskador förenade järnvägsolyckshändelser här i landet visa, att detta, tvärt emot vad förhållandet är med antalet motorfordonsolyckshändelser, befinner sig i avtagande, åtminstone efter dödsolyckorna att döma.

Av järnvägsstrafik förorsakade dödsfall voro sålunda (delvis preliminära siffror) år 1918 till antalet 176 och under perioden 1919—1923 i medeltal årligen 86, men trots en stegrad trafik sjönko motsvarande siffror till 75 under år 1923 och under perioden 1924—1928 till i medeltal 72.6 per år. Detta torde hava berott på bl. a., att vid järnvägarna relativt verksamma skyddsåtgärder vidtagits. Man finner också, att t. ex. vid statens järnvägar såväl i reglerna för personalens anställning och utbildning som i den allmänna tjänsteordningen och i disciplinstadgan under årens lopp införts allt flera och allt noggrannare bestämmelser, syftande till att säkerställa tjänstgöringen och förebygga olyckshändelser.

Det borde icke vara uteslutet att genom lämpliga åtgärder i olika riktningar även få till stånd en allt bättre trafik-kultur å vägar och gator och särskilt kunna göra framförandet av motorfordon allt mindre riskfyllt.

### Motorfordonstrafiken och alkoholbruket.

Vid talrika olycksfall, föranledda av motorfordonstrafiken, har, efter allt att döma, huvudorsaken eller åtminstone en viktig bidragande orsak varit, att vederbörande förare under tiden närmast före händelsen förtärt alkohol. Detta är med största sannolikhet förhållandet i de fall, då föraren vid eller kort efter olyckan befunnits vara drucken.

Många gånger är emellertid alkohols roll mindre klar. Föraren har kanske före eller under färd, efter vad som blivit känt, förtärt mer eller mindre rikligt med rusdrycker, men detta har av någon anledning ej blivit föremål för närmare utredning. Andra tillräckliga anledningar till olyckan i fråga ha måhända ansetts föreligga, eller vissa omständigheter ha omöjliggjort närmare undersökning av förarens tillstånd.

Vid åter ett tredje slag av ifrågavarande trafikolyckor har föraren av motorfordonet därför förtärt endast en mindre kvantitet alkohol men dock kunnat därav påverkas i ogynnsam riktning. Vid somliga tillfällen har detta konstaterats, vid andra icke. Iakttagandet av en lindrig alkoholpåverkan fordrar ofta en ingående läkarundersökning, något som icke alltid står till buds. Även för läkaren kan f. ö. ibland frågan, huruvida en viss alkoholpåverkan föreligger, vara svår att avgöra.

Redan den omständigheten, att anledningen till återkallande av utfärdade körkort så ytterligt ofta visat sig vara, att vederbörande befunnits alkoholpåverkad, är emellertid tillräckligt bevis för nödvändigheten av att frågan om alkohols roll vid trafikolyckor nog beaktas. Antalet av alkoholbruk betingade körkortsindragningar under de senaste fem åren i förhållande till hela antalet indragna körkort framgår av tablan å nästa sida.

Annärkningsvärt är det antal verkligt överlastade förare, som fått sina körkort indragna på grund av fyllet. Enligt en efterforskning i Stockholms poliskammare hade under första halvåret av år 1928 anledningarna till indragningar av körkort i 37 fall varit, att föraren vid anhällandet befunnits »synbart berörd» av starka drycker, men i nästan lika många fall, eller 35, att han varit »drucken». Framförandet av motorfordon är som bekant förenat med många faror, beroende på den vanligen hastiga farten, på eventuella bristfälligheter hos fordonen, vägars och

Antalet av lämnstytelserna under nedanstående år fattade beslut, varigenom meddelade körkort återkallats.

| År           | På grund av<br>onykterhet vid<br>färd med<br>motorfordon |      | På grund av<br>onykterhet <i>utan</i><br>samband med<br>färd med<br>motorfordon |     | Av annan<br>anledning |      | Sä    |
|--------------|----------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------------|------|-------|
|              | Abs. tal                                                 | %    | Abs. tal                                                                        | %   | Abs. tal              | %    |       |
| 1924 . . . . | 409                                                      | 62.4 | 33                                                                              | 5.0 | 214                   | 32.6 | 656   |
| 1925 . . . . | 668                                                      | 67.7 | 34                                                                              | 3.4 | 285                   | 28.9 | 987   |
| 1926 . . . . | 836                                                      | 68.1 | 28                                                                              | 2.3 | 363                   | 29.6 | 1,227 |
| 1927 . . . . | 1,036                                                    | 72.1 | 51                                                                              | 3.6 | 349                   | 24.3 | 1,436 |
| 1928 . . . . | 1,124                                                    | 75.5 | 124                                                                             | 8.3 | 241                   | 16.2 | 1,489 |
|              |                                                          |      |                                                                                 |     |                       |      | 5,795 |

gators ofta mindre tillfredsställande beskaiffenhet, ogynnsam väderlek med dålig sikt o. d., tillfälliga indispositioner hos förarna, störande inflytande från medresande, fotgängare och andra trafikanter o. s. v. Risken är givetvis olika stor under skilda förhållanden men dock alltid tillfinnandes i viss grad, och allvarliga ansträngningar måste göras för att nedbringa densamma i görigaste mån.

Det säger sig självt, att de anledningar till olyckshändelser vid trafiken i fråga, vilka mycket lätt kunna helt och hållet undvikas, icke alls böra få göra sig gällande. Till dessa anledningar hör alkoholförtäring före och under framförandet av ett motorfordon.

**Exempel på olyckshändelser under motorfordonstrafik, då föraren stått eller kunnat stå under alkoholpåverkan.**

För att närmare påvisa, huru alkoholbruket kan inverka på motorfordonstrafiken, och huru en del motorförare umgås med alkoholdrycker strax före och under sina färder, meddelas här nedan i korthet några under senare år inträffade händelser. En del av

fallen ha förut publicerats i tidskriften »Motorföreläring» och i »Tidskrift för systembolagen» samt i dagspressen, några har en av författarna personligen iakttagit.

1. Tjänstemannen A. i staden X. rådde att under natten till den 27 mars 1925 med en automobil, han framförde, köra på en yngre kvinna. Fordonet hade framförts hastigt och osäkert. Å polistationen, dit A. fördes, fann man honom berusad. Självt förnekade han berusning och vårdslöshet. Det hela hade varit »en ren olyckshändelse». — A. uppgav sedermera, att han vid 2-tiden på dagen förtärt 2 snoppar till måltid, senare ny måltid jämte 10 cl. brännvin och ett dricksglas pilsnerdricka, därefter kaffe och ett glas konjak, senare 5 cl. spritruosa till måltid samt slutligen supé och 15 cl. spritruosa. Han dömdes att böta för bl. a. fyllet.

2. En natt i juni 1925 förde kapten B. från staden Y. en automobil, ut vilken även suto tre passagerare. Fordonet förturade plössligen mot ett träd vid vägen, vält och rampnerades. En av de medåkande skadades svårt. B. uppgav vid polisförhör, att han kl. 7—9 e. m. förtärt en grogg, något senare 5 cl. brännvin och ett glas champagne samt därefter något senare ännu ett glas champagne. Man hade å olycksplatsen ansett B. vara »irriterad», men ej berusad. Å polistationen fann man honom icke berusad. Han dömdes för förselise mot vägrattfärdslagen. Körkortet indrogs t. v.

3. Yrkeschauffören C. från staden Z. körde natten till den 13 sept. 1927 en automobil med i ett landsvägsdike. Tre medföljande passagerare kastades ur och skadades, den ene till döds. Det konstaterades, att bilen framförts med omkring 80 km. hastighet. C. förnekade, att han vid olyckstillfället varit alkoholpåverkad. En av medpassagerarna meddelade, att C. och han samma dags eftermiddag förtärt »ett par supar», senare åter liknande kvantitet alkohol, vidare pilsnerdricka, grogg och 1/2 punsch. C. försökte förklara olyckan med att han bländats av skenet från en motående motorcykel, men detta påstående kunde fullkomligt vederläggas.

4. Den 22 dec. 1927 kördes en automobil genom de stängda järnvägsgrindarna vid P. och sammanslötte med ett framrusande tåg. Av bilens passagerare skadades tre så svårt, att tvänne av dem omedelbart och den tredje efter ett par dagar avled. Föraren och samtidigt ägaren till automobilen uppgav först, att en av passagerarna fört bilen, men återtog sedan detta påstående. Han hade fört bilen förtärt alkoholdrucker, därtill hade han varit absolutist. Dömdes till straffarbete och förklarades ersättningsskyldig till 12 minderåriga barn och en del andra personer.

5. Tvänne motorcyklar, den ene förd av byggnadsnickaren D. från Å., den andre av jordbruksarbetaren E. från Å., kolliderade natten till den 11 aug. 1927 å en landsväg, varvid D. skadades så svårt, att han efter några dagar avled. E. befunns ha vid olyckstillfället varit berusad och hade glömt att tända lykta å cykeln.

6. Natten till den 4 juni 1927 körde lastbilägaren F. från Ö. en bil på en landsväg, där han mötte ett sällskap cyklist. Han körde plössligen över till vägens högra sida och mejade ned cyklisterna, som åkte i rad, samt fortsatte sedan med bilen in på en åker. Av cyklisterna skadades tre synnerligen svårt. Det konstaterades, att

F. vid olyckstillfället varit berusad. Han dömdes till fängelse, böter och hoga skadestånd.

7. Direktör G. körde natten till den 3 jan. 1928 en automobil på en gata i staden X. Plössligen stötte bilen mot en i gatan stående ledningsstolpe och blev delvis rampnerad. G. sat kvar i fordonet och struttade. Han tycktes ej försöka föra bilen bort från stolpen, endast »rusade» motorn. Vid anholdandet gjorde han motstånd. Å polistationen medgav han, att han förtärt alkoholdrucker men förklarade sig vara fullkomligt nykter. Senare uppgavs kvantiteten under dagens lopp förtärda alkoholdrucker till: 5 cl. brännvin, 2.5 cl. konjak samt pilsnerdricka vid lunchen, 7.5 cl. brännvin, 1 pilsnerdricka, 5 cl. konjak vid middag samt senare 1 »lätrogg» och »ej så llet punsch». Å polistationen tillkallad läkare fann honom drucken. Han dömdes till böter för bl. a. fyllet, överklagade domen men erhöi ingen ändring i den.

8. Affärsman H. i Y. befunns natten till den 15 april 1928 å en gata i Y. framföra en automobil på ett synnerligen vårdslöst sätt. Vid anholdandet förföll han nykter. Å polistationen nekade han till att vara alkoholpåverkad, yttrande bl. a.: »Jag måste neka, jag är beroende av mitt körkort». Han uppgav sig ha till lunch och middag druckit brännvin och pilsnerdricka och till supén blott 10 cl. brännvin. Det upplystes emellertid, att han då även förtärt en hel del champagne, likör och till sist punsch. Han hade slutligen förfallit även det egna sällskapet nykter. Tillkallad läkare ansåg H. synbarligen berörd av starka drycker. Han bötfälldes för att ha i dylikt tillstånd framfört automobil.

9. Natten till den 21 maj 1928 befunns en motorförelä, kontonisten I., utanför en restaurang i staden Z. sälla till med ett besvärande oväsen vid försök att starta en automobil. Han fick den icke ur stället. Han anhölls av polisman, som ansåg honom berusad. En i förarens sällskap varande person sade sig förmoda, att föraren kanske var »ankommen». Föraren, även innehavare av flygcertifikat, förklarade å polistationen, att han under dagens lopp ej förtärt mera alkohol än 15 cl. brännvin och en pilsnerdricka, allt på aftonen. Han var synnerligen väl van vid spritruosa och talde den bra. Orsaken till bruket med bilen hade varit något fel å motorn. Tillkallad läkare fann I. ett par timmar efter händelsen icke synbarligen berörd av starka drycker men ansåg, efter vad som förekommit och på grund av vad han iakttagit vid undersökningen, att det icke var osannolikt, att I. varit vid anholdandet alkoholpåverkad.

10. Extra polismannen K. från Å. förde natten till den 4 juli 1928 en automobil på olika gator i staden Å. Plössligen stötte hans bil mot en stillastående automobil, som skadades, och en stund senare körde K. sonder ett å en gata under reparation befintligt trästängsel, försatt med röd lykta. Han hade icke hörsammat tillrop från polisman att stanna. Slutligen anholden och förd till polistationen, befunns han enligt läkareutlåtande synbarligen berörd av starka drycker. Han saknade körkort, och hans automobil var obesiktigad och icke registrerad. Han uppgav, att han på aftonen å restaurang förtärt 10 cl. brännvin samt tre flaskor pilsnerdricka. Han ansåg sig själv fullt nykter. En person, som pokulerat med



honon å restaurangen ifråga och sedan åkt med honom i automobil, inbyggde, att K. vid ankomsten till restaurangen var mycket högljudd och pratsam, och att han där även druckit punsch. Vittnet ansåg K. si ringa grad betrusad, men icke så, att han var olämplig att framföra automobil. Han hade kört »rättigt bra».

17. Natten till den 20 september 1926 körde disponenten L. sin automobil å landsvägen mellan T. och V. I tordonet sutto utom L. ytterligare trene personer. Efter en stunds körning, varvid automobilen framförts med hög fart och på ett vingligt sätt, kördes den ned i ett dike och stötte där emot ett träd. Vid olycksfallet dödades foraren och en av de medresande. De övriga skadades så svårt, att de inom kort avledo. Foraren var vid tillfället betrusad. Han hade dagen förrut vid olika tillfällen förtärt sammanlagt minst 45 cl spritdrycker och därjämte en betydande mängd vin och maltdrycker. Värket av den ekonomiska förlust, som de vid olyckstillfället dödades efterlevande (frånsett bilagarens egen familj) ansågo sig ha lidit, uppgick till över 180,000 kronor.

#### Erinringar i anslutning till ovanstående exempel.

De här återgivna händelserna, av vilka några tilldragit sig i Stockholm men de övriga å vitt skilda ställen inom landet, äro tyvärr tämligen alldagliga exempel på alkoholproblemet vid motorfordonstrafiken. Vid studiet av dessa och liknande händelser finner man åtskilliga omständigheter, som äro värda beaktande.

I många fall, där en olycka inträffat vid långt gången betrusning, har väl förelegat ren hänsynslöshet. Man har ej bekymrat sig om att tänka på faran av att i omtöcknat tillstånd framföra motorfordon. De å sid. 10 omnämnda fallen av körkortsindragning på grund av att foraren vid anhöllandet varit »drucken», visa tydligt, att en sådan hänsynslöshet ingalunda är någon ovanlig företeelse.

Vanlig är ock de anhöllna motorförarnas benägenhet att förneka, att de kunnat vara offer för alkoholpåverkan, detta även där föregående alkoholförtäring varit ganska riklig. Icke sällan torde detta sammanhånga med den utbredda och därför ofta ödesdigra missuppfattningen, att man själv mycket väl kan bedöma, vad man tål av alkohol. Utöver denna gräns anser man sig ej ha gått. Med

detta förnekande av den inmundigade alkoholens betydelse följa helt naturligt ansträngningar att finna andra orsaker till den vårdslöshet eller olycka, för vilken man anklagas (jfr fallen 1, 3 och 9).

På många håll torde man än i dag räkna därmed, att alkoholförtäringen blott då kan äga betydelse som orsak till motorfordonsolyckor, när mer eller mindre påtaglig betrusning föreligger. Också finner man ofta, att personer, som närvart vid en olyckshändelse under färd med motorfordon, lämna mycket olika uppgifter om förarens nykterhet, där denna ifrågasättes, beroende på vars och ens olika uppfattning om vad som menas med alkoholpåverkan och givetvis också beroende på vittnenas egen nykterhet vid tillfället (fall nr 10).

Om många känner sig tveksam, huruvida alkohol kan spela någon roll för trafikolyckor, redan där en måttlig alkoholpåverkan föreligger, är detta givetvis än mer förhållandet, då den förtärda alkoholkvantiteten är ringa och kanske ej medfört några mer iögonfallande symptom. Det ligger ju nära till hands att tänka sig, att en motorförare, som i sitt allmänna uppträdande föga eller ej alls skiljer sig från det normala, överhuvud ej är påverkad av alkohol. Under de senaste årtiondena har vår kunskap i dessa frågor avsevärt ökats, och vi veta nu, att även ganska små alkoholdoser kunna medföra en del symptom, som först vid omsorgsfull undersökning kunna avslöjas. Även om dessa verkningar vid många tillfällen kunna vara oskyldiga nog, torde de vid särskilda påfrestningar av den art, för vilken motorföraren utsättes, bliva av ej ringa praktisk betydelse.

#### Översikt av alkoholens verkningar på människokroppen.

För förständet av alkoholens betydelse för trafikolyckor är det nödvändigt att känna vissa allmänna drag av

alkoholverkan. I det följande skall därför en kortfattad skildring härav lämnas.

Från läkemedellärans ståndpunkt kan alkohol sägas tillhöra de allmänna narkos- eller bedövningsmedlen. Till sina verkningar erinrar den å ena sidan om eter och kloroform, å den andra om en del sömmedel. Ännu kvarlever på många håll föreställningen, att alkohol stryker och värmer, och mängden använder den i detta syfte. Som av det följande kommer att framgå, föreligger här en missuppfattning, som grundar sig just på de nämnda bedövande verkningarna.

### *Alkoholens uppsugning och fördelning i kroppen.*

Väsentligen på grund av sin löslighet i kroppens olika vävnader och vätskor äger alkohol förmågan att snabbt intränga i dessa. Redan vid uppsugningen ur matsmältningskanalen visar sig detta snabba inträngande. Medan vattnet och födas vanliga beståndsdelar knappast alls uppsugas i magsäcken utan först när de kommit ned i tunntarmen, brukar för alkoholens vidkommande en icke obetydlig del redan från magsäcken övergå i blodet. Där kan man därför i vissa fall påvisa alkohol inom några minuter efter förtärandet. Resten av uppsugningen sker så i tunntarmen. Stundom kan den i sin helhet vara fullbordad inom en halvtimme, i andra fall kan det dröja flera timmar. Den mängd, som inträngt i blodet, kvarstannar emellertid ingalunda i sin helhet där. Samma egenskaper, som medfört den snabba uppsugningen, åstadkomma ock, att största delen av alkoholen från blodet tränger genom de minsta blodkärlens väggar och in i de olika vävnadernas smådelar, cellerna.

Allet efter dessas förmåga att lösa alkohol kan halten bli större eller mindre, än den är i blodvätskan. Företagna undersökningar

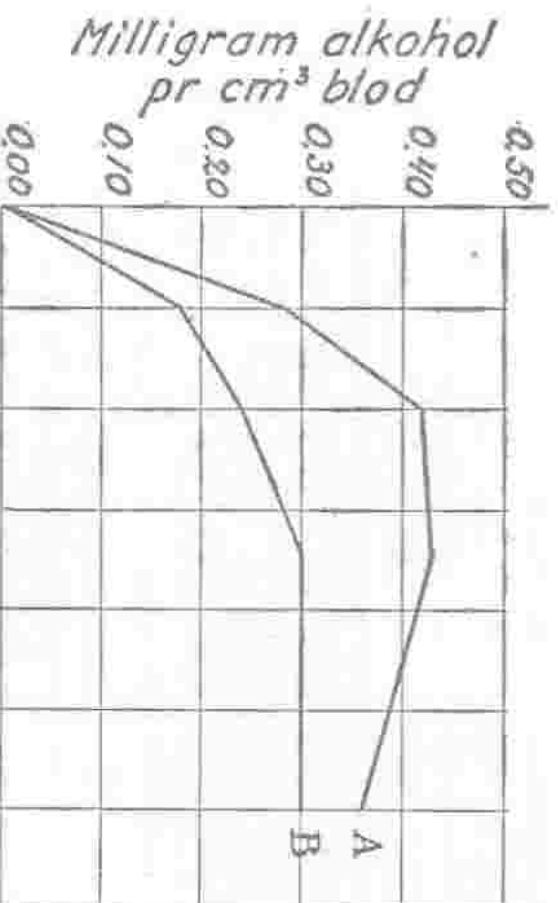


Fig. 3. Alkoholhalten i blodet hos människa efter intagande i fasta av 27,5 gram alkohol. A i 100 kbm vätska, B i 1,000 kbm vätska.

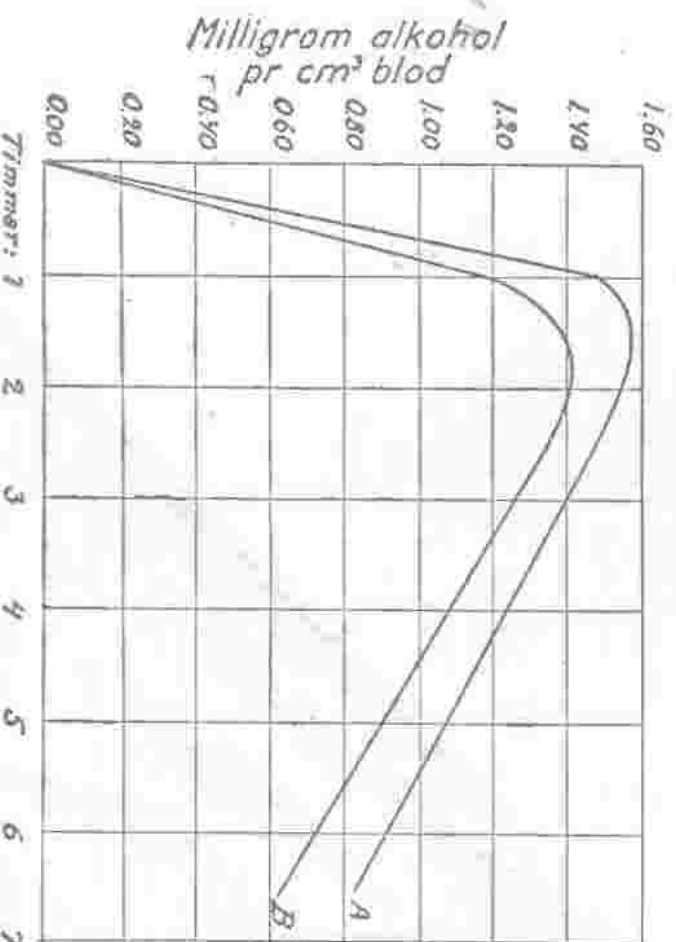


Fig. 4. Alkoholhalten i blodet hos människa efter intagande av 530 kbm alkohol i 1,200 kbm vätska. A kort efter intagande av 530 kbm vätska, B kort efter intagande av 530 kbm mjölk.



högst två år, gått till ända, äger på ansökan få frågan om utfärdande av nytt körkort upptagen till prövning. Har återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen. Ansökan om utfärdande av nytt körkort skall vara åttiofem år, sådant intyg, som ovan nämnts, utfärdat efter det den för återkallelsen bestämda tid gått till ända. Beslut, varigenom länsstyrelsen återkallat körkort, skall genom länsstyrelsens försorg kungöras för rikets polismyndigheter. Om beslutet skall meddelande även intagas i tidning i orten.

I 4 mom. av 15 § meddelas skyldighet för domstol, som ådömt förare straff för förseelse mot, bl. a., 18 kap. 15 § strafflagen, att ofördröjligen översända avskrift av utslaget jämte uppgift om numret å den dömdes körkort till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet.

18 kap. 15 § strafflagen är av följande lydelse: Överlastar sig någon av starka drycker så, att av hans åtbörder eller orediga sinnesförfattning synbarligen märkas kan, det han drucken är, och träffas han i sådant tillstånd å ställe, varom i 11 kap. 15 § förmåles [allmän väg m. m.], straffes, för tylleri, med böter, högst ethundra riksdaler. Äro omständigheterna försvårande, vare straffet böter, ej under tjugufem riksdaler.

Jämlikt 41 § 2 mom. i motorfordonsförordningen straffas den, som vid förande av automobil är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, med böter från och med ethundra till och med ettusen kronor eller fängelse i högst tre månader. Har förare vid förseelsen ådömd grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, må enligt 3 mom. i samma §, till fängelse i högst ett år dömas.

Vad ovan sagts om förare av automobil, har jämväl tillämpning å förare av motorcykel.

## Centralförbundet för nykterhetsundervisning (C. F. N.)

Stiftades år 1901 och utgör en sammanslutning av Svenska Sällskapet för nykterhet och folkupfostran, Goodtemplarorden, Sveriges Blåbandsförening, Nationaltemplarorden, Nykterhetsorden Vermand, Vita Bandet, Sveriges Studerande Ungdoms Helykhetetsförbund, Svenska Läkarnes Nykterhetsförening, Sveriges Lärarnes Nykterhetsförbund, Jämnvägsnämns Helykhetetsförbund och Motorförarnas Helykhetetsförbund.

Förbundets uppgift är att inom och utom skolan befärdja upplysningssarbetet i nykterhetsfrågan och därmed sammanhängande etiska, socialaekonomiska och hygieniska aförsmål.

Förbundet anordnar sedan år 1901 årligen inom olika län ett flertal allmänna *nykterhetskurser* i alkoholfrågan (C. o. m. år 1930 hällas 166 kurser).

Förbundet anordnade åren 1908—1919 pedagogiska sommarkurser i alkohologi och hälsolära. Såsom fortsättning härpå har förbundet sedan år 1920 på Kungl. Skolöverstyrelsens uppdrag årligen anordnat en *social resp. hygienisk fortbildningskurs* i alkoholfrågan för lärare, folkskolläroverlärdare och militära befattningshavare (125 resp. 90 deltagare på allmän bekostnad).

Förbundet anordnar sedan år 1920 på Kungl. Skolöverstyrelsens uppdrag årligen en *allmän utbildningskurs* i alkoholfrågan för studier och ungdomsledare, präster och predikanter m. fl. (50 deltagare på allmän bekostnad).

Förbundet tjänstgör sedan år 1920 på Kungl. Skolöverstyrelsens uppdrag såsom föreläsningsskyrd för den statsunderstödda *föreläsningsskolan* och *instruktörskammarhållan* för nykterhetens främjande (statsanslag för budgetåret 1930—1931 170,000 kronor); antalet förmedlade föreläsningar under senare år i genomsnitt 5 å 6,000 årligen.

Förbundet upprätthåller sedan år 1906 ett *statsunderstöddt centralbibliotek* i alkoholfrågan.

Förbundet har sedan år 1906 i sina lokaler med understöd fr. o. m. år 1908 av Stockholms stad anordnat en *permanent nykterhetsutställning*.

Förbundet utger sedan år 1907 *Tirfing*, tidskrift för nykterhetsfrågans studium, understödd av statsmedel och med av Kungl. Skolöverstyrelsens auktoriserad redaktionskommitté.

Förbundet utarbetar och utger *material för nykterhetsundervisning*.

Förbundet *förmedlar litteratur och material* för nykterhetsfrågans studium.

Förbundet åtnjuter för sin allmänna verksamhet och till sina särskilda verksamhetsgrenar understöd av offentliga medel och står sedan år 1920 under Kungl. Skolöverstyrelsens insende.

Förbundets postadress är Tunnelgatan 19, Stockholm, telegram-adress »Tirfing» samt telefoner 8221 och Norr 15594.

C094



VÄD. OCH VÄTTEBYGONADSVERKET

Anställnings- och pensionsbok

## Anställnings- och pensionsbok

för

Bengtsson, Nils Ilmar

nr 0094 född den 14 1899

Riesleberg

församling

Kristianstads

län  
stad.

Antagen i väg- och vattenbyggnadsvärkets tjänst såsom

Specialarbetare

vid vägförvaltningen i

Kristianstad

län den 1/1 1944

Kristianstad

den 113 1951

Vägförvaltningen i Kristianstads län.

Obs! Denna bok skall alltid förenas vid nyanställning hos annan vägförvaltning  
eller annat ställtigt verk.

1. Underkastad tjänstepensionsreglementet för arbetare den  
 1/1 1944 varmed följer familjepensionsrätt enligt  
 familjepensionsreglementet för arbetare.

2. Tillhör pensionsgrupp 1 fr. o. m. den

3. " " 2 fr. o. m. den

4. Pensionsålder <sup>avslutad</sup> inträder den 31/4 1959 - 1/8 1959  
 - 1/7 1962

5. Av anställningstid i statens tjänst före det arbetaren under-  
 kastats tjänstepensionsreglementet får tillgodoräknas tjänstår  
 med .. år .. mån. .. dag. \*)

6. Enligt beslut av statens pensionsanstalt den 2/3 1945  
 får, för anställning vid bebyggelse- och väg-  
 distrikt intill den 31/3 1943, såsom tjänstår  
 tillgodoräknas 9 år 10 mån. .. dag. \*)

7. Enligt beslut av .. den ..  
 får, för anställning vid ..

intill den .., såsom tjänstår  
 tillgodoräknas .. år .. mån. .. dag. \*)

\*) Såsom tjänstår i pensionsberäknande får tillgodoräknas 2/3 av anställningstiden.



# Sammandrag av tjänstårsberäkningen.

|                        |    |   | År — mån. — dag | Signum |
|------------------------|----|---|-----------------|--------|
| Enligt punkt 5 härövan |    |   |                 |        |
| "                      | "  | 6 | 9 — 10 —        | Eh     |
| "                      | "  | 7 |                 |        |
| År 19                  | 44 |   | 1 —             | Eh     |
| "                      | 45 |   | 1 —             | Eh     |
| "                      | 46 |   | 1 —             | Eh     |
| "                      | 47 |   | 1 —             | Eh     |
| "                      | 48 |   | 1 —             | Eh     |
| "                      | 49 |   | 1 —             | Eh     |
| "                      | 50 |   | 1 —             | Eh     |
| "                      | 51 |   | 1 — 0 — 0       | Eh     |
| "                      | 52 |   | 1 — 0 — 0       | Eh     |
| "                      | 53 |   | 1 — 0 — 0       | Eh     |
| "                      | 54 |   | 1 — 0 — 0       | Eh     |
| "                      | 55 |   | 1 — 0 — 0       | Eh     |
| "                      | 56 |   | 1 — 0 — 0       | Eh     |
| "                      | 57 |   | 1 — 0 — 0       | Eh     |
| "                      | 58 |   | 1 — 0 — 0       | Eh     |
| "                      | 59 |   | 0 — 7 — 0       | Eh     |



# KRISTIANSTADS LANS ALLMÄNNA KUNGÖRELSER

## LANDSKANSLIET

SERIEN B. N:r 144 . 1937.

N:r 144.

Reglemente angående avlopps-  
ledningar inom fastigheter i  
Ljungbyheds municipalsamhälle.

Härmed kungöres följande:

Länstyrelsens i Kristianstads län resolution uppförd ansökan om fastställelse av municipalfullmäktiges i Ljungbyheds municipalsamhälle beslut den 12 juli 1937 om antagande av reglemente angående avloppsledningar inom fastigheter i samhället; uti vilket ärendet landstiftskalen i Riseberga distrikt, hälsovårdsnämnden i municipalsamhället samt förste provinsläkaren i länet avgivit yttranden; given å landskansliet i Kristianstad den 18 oktober 1937.

Länstyrelsen, som finner de av municipalfullmäktige antagna materialbestämmelserna och övriga specialbestämmelser icke vara av beskaffenhet att erfordra länstyrelsens fastställelse, finner skäligt fastställa följande

”R E G L E M E N T E  
angående avloppsledningar inom fastigheter i Ljungbyheds municipalsamhälle  
(Avloppsreglemente).  
\_\_\_\_\_

### § 1.

Inom fastighet får avloppsledning ej anläggas, ej heller redan befintlig sådan ledning ändras, utan att municipalsamhällets nämnden efter ansökan därom, åtföljd av nödiga ritningar, därtill givit tillstånd.

Avser ansökan avloppsledningen för nybyggnad, skall sådan ansökan ingivas till municipalsamhällets nämnden samtidigt med att byggnadstillstånd hos byggnadsnämnden begäres.

Beviljat tillstånd upphör att vara gällande efter ett år, såvida icke arbetet dessförinnan påbörjats.

inom samhället att tillgå för köpare, så länge reglementet fortfar att gälla, dels ock att låta i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för samhället intagas, införa tillkännagivande om fastställelsen.

Den, som med denna resolution icke åtnöjes, äger hos Kungl. Maj:t i socialdepartementet anföra underdåniga besvär inom trettiio dagar efter delgåendet. Menighet, som klagat, äger dock åtnjuta femton dagar längre besvärstid.

Är och dag som ovan.

JOH. NILSSON.

JOSEF FISCHER.

Kristianstads landskansli den 30 oktober 1937.

JOH. NILSSON.

GÖSTA EK.

Avser anläggning förutom ledningar för vanligt spillvatten även inrättande av vattenklosetter, skall i varje särskilt fall hälsövernämndens yttrande införas, och må, där hälsovårdsnämnden ej medger anläggande av W. C., tillstånd till sådan anläggnings utförande ej lämnas.

## § 2.

Avloppsledning, som i ovan § 1 omfattas, må icke tagas i bruk, förrän den blivit av besiktningsman, som förordnas av municipalmännen, besiktigad och godkänd.

## § 3.

1 mom. Där underjordisk huvudavloppsledning i gata (gatuledning) blivit genom samhällets försorg anlagd, åligger det ägare av fastighet vid samma gata att inom fastigheten anlägga underjordisk avloppsledning (tomtledning) att förenas med gatuledning. Förbindelseledningen mellan tomtledning och gatuledning (servisledningen) utföres av samhället på fastighetsägarens bekostnad.

I det fall att fastighet har brukbar avloppsledning, utmynnande i uppsamlingsbrunn å tomt, kan dock tillkoppling till gatuledning efter ansökan hos municipalmännen t. v. få anstå viss tid, dock ej längre än till 1940.

2 mom. Tomtledning skall vara så anordnad, att allt spillvatten från fastigheten tillföres tomtledningen utan att först utrinna på tomtens yta i dess rämnsten.

3 mom. Regen- och grundvatten från fastighet skall tillföras tomtledningen i den omfattning municipalmännen tillåter eller fordrar.

4 mom. Tomtledning för spillvatten måste, därest sådan jämlikt § 6 av detta reglemente av municipalmännen föreskrives, passera samlingsbrunn med vattenlås.

## § 4.

Allt rörledningsarbete skall utföras omsorgsfullt av fackman, vilkens kompetens skall vara inför municipalmännen styrkt.

## § 5.

För besiktning av avloppsledning äger besiktningsman när som helst tillträde till fastigheten, där avloppsledning är utförd eller är under arbete.

## § 6.

Municipalmännen äger att utfärda särskilda föreskrifter rörande såväl material som dess tillbehör (rör, rördelar, inloppsanordningar m. m.) med hänsyn till typ- och materialbeskaffenhet, såväl rörande ledningarnas tätande, läge och lutningsförhållande, sättet för deras utförande och kontroll samt i övrigt, vad som kan vara att iakttaga vid anläggning eller reparation av avloppsledning.

## § 7.

Är å ansökan eller rönning angiven någon anordning, som är stridande mot detta reglemente eller mot de särskilda föreskrifter, vilka med stöd därav utfärdats av municipalmännen, gäller, såvida icke särskilt tillstånd blivit av nyssnämnda myndighet meddelat och detta å ansökningshandling antecknat, vad i reglementet eller i särskilda föreskrifter är bestämt.

## § 8.

Befinnes avloppsledning vara bristfällig eller förorsaka sanitära olägenheter, är fastighetsägare skyldig att ofördröjligen vidtaga åtgärder för ledningens försämrande i sådant skick, som i detta reglemente bestämmes eller enligt detsamma av municipalmännen utfärdate särskilda föreskrifter.

## § 9.

1 mom. Ägare av fastighet, eller den, som för honom över fastigheten har tillsyn, är ansvarig för mot denna stadga begången försels, som med hans vetskap begås av annan person, liksom vore förselsen begången jämväl av fastighetsägaren eller tillsyningsmannen.

Intill dess att anläggningen blivit i den ordning, som i § 2 sägs, besiktigad och godkänd, vare dock den ansvarig, som åtagit sig arbetet.

2 mom. Med böter från 5:— kr. till och med 100:— kr. straffas

a) den, som utan att därtill hava erhållit tillstånd eller genom annan än vederbörligen godkänd entreprenör låter utföra avloppsledning, som skulle förbindas med samhällets avloppsledningar;

b) den, som utan att därtill vara behörig eller på sätt, som strider mot detta reglemente, eller mot de med stöd av detsamma utfärdade särskilda föreskrifter, utför sådant arbete, som i föregående mom. sägs;

c) den, som obehörigen utsträcker eller förändrar godkänd ledning, eller underlåter att inom honom ålagd tid rätta felaktighet å utfört arbete;

d) den, som tager enskild avloppsledning i bruk, innan den blivit av vederbörlig besiktningsman godkänd;

e) den, som vägrar vederbörande besiktningsman tillträde till arbetsplats för kontroll över pågående avloppsledningsarbete samt besiktning av fullbordad dyl.;

f) samt den, som uträrlåter att vårda och renhålla honom tillhöriga eller till hans begagnande upplåtna enskilda avloppsledningar med tillbehör eller underlåter att snarast möjligt ombesörja hjälpanbet av å sådana ledningar uppkomna bristfälligheter, eller nedkastar fasta ämnen i ledningar eller brunnar.

## § 10.

Anslutningsavgift till huvudledning erlägges för fastighet med 1/10 procent av fastighetens taxeringsvärde, därest tillkoppling sker före den 1 jan. 1939, efter nämnda datum med 2/10 procent.

Denna resolution skall genom länsstyrelsens försorg och på municipal-samhällets bekostnad införas i länskungörelserna; och åligger det municipal-nämnden dels att fullständigt införa reglementet i den för sådant ändamål inväntade liggaren, dels att ombesörja att exemplar av reglementet finnas

Sk 14. Olyktan i (Nybro)

Spången Norströms Drivhus

Två Sk. 14 kolliderade

Tre man om kom.

i Flygplan ~~Sk 14021. (55 pln)~~. 14035

Förare Asp. G. O. Ohlsson.

Flygplan N: 55.

i det andra Flygplanet.

Asp. K. H. H. Östman och Ypl.

H. G. Fönsson olyckan inträffade

12-4-45.

Kanslihuset asp flygplan

ritade av Peder Clason arkitekt

son till den store arkitekten

I. G. Clason som bl.a. ritat

Stockholms rådhus och Nordiska

musset. 1938 var byggnadsäret.

stanning se uppslagsverket

# Medborgarhuset

Medborgarhuset ägdes tidigare av  
(Riseberga hemvänsförening som var en  
stöd-förening till ortens hemväns <sup>och</sup> bildades  
den 11 februari 1941. Föreningen kom till  
på initiativ av dåvarandeintendenten  
på Krigsflygskolan kapten Nils Romander.  
Föreningens uppgift var att i första hand  
ekonomiskt stötta Riseberga hemväns  
och under även ska det varit en mycket  
energisk och arbetsam stöd-förening.  
På årsstämt den 5 februari 1954 togs frågan  
angående en köp av en fastighet i Hj-d  
att användas till hemvänsgård. På  
våren 1957 hade man funnit vad man sökte.  
Fastigheten Ljungsby 5:23 i Spöleden var  
till salu för 12.500:- den 12 juli 1957  
berod föreningen att köpa fastigheten.  
~~Snöften~~ Omedelbart påbörjades ett  
stort renoveringsarbete och ca 2000 fristående  
arbetstimmar lades ned. Nytt tak <sup>lades på</sup> och nya  
fönster sattes in. Huset betäcktes utvändigt  
med sidiplattor. Invändigt gjordes en  
total renovering av samtliga rum och  
köket fick en modern utrustning. ~~Material~~  
~~Reparationen~~ kostade totalt 10.000. Allt  
arbetet var gratis. Pengarna samlades in  
av hemvänsföreningen plus insamlingen  
från den årliga sammankomsten i  
Släktid. Den 29 november invigdes den ny-  
renoverade hemvänsgården.

1900  
Tidigare ägare till  
den fastigheten var  
VPP

*Harald Olsson*

Den skånska hembygdsrörelsen

---

Särtryck ur Svensk Bygd och Folkkultur

BOKFÖRLAGET GOTTLIA AB

Stockholm 1948



## Den skånska hembygdsrörelsen

av Harald Olsson

Söndagen den 26 juli 1942 är en märklig dag inom skånsk hembygdsrörelse. Denna dag samlades i Dalby i anslutning till Skånes hembygdsförbunds ordinarie årsmöte Torna härads hembygdsförening, och härmed fick det sista häradet i Skåne, som ditintills saknat en egen hembygdsorganisation, ett fast organ för tillsyn och vården av sina kulturminnen. Uppslaget till bildandet av föreningen hade kommit från Dalby socken, där bankkamrer Erik Oorthen och praktiserande läkaren doktor Carl-Erik Garbe under många år intresserat sig för Dalbyortens naturhistoriska äldre kultur och arbetat för att större uppsamling och vård skulle ägnas socknens kulturminnen. Man syftade härvid närmast till att få till stånd en hembygdsförening för Dalby socken. Förtjänsten av att verksamhetsområdet kom att omfatta Torna härad och de övriga Dalby socken tillkommer i främsta rummet till år 1942 bortgångne outtröttlige hembygdsförbundets svåråttade, redaktör John Osterman, som med sitt brinnande entusiasm och energi gick in för bildandet av en härads hembygdsförening. Sedan bildandet av Torna härads hembygdsförening kunde Skåne nu uppvisa 4 hembygdsföreningar med 2 härader, 15 hembygdsföreningar

med 1 härad samt 17 föreningar med en stad (i ett fall två städer) eller ett större samhälle med omnejd såsom verksamhetsområde. Hembygdsrörelsen hade äntligen erövrat hela provinsen.

Men vägen till detta mål hade varit lång och mödosam. Liksom hembygdsrörelsen i nutiden vunnit mark främst på basis av ett hos en eller flera personer i en bygd väckt intresse och härav framkallade åtgärder för just denna bygds äldre kulturminnen, så har man också att söka uppföljningen till denna rörelse hos den eller de personer, som tidigast drogo fram forntidsminnena i ljuset och sökte skapa ett vidare intresse för dem och deras betydelse. Med hänsyn härtill kan för Danmarks och följaktligen även för Skånes del professorn i historia vid Köpenhamns universitet Ole Worm (1588—1654) räknas som denna rörelsens fader. På hans initiativ tillkom nämligen år 1622 den kungliga förordning, som anmodade biskoparna att företaga undersökningar av forntidsminnena i landets olika delar. Härigenom gjordes en första ansats till materialinsamling. Själv bidrog Ole Worm också med att lägga grunden till ett fruktbarande studium av forntidsminnena genom att hopbringe en ansenlig

met Bjäre härads hembygdsförening, Åsbo häraders hembygdsförening, Göinge hembygdsförening, Nordskånes hembygdsförening, Kristianstads museum, Villands härads hembygdsförening, Gärds härads hembygdsförening, Albo härads hembygdsförening samt Föreningen för hembygds- och fornminnesvård i sydöstra Skåne, som utfört insatser av största värde till hembygds- och kulturminnesvårdens fromma. Men därjämte ha inom detta län även ett antal småmuseer och hembygdsföreningar med blott en socken eller liknande mindre område såsom verksamhetsfält utfört betydelsefulla räddningsarbeten, såsom exempelvis Hovs hembygdsmuseum, Ängelholms hantverksmuseum, Örkelljungabygdens hembygdsförening, Hembygdsföreningen »Byagården», Vittsjö, Oderljunga hembygdsförening, Riseberga hembygdsförening, Nord-Göinge fornminnes- och hembygdsförening, Örkeneds hembygdsförening samt Maglehem-Ravlanda natur- och hembygdsförening.

I Bjäre härads hembygdsförening stod från föreningens start och till i april 1946 ingenjör L. Nobel i Båstad såsom ledare för arbetet. Redan långt före föreningens bildande hade han arbetat efter hembygdsrörelsens idéer, vilka han omsatt i praktiken vid restaureringarna av äldre byggnader samt uppförandet av nybyggnader inom Båstads samhälle. Ingen kunde vara bättre skickad än han att leda verksamheten i denna bygd, vars storslagna natur krävde ett särskilt känsligt sinne för tradition och proportioner. Han hade vidare ett varmt intresse för Skånes äldre byggnadskultur. Detta kom bland annat till uttryck i hans omvårdnad och prydnad av Båstads kyrka samt hans räddningsarbeten genom flyttning av ett flertal äldre byggnadsverk till Båstad, däribland Saxtorps stabbamölla och Hjärnarps gamla prästgård. Även för Bjärebygdens flora och fauna hyste ingenjör Nobel ett levande intresse, och genom hans ingripande blev exempelvis ejdern fridlyst längs kusten. Som

hans närmaste medhjälpare fungerade överlärare Eric Carlsson, Båstad.

Inom Hovs socken har folkskollärare J. Söderman nedlagt ett uppskattat hembygdsvårdsarbete. På hans initiativ skapades ett litet hembygdsmuseum.

I Åsbo härader har dess förening bl. a. bidragit till konserveringen av ruinen av Rya senmedeltida kyrka samt Ausås vackra 1700-talsprästgård. Männen bakom dessa insatser äro friherre Johan Gyllenstierna, prosten Emanuel Diehl och överlärare N. Sjöberg.

Av värde ur hembygdsvårdssynpunkt var grundandet av en hembygdspark i Örkelljunga, som år 1945 förverkligades genom direktör G. Schantz och folkskollärare Alarik Svensson. Detta år invigdes till hembygdsmuseum för Örkelljungabygden en statlig ryggåsstuga, som flyttats från Röke socken till ett av konsul J. Hjelmelundberg upplåtet område invid Örkelljunga samhälle.

Genom styrelsen i Riseberga hembygdsförening har en högloftsstuga av sen typ från Rya socken flyttats till Skräddarheden vid Ljungbyhed och har där inretts till hembygdsmuseum. År 1939 möjliggjorde samma förening även vetenskapliga undersökningar. Föreningens ordförande är folkskollärare och författare P. Haller.

I Broby vittnar Broby hembygdspark med sina rika samlingar och äldre byggnadsverk från Göingebygden om det arbete, som här utförts under en lång följd av år av skriftställare Pehr Johnsson i Broby. Få skåningar ha med sådan brinnande ande verkat för hembygdsforskning och hembygdsvård inom och utom sin bygd som han. Hans flitiga forskningar och hans omfattande författar- och föreläsningsverksamhet ha skaffat den skånska hembygdsrörelsen många vänner och banat stigar, där obygdens synts som mest ogenomtränglig. Med honom som redaktör har Göinge hembygdsförening sedan många år

# Introduktion



Idén till en uppvisningsgrupp med fyra flygplan av typ SK60 vid F5 – Krigsflygskolan i Ljungbyhed – utvecklades hösten 1973.

Den egentliga träningen påbörjades på sensommaren 1974 och i juni 1975 var gruppen klar för officiell debut i samband med VM i Formula 1-racing i Anderstorp.

Tankar på att utöka gruppen med flera flygplan växte sig allt starkare. Ett program för sex flygplan, vilket är unikt för svenska uppvisningsgrupper, arbetades fram. Detta bygger i sin helhet på det tidigare fyrgrupsprogrammet, men de två nytilkomna ingår i den avslutna formeringen i början av programmet. De lämnar efter uppvisningens första tredjedel förbandet för att utföra en enskild uppvisning, synkront med 4-gruppen.

Med denna uppläggning erhåller man ett kompakt uppvisningsnummer, där gruppens mjuka och följ samma förbandsflygning i tät formering kombineras med de enskilda flygplanens mer spektakulära och halsbrytande manövrer på låg höjd. Uppvisningen sker i fartområdet 200–600 km/h på höjd 10–1100 m. Avståndet mellan flygplanen i den täta formeringen är 3 m.

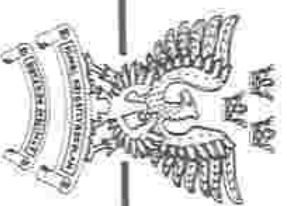
Den nya gruppen – TEAM 60 – godkändes för officiellt framträdande på våren 1976 i samband med firandet av Flygvapnets 50-årsjubileum. Åtskilliga timmars penetre-

rande på marken och övningar i luften låg då bakom de sex flyglärarnas himmelska piruetter. Säkerheten för publiken och förarna har hela tiden haft högsta prioritet.

För att förtydliga manövrerna och höja uppvisningseffekten har flygplanen försetts med rökaggregat, vilket manöveras av piloten med en knapp på styrsaken. Röken erhålls genom att, från en separat tank, släppa ut dieselolja i de hela avgaserna från motorerna, där det, mot den förhoppningsvis blå himlen, bildas en vit och starkt kontrasterande strimma som snabbt upplöses. Gruppen vill med sitt program visa att, trots sina för uppvisningsändamål motorsvaga flygplan, vårt Flygvapen håller en hög standard både i fråga om utbildning och flygmaterielens kvalitet. TEAM 60 har under årens lopp genomfört ett hundratal uppvisningar i Sverige, från Malmö i söder till Luleå i norr. Gruppen har i samband med flygdagar även visat upp sig i våra nordiska grannländer Norge och Danmark.

Sveriges TV i Malmö producerade 1978 en dokumentärfilm om dessa flygvapnets ambassadörer. Filmen visade hur förbandet planerade och tränade inför en flygdag. Slutresultatet kunde beskådas i TV under rubriken – "EN SEXÅ SKÅNE".

# Flygplanet

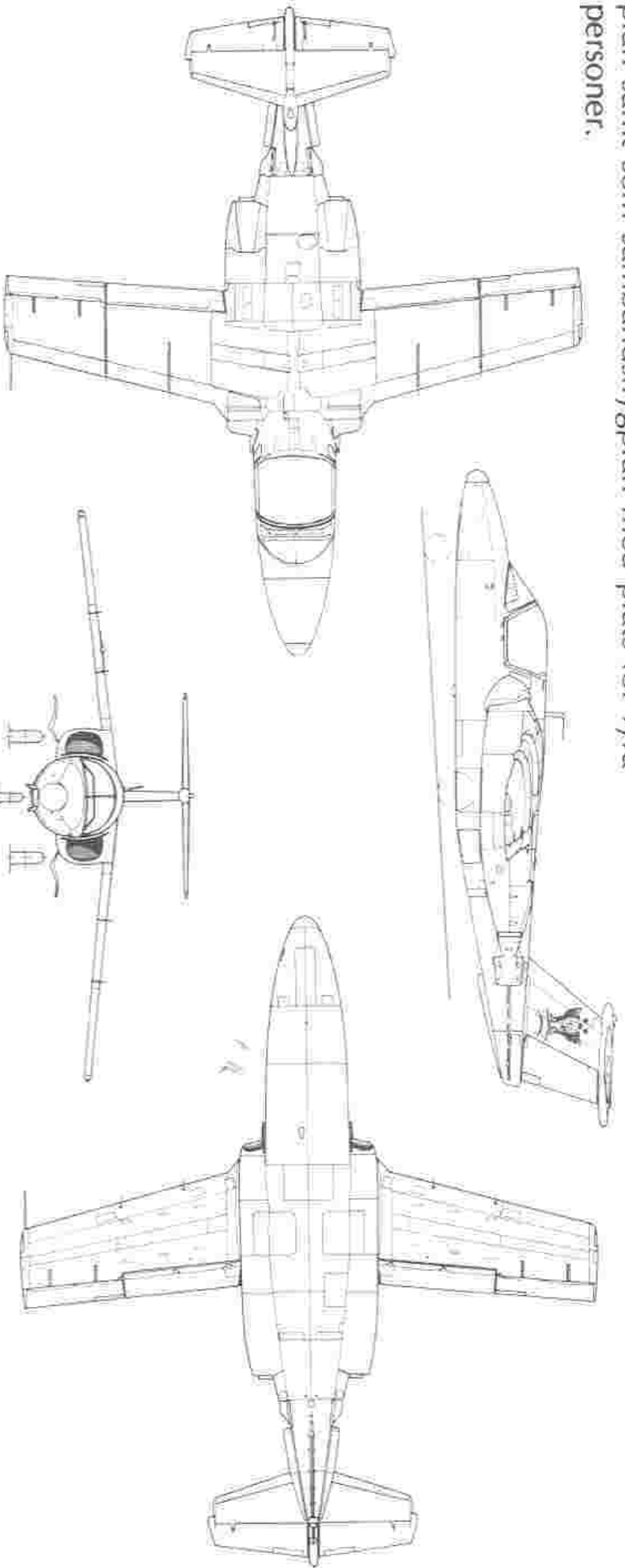


## Presentation av flygplan Sk 60

Sk 60 (SAAB 105) är ett tvåmotorigt och tvåsitsigt jetskolplan som tillverkas av SAAB i Linköping. Motorerna är fransktillverkade av turbojettyp och utvecklar tillsammans en dragkraft av 1500 kp. Flygplantypen används även som spanings- och lätt attackflygplan samt som sambandsflygplan med plats för fyra personer.

## Data och prestanda

|           |                     |            |          |
|-----------|---------------------|------------|----------|
| Spännvidd | 9.5 m               | Startvikt  | 4 ton    |
| Längd     | 10.5 m              | Maxfart    | 890 km/h |
| Höjd      | 2.7 m               | Marschfart | 600 km/h |
| Vingyta   | 16.3 m <sup>2</sup> |            |          |



# Piloterna

| Plats | Namn                         | Född | Hemort     | FV <sup>1)</sup> | Flyg-<br>lärare | Tot<br>flygtid <sup>2)</sup> |
|-------|------------------------------|------|------------|------------------|-----------------|------------------------------|
| 1     | Major<br>Jan Å Brandmyr      | 1944 | Klippan    | 1965             | 1969            | 2.500 tim                    |
| 2     | Kapten<br>Nils-Olof Lindberg | 1940 | Ängelholm  | 1958             | 1965            | 4.200 tim                    |
| 3     | Kapten<br>Roland Jönsson     | 1948 | Ljungbyhed | 1968             | 1978            | 2.200 tim                    |
| 4     | Kapten<br>Benny Laismark     | 1942 | Klippan    | 1963             | 1967            | 3.400 tim                    |
| 5     | Kapten<br>Lars-Göran Olsson  | 1937 | Ängelholm  | 1955             | 1959            | 6.200 tim                    |
| 6     | Kapten<br>Tommy Pålsön       | 1951 | Ängelholm  | 1970             | 1976            | 1.600 tim                    |

1) Påbörjade flygutbildningen 2) Total vid våren 1981

Samtliga i gruppen ingående förare tjänstgör som flyglärare vid Krigsflygskolan, F5, i Ljungbyhed.





1. Jan Å Brandnyr



2. Nils-Olof Lindberg



3. Roland Jönsson



4. Benny Laismark



5. Lars-Göran Olsson



6. Tommy Pålsson

# Männen på marken



**Männen på marken håller planen i luften** – en slogan som myntades i Flygvapnet under sextiotalet och en sanning utan modifikation. TEAM 60 reser land och rike runt och uppvisningarna bygger på tidspressat lagarbete. Inte bara i luften utan i allra högsta grad också på marken. Utan markpersonalen blir det inget flyga av.

Gruppens flygplan pysslas om av åtta flygtekniker under ledning av en flygverkmästare som tillsammans med sin tekniska utrustning transporteras ut till de olika uppvisningsplatserna. Där ger de all den service som förbandet behöver för att hålla de sex maskinerna i luften. Den komplicerade, tekniska maskin som ett flygplan onekligen utgör måste skötas minutöst. Utöver de dagliga större tillsynerna av maskinerna skall de tankas med olja och bränsle, rökaggregaten skall trimmas och fyllas upp. Ett däck behöver kanske bytas och något smärre fel åtgärdas – och oftast är det bråttom.

Det är teknikernas jobb – ett kvalificerat jobb!

Piloterna i vårt flygande vapen har i alla tider satt sin lit till "mekarna" – för de vet att det är **männen på marken som håller planen i luften!**



Nästa sida överst från vänster: 1. Flygteknikerna Rolf Olsson, Ingvar Pettersson och Kai Bornheim. Övriga från vänster: Flygverkmästare Ingemar Persson, 1. Flygteknikerna Kurt Johansson, Ebbe Carlstedt, John Edvardsson, Harry Johansson och Kurt Andersson. Foto: B. Bodén.







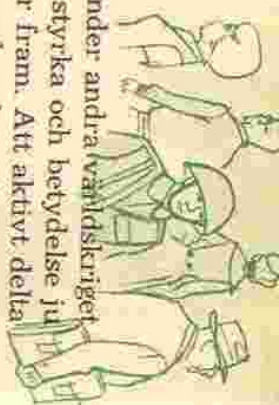
**OM** kriget kommer kan de råd och anvisningar, som Du får i denna skrift, bli avgörande för Dina möjligheter att överleva. Bevara skriften bland Dina värdehandlingar — en dag kan Du behöva den.

**OM**  
**KRIGET**  
**KOMMER**



## Motståndsrörelse

I ockuperade länder uppstod under andra världskriget motståndsrörelser. De ökade i styrka och betydelse ju hårdare ockupationsmakten for fram. Att aktivt delta i motståndsrörelsen kräver mod och goda nerver. Folkrätten skyddar inte dem som arbetar i den aktiva motståndsrörelsen. Du kämpar med livet som insats, men tänk då på att soldaterna vid fronten och det fria krigets män gör detsamma!



48



## Kom ihåg:

Vi måste alla ställa mycket större krav på oss själva i krig än i fred. Du kan mer än Du tror. I farans stund växer krafterna. BEVÅRA DITT LUGN • LITA TILL DIG SJÄLV • HJÄLP DINA LANDSMÄN • BISTÅ MYNDIGHETERNA • KÄMPA BESLUTSAMT VIDARE

*Vi ger aldrig upp!*

## Innehåll

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| Totalt krig, totalt försvar                    | 2  |
| Rikets styrelse i krig                         | 4  |
| Larmsignaler                                   | 5  |
| Din plats i totalförsvaret                     | 8  |
| Beredskapslarm                                 | 10 |
| Motståndsanda                                  | 12 |
| Vaksamhet                                      | 14 |
| Utrymning, inkvartering                        | 16 |
| Packning                                       | 20 |
| Var inkvarteras Du?                            | 24 |
| Meddela Din nya adress                         | 25 |
| Skydd mot anfall                               | 26 |
| Flyglarm                                       | 28 |
| Vid överraskande anfall                        | 30 |
| Radiaskydd                                     | 31 |
| Hur skyddar man sig vid radioaktiv beläggning? | 32 |
| Mat och dryck                                  | 36 |
| Skydd mot biologisk krigsföring                | 38 |
| Skydd mot stridsgaser                          | 40 |
| Krigsskadeersättning                           | 42 |
| Självskydd                                     | 43 |
| Sjukvård i krig                                | 44 |
| Folkförsörjning i krig                         | 45 |
| Om striden när Din hembygd                     | 46 |
| Vad folkrätten säger                           | 46 |
| Det fria kriget                                | 47 |
| Motståndsrörelse                               | 48 |



# Program

*Invigning av Idrottshallen, Ljungbyhed,  
torsdagen den 25/1 1968 kl. 19.00.*

---

Musik av Militärmusikkåren i Halmstad kl. 18.30.

Parad av idrottsorganisationer.

Hälsningsanförande av byggnadskommitténs ordförande ombudsman Tage Wendt.

Anförande av kommunalfullmäktiges ordförande nämndeman Erik Jönsson.

Anförande av fritidsnämndens ordförande kapten Ulf Crona.

Invigningstal av landshövding Bengt Petri.

Anförande av Skånes Idrottsförbunds ordförande stadskanslist Helge Löfdahl.

Musik.

Idrottskavalkad.

Uppvisning i tennis mellan Torsten Johansson och "Totto" Johansson.

Uppvisningsmatch i basketboll mellan landslagskombination och kombinerat Skånelag.

Uppvisning i gymnastik av Rosenvångspojkarna, Malmö.

Uppvisning i gymnastik av Malmöflickorna.

# Ordningsstadga

för

## Riseberga kommun.

1 §. Envar, som inom Riseberga kommun vill anordna sådana nöjeställningar som dans, karusell, skjutbana eller därmed jämförlig tillställning, vilken genom allmän tidning, anslag eller annorledes kungöres eller vartill inträdeskort försäljas eller avgift på ett eller annat sätt fordras, mottages eller begäres och till vilken allmänheten har tillträde, skall söka och avvakta kommunalnämndens tillstånd och föreskrifter härfor. Beviljat tillstånd kan, om omständigheterna därtill föranleda, indragas.

2 §. Savitt icke kommunalnämnden annat medgivet, skall nöjeställning, som i 1 § omförmäles, avslutas senast klockan tolv midnatt.

3 §. Vid tillställning, som i 1 § omförmäles äro anordnaren och envar som till densamma vunnit tillträde, skyldiga att ställa sig de föreskrifter till efterrättelse, vilka meddelas av polisman eller ordningsman, som kan hava blivit därtill utsedd eller av länsstyrelsen därtill förordnad. Ersättning till polis- eller ordningsman betalas av anordnaren.

4 §. Överträdelse mot vad härövan stadgats straffas med böter av högst tjugo kronor för varje gång.

5 §. Kommunalnämnden äger rätt att för erkänd överträdelse av denna stadga lägga och uttaga de böter, som finnas i stadgan utsatta, men om den tilltalade nekar till gärningen, må förhållandet hos vederbörande åklagare till beivran inför domstol anmälans.