

Alkoholizem poklicnih voznikov motornih vozil

Rezultati ankete

Dr. A. Sila, dr. K. Korbar, dr. R. Turčin

Po splošnem laičnem prepričanju, ki ga zasledimo tudi v literaturi (Boh), je alkoholizem med poklicnimi vozniki bolj razširjen kot v poprečni populaciji. Pri pregledu razpoložljivih podatkov o razširjenosti uživanja alkohola med industrijsko delavsko populacijo pri nas smo našli na deleže od 79 % (Stojilković) pa celo do 87 odstotkov (Purkov). Podobni so tudi podatki tujih avtorjev (Metz: v več industrijskih podjetjih v Franciji ima v delovnem času v krvi alkohol 50 % delavcev). Da bi lahko govorili o »poklicnem alkoholizmu« šoferjev, bi morala razširjenost uživanja alkohola med njimi prekoračiti mejo, ki smo jo približno ugotovili v naštetih odstotkih. Prav tako bi morali med poklicnimi vozniki ugotoviti večji delež hudih alkoholikov.

Poglaviti namen ankete, ki smo jo napravili je bil, poskusiti ugotoviti razširjenost in pojavne oblike alkoholizma med vozniki. Številne študije o vlogi alkoholizma v cestnem prometu dajejo statistične kazalce o povezanosti prometnih nesreč z alkoholizirano udeležencev v teh nesrečah. Po ocenah se giblje število alkoholiziranih udeležencev prometnih nesreč okoli 60 % (Elbel), število ponesrečenih (poškodovanih), pri katerih so našli alkohol v krvi, pa med 40 % do 70 % (Elbel, Gerber, Carroll), pri čemer se največji odstotki navajajo pri smrtno ponesrečenih. Čeprav so deleži velikanski, jih ne moremo brez pridržka jemati za dokaz vzročne povezanosti alkoholizma s prometnimi nesrečami. So avtorji, ki so bolj skeptični od navedenih. Tako meni Hartmann, da je mogoče z gotovostjo šteti alkohol za vzrok prometnih nesreč le v 10 % primerov. Toda Haddon opozarja na možne poenostavitve pri presojanju tega problema. Kljub temu se podatki o visokih odstotkih alkoholiziranih med smrtno ponesrečenimi (Carroll, Gerber) in o večjem številu kaznovanih med vozniki, ki uživajo alkohol (Goldberg, Bekaert), pogosto pojavljajo v literaturi in delujejo precej prepričljivo. Zato je bil nadaljnji namen te ankete, določiti razmerje med kaznovanjem in alkoholizmom v skupini opazovanih voznikov ter alkoholizmom in teži prometne nesreče, ki so jo povzročili. Po podatkih o osebnosti voznikov, ki so nagnjeni k alkoholizmu (Selzer, Payne, Händel, Hoff), so le ti labilni, netolerantni na frustracije, egocentrični, destruktivni in avto-destruktivni ter nagnjeni k prekrškom in deliktom tudi zunaj prometa. Zato je bil namen raziskave tudi, poskusiti ugotoviti v opazo-

vani skupini bio-psiho-socijalne razlike med vozniki, ki so nagnjeni k alkoholizmu, in abstinenti.

Metoda

Pri zavodu za zdravstveno zaščito mesta Zagreba opravljajo sistematične preglede voznikov motornih vozil in je zdravniško spričevalo o opravljenem pregledu eden izmed pogojev za pridobitev vozniškega dovoljenja. Vsem voznikom moškega spola, brez kakršne koli nadaljnje selekcije, ki so v enem mesecu 1966. leta zahtevali vozniško dovoljenje poklicnega voznika ali prosili za podaljšanje dovoljenja, so predložili v izpolnitev anketni vprašalnik. Izpolnjevanje anketnega vprašalnika je bilo opravljeno v sproščenem vzdušju in v okoliščinah, ki so zagotavljale popolno anonimnost anketirancev. Anketni vprašalnik je obsegal: splošne podatke, socialni izvor in status, šolsko izobrazbo, vozniško kvalifikacijo, prilagojenost v družini in na delovnem mestu, način preživljanja delovnega in prostega časa, uživanje alkohola in stališče do alkoholizma ter kaznovanost. Nekaj vprašanj je bilo usmerjenih tudi na orientacijo o osebnostnih lastnostih anketirancev.

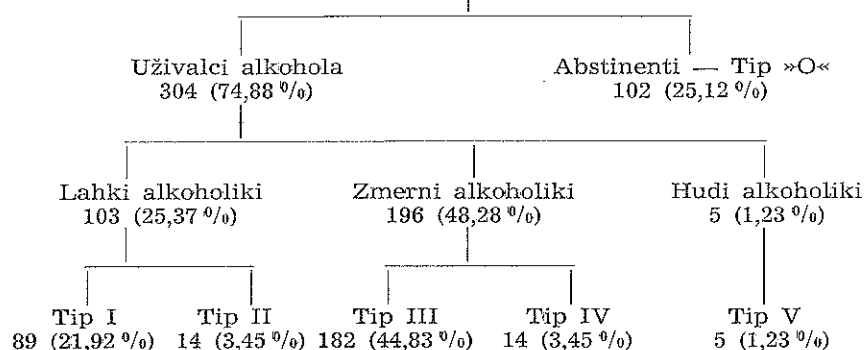
Po izločitvi nepopolnih in protislovnih vprašalnikov je ostalo za statistično obdelavo še 406 anketirancev. Pri primerjavi lastnosti skupine, ki uživa alkohol, s skupino abstinentov, je preverjena statistična signifikantnost razlik s pomočjo »t« in »Hi kvadrat« testa. Vprašanja, ki so bila usmerjena na določanje stopnje alkoholizma, so bila formulirana tako, da so ustrezala »Q — F« indeksu Straussa in Bacona, ki se je za ta namen zdel primernejši od sicer običajnejše Jellinekove delitve stadijev alkoholizma.

Rezultati

a) Anketa je pokazala, da tri četrtine anketirancev uživa alkoholne pijače, abstinentov pa je bilo komaj četrtina. Približno polovico anketirancev lahko štejemo za zmerne alkoholike, približno četrtino pa za lahke-priložnostne pivce.

Hudih alkoholikov je malo — komaj 1,23 %. Če primerjamo te rezultate s podatki o razširjenosti alkoholizma v populaciji industrijskih delavcev, lahko takoj ugotovimo, da alkoholizem opazovane skupine ne presega teh odstotkov, temveč so nekaj manjši.

Skupno število anketirancev — 406



Če vzamemo v pošte v sorazmerno velik delež zmernih alkoholikov, potem se vsiljuje dvom, da bi ta delež, torej 50 %, v danih okoliščinah tudi upravljal vozila v alkoholiziranem stanju. Dvom potrjujejo nadaljnji podatki. 304 anketirani vozniki, ki sicer uživajo alkohol, so na vprašanje o uživanju alkohola v delovnem času odgovorili:

Tabela 1. Alkohol in delovni čas

		%
Pije zunaj delovnega časa	168	55,26
Pije v delovnem času	46	15,13
Brez odgovora	90	29,61
Skupaj	304	100

Torej samo približno polovico anketirancev z gotovostjo trdi, da uživajo alkohol zunaj delovnega časa.

Zanimivo je, kako sami vozniki ocenjujejo vpliv alkohola na njihove vozniške sposobnosti.

Tabela 2. Vozniška sposobnost v alkoholiziranem stanju je

		%
Obvarovana v laže alkoholiziranem stanju	124	40,79
Obvarovana v huje alkoholiziranem stanju	65	21,39
Zmanjšana v alkoholiziranem stanju	55	18,09
Zvečana v alkoholiziranem stanju	6	1,97
Brez odgovora	54	17,76
Skupaj	304	100

Kaže, da manj kot petina tistih, ki uživajo alkohol, meni popolnoma določno, da jim alkohol zmanjšuje vozniško sposobnost. Približno 2/3 je prepričanih, da alkohol ne zmanjšuje njihove vozniške sposobnosti ali jo celo zboljšuje. To bi obenem ustrezalo številu tistih, ki po navadi upravljajo vozilo alkoholi-

lizirani. Če pregledamo še razloge, zaradi katerih anketiranci uživajo alkohol, kakor so jih navedli sami, potem se vtis o visokem odstotku voznikov, ki vozijo alkoholizirani, še mnogo bolj poglobi.

Tabela 3. Razlogi uživanja alkoholnih pijač

		%
Zaradi okrepčila	136	44,74
Zaradi družbe	57	18,75
Iz navade	30	9,87
Zaradi požitve ob utrujenosti	25	8,22
Zaradi boljšega razpoloženja	19	6,25
Iz zdravstvenih razlogov	8	2,63
Zaradi načina življenja	6	1,97
Zaradi razočaranja	2	0,66
Zaradi osamljenosti	2	0,66
Zaradi drugih razlogov	4	1,32
Brez odgovora	15	4,93
Skupaj	304	100

Čez polovico anketirancev uživa alkohol v prepričanju, da jih bo okrepčal, osvežil ali jim izboljšal zdravje. Uživanje alkohola zaradi nagovarjanja družbe ali iz navade se pojavlja v zbranem gradivu precej manj, medtem ko je uživanje alkohola zaradi tolažbe izjemen pojav.

Stališče voznikov do delovanja alkohola so preskusili še s tole serijo vprašanj:

Tabela 4. Škodljivost alkohola

		%
Alkohol je neškodljiv	54	17,77
Zmerno uživanje alkohola ne škoduje	207	68,09
Alkoholizem ima slabe posledice	20	6,58
Brez odgovora	23	7,56
Skupaj	304	100

b) Če sedaj, po prikazanih rezultatih, vprašamo, kolikšna je verjetnost, da anketirane voznike kot soudeležence v morebitni

Tabela 5. Kaznovanje

	Konzumenti alkohola		Abstinenti		Skupaj		t > 1,96
		%		%		%	
Nekaznovani	136	44,74	65	63,73	201	49,51	—
Disciplinske kazni	33	10,86	6	5,88	39	9,60	—
Prometni prekrški, storjeni v treznem stanju	110	36,18	28	27,45	138	33,99	—
Prometni prekrški, storjeni v alkoholiziranem stanju	6	1,97	—	—	6	1,48	—
Kazniva dejanja v prometu, storjena v treznem stanju	9	2,96	2	1,96	11	2,71	—
Kazniva dejanja v prometu, storjena v alkoholiziranem stanju	1	0,33	—	—	1	0,25	—
Prekrški in kazniva dejanja, ki niso storjena v prometu	9	2,96	1	0,98	10	2,46	—
Skupaj	304	100	102	100	406	100	—

prometni nesreči zalotijo v alkoholiziranem stanju, pridemo do sklepa, da ta odstotek ne bo majhen in da se giblje tudi do 50 %. Vendar kažejo nadaljnji rezultati, da so anketiranci storili mnogo več prekrškov in prometnih nesreč trezni kot pa v alkoholiziranem stanju.

Razmerje prekrškov, storjenih v alkoholiziranem stanju, do prekrškov, ki so storjeni v treznem stanju, je 1 : 23. Pri kaznivih dejanjih v prometu se to razmerje zmanjša na 1 : 11. Tako tudi ti rezultati kažejo večjo vlogo alkohola pri hujših prometnih nesrečah. Kljub temu pa precej preseneča v prikazanih rezultatih razmeroma majhna vloga alkohola pri prekrških in prometnih nesrečah. Ob opisanih stališčih anketirancev do alkohola je mogoče, da so svojo manjšo alkoholiziranost pri nesreči ali prekršku ocenili kot trezno stanje. Verjetno je precejšnje število anketirancev v času, ko je bil prekršek ali kaznivo dejanje še v fazi preiskave, tajilo alkoholizirano stanje, da bi tako zmanjšali svojo krivdo, in je zato takšno stališče imelo retrogradni učinek na ustreznost odgovorov. Vseeno pa je obseg storjenih prekrškov in nesreč v treznem stanju zelo velik in ni v skladu z našimi zamislimi glede akcidentalne vloge alkohola.

Primerjava skupine uživalcev alkohola s skupino abstinentov glede podatkov o kaznovanosti pokaže, da je v skupini tistih, ki uživajo alkohol, delež kaznovanih večji in da je razlika statistično signifikantna. Uživalci alkohola storijo pogostejše prekrške tudi v treznem stanju, tako da ta skupina izstopa na splošno kot socialno manj disciplinirana od skupine abstinentov in bolj nagnjena h kršitvam sploh. Po prikazanih razmerjih ni popolnoma gotovo, da je ta nedisciplinarnost neposredno povezana z uživanjem alkohola in je lahko mogoče, da predistinirajo to skupino za

prometne in druge kršitve tudi nekatere druge lastnosti.

c) Glede starosti, zakonskega stanu, števila otrok, družinske prilagojenosti, šolske izobrazbe, vozniške usposobljenosti, prejšnjega poklica, imetja, prilagoditve delovnemu okolju, delitve delovnega časa in porabe prostega časa ni bilo zaslediti statistično signifikantnih razločkov med uživalci alkohola in abstinenti.

Starostna skupina od 20 do 30 let obsega 65 % anketirancev, čez $\frac{1}{3}$ je samskih in brez otrok, blizu polovico jih je dokončalo le 4 razrede osnovne šole, čez $\frac{1}{3}$ jih je začelo voziti v vojski in polovico jih nima niti lastnega vozila niti nepremičnin. Dve tretjini anketirancev je avtomobilistov, tj. voznikov kamionov ali osebnih avtomobilov, drugi pa so vozniki tramvajev, traktorjev ali cestnih žerjavov. Spore ali težave v delovni organizaciji je imelo le 15 % anketirancev.

Način življenja anketirancev je viden iz tabel:

Tabela 6. Družinska prilagoditev

		%
Živijo osamljeno	66	16,26
Imajo urejeno družinsko življenje	271	66,75
Imajo neurejeno družinsko življenje	61	15,02
Imajo hujša navzkrižja v družini	8	1,97
Skupaj	406	100

Tabela 7. Izraba prostega časa

Prosti čas preživijo v družini	275	67,73
Prosti čas preživijo zunaj doma	131	32,27
Skupaj	406	100

Tabela 8. *Delovni čas*

		%
Delajo samo podnevi	184	45,33
Delajo tudi ponoči	57	14,04
Pogostne nočne vožnje	24	5,91
Pogostna večdnevna potovanja	31	7,64
Zmerno nadurno delo	57	14,04
Pogostno nadurno delo	10	2,46
Vožnje v tujino	10	2,46
Brez odgovora	33	8,12
Skupaj	406	100

Anketiranci živijo torej večinoma v urejenih družinskih razmerah, ne delajo preveč naporno — večinoma podnevi in z malo nadurnega dela. Skoraj vsi so navedli, da so zadovoljni s svojim poklicem in ga ne žele spremeniti.

Vprašanja, ki so bila usmerjena na to, da bi nekako testirali osebnosti anketirancev, so dala takele rezultate:

Tabela 9. *Ali se želijo spopolnjevati v poklicu*

	Uživalci alkohola %		Abstinenti %		Skupaj %		t > 1,96
da	288	94,72	97	95,10	385	94,83	—
ne	12	3,95	2	1,96	14	3,45	—
brez odgovora	4	1,32	3	2,93	7	1,72	—
Skupaj	304	100	102	100	406	100	

Tabela 10. *Ali vedno ustavijo svoja vozila, če opazijo drugo vozilo v nesreči*

	Uživalci alkohola %		Abstinenti %		Skupaj %		t > 1,96
da	281	92,43	93	91,18	374	92,12	—
ne	14	4,61	3	2,14	17	4,19	—
brez odgovora	9	2,96	6	5,88	15	3,69	—
Skupaj	304	100	102	100	406	100	

Tabela 11. *Ali prepuščajo drugemu vozniku prednost pri vožnji, če se čutijo ogrožene*

	Uživalci alkohola %		Abstinenti %		Skupaj %		t > 1,96
da	282	92,76	88	86,28	370	91,13	—
ne	9	2,96	8	7,84	17	4,19	—
brez odgovora	13	4,28	6	5,88	19	4,68	—
Skupaj	304	100	102	100	406	100	

Tabela 12. *Ali so mislili na samomor*

	Uživalci alkohola %		Abstinenti %		Skupaj %		t > 1,96
da	4	1,32	4	3,92	8	1,97	—
ne	273	89,80	93	91,18	366	90,15	—
brez odgovora	27	8,88	5	4,90	32	7,88	—
Skupaj	304	100	102	100	406	100	

V prikazanih odgovorih tudi ni statistično značilnih razločkov med skupino uživalcev alkohola in abstinenti. Vendar nekateri podatki morda le kažejo na manjšo ambicioznost, manjšo bojazljivost in suicidalnost v skupini, ki uživa alkohol, kot v skupini abstinentov. Raziskovanje teh lastnosti bi potrebovalo bolj občutljivo psihološko obdelavo, kot je bilo to mogoče storiti v okviru te an-

kete, in je treba zato prikazane rezultate o osebnostnih lastnostih anketirancev šteti le za orientacijske.

S seštevanjem vprašanj, pri katerih smo zahtevali subjektivno mnenje anketirancev, abstinenti niso odgovorili v 42 primerih, uživalci alkohola pa v 98 primerih. Potemtakem pride na enega abstinenta 0,41, na enega uživalca alkohola pa 0,32 nedoločnih odgovorov,

kar bi kazalo na to, da so skušali biti abstinenti previdnejši oziroma bolj natančni pri izpolnjevanju vprašalnikov.

Sklep

Razširjenost uživanja alkoholnih pijač v opazovani skupini voznikov motornih vozil je nedvomno velika, vendar pa ugotovljenih 75 % ne prekoračuje meje razširjenosti uživanja alkohola med drugimi delavci. Podatki, dobljeni pri opazovani skupini, ilustrirajo alkoholizem poklicnih voznikov na območju Zagreba, vendar položaj v drugih krajih SR Hrvaške verjetno ne bo bistveno drugačen, ker si je težko zamišljati razloge za večji ali manjši alkoholizem voznikov na deželi in v drugih mestih. Način življenja šoferjev je namreč povsod približno enak, poleg tega pa so zaradi svoje mobilnosti manj odvisni od čisto lokalnih vplivov. Sodeč torej po lastnostih opazovane skupine bi lahko trdili, da pri nas alkoholizem ni poklicna bolezen šoferjev.

Znotraj opazovane skupine meni večina tistih, ki uživajo alkohol, da je to koristno sredstvo, ki povečuje splošno vitalnost in ne zmanjšuje voznikove sposobnosti. To subjektivno prepričanje je bilo testirano na različne načine in smo dobili vedno enake rezultate. Zato se zdi hipoteza, da veliko šoferjev, ki uživajo alkohol, tudi vozi v alkoholiziranem stanju, docela upravičena. Po rezultatih te ankete se lahko giblje to število tudi do 50 %. Ob navedeni razširjenosti uživanja alkohola in verjetni vožnji v alkoholiziranem stanju se ponuja vtis, da je v večini primerov lahko odnos alkohol : prometna nesreča samo naključen.

Začenši od disciplinskih kazni pa do kaznivih dejanj je skupina uživalcev alkohola kaznovana v večjem deležu kot skupina abstinentov, kar se ujema z navedbami v literaturi. Toda ta podatek ne govori popolnoma v korist vzročni zvezi med alkoholom in prometno nesrečo, zakaaj skupina alkoholikov si je pridobila »prednost« glede kaznovanosti na račun prekrškov in kaznivih dejanj, ki jih je storila v treznem stanju.

V prikazanem gradivu je nekoliko jasnejša vzročna zveza med alkoholom in **hujšimi** prometnimi nesrečami kot pa med alkoholom in nesrečami nasploh. To pa bi ustrezalo domnevanju, ki temelji na izkušnjah iz literature. Vendar ta obseg — 1 : 11 — daleč zaostaja za številkami, ki jih navaja literatura, in premalo podpira tezo o vlogi alkohola kot povzročitelja nesreč.

V iskanju drugih dejavnikov, razen akutno alkoholiziranega stanja, ki bi pojasnili razliko glede kaznovanosti med skupino užival-

cev alkohola in abstinentov, smo primerjali celo vrsto lastnosti obeh skupin, vendar nismo ugotovili statistično signifikantnih razločkov. Eni kot drugi so mladi ljudje, pomanjkljivo izobraženi, socialno slabšega izvora in s **slabšimi gmotnimi razmerami**. Večinoma so ožejeni, živijo v urejenih družinskih razmerah in preživljajo prosti čas v krogu svoje družine. Delo jim ni posebno naporno, so zadovoljni s poklicem, in z okoljem v katerem delajo, ne prihajajo v navzkrižja. Testiranje osebnostnih lastnosti je bilo samo orientacijsko in ne dovoljuje določnih sklepov. Na podlagi dobljenih rezultatov se ponuja vtis, da je v skupini uživalcev alkohola nekaj manj ambicioznosti, bojzljivosti in suicidalnosti.

Razloček med opazovanima skupinama se tako kaže samo glede socialne discipliniranosti. Obstaja možnost, da je nagnjenost k alkoholizmu prav tako kot nagnjenost h kršitvam samo izraz splošne socialne nediscipliniranosti, da so te nagnjenosti vzporedne in da njihovo prepletanje neupravičeno povečuje splošno prepričanje o vzročni zvezi med alkoholom in prometnimi nesrečami, ki jih zakrivijo poklicni vozniki.

Literatura

1. Bekaert L.: Autonomie de la répression de la délinquance routière. Rev. du droit pénal et de criminol. 42: 655—680, 1962.
2. Boh K.: Vpliv alkohola na psihofizične zmožnosti voznikov motornih vozil. Rev. za kriminologijo 15: 202—215, 1964.
3. Elbel H.: Neue Ergebnisse der Blutalkoholforschung. Hefte z. Unfallheilk. 66: 74—83, 1961.
4. Gerber S. R.: Vehicular fatalities in Ohio, USA. Alcohol and Road Traffic, BMA, London 1963.
5. Goldberg: Cit. po Boh K., toč. 2, str. 206—207.
6. Haddon W.: Alcohol and highway accidents. Alcohol and Road Traffic, BMA, London, 1963.
7. Händel K.: Die Persönlichkeit alkoholbeeinflusster Verkehrsteilnehmer. Alc. and Road Traffic, BMA, London, 1963.
8. Hartmann H. Z.: Deralkoholisierte Verkehrsteilnehmer. Präv. Med. 6: 85—103, 1961.
9. Hoff H., Kryspin-Exner K.: Persönlichkeit und Verhalten des alkoholisierten Verkehrsteilnehmers. Blutalkohol 1: 323—336, 1962.
10. Mc Caroll J. R., Haddon W.: A controlled study of fatal automobile accidents in New York City. Journal chron. Dis. 15: 811—826, 1962.

11. Metz B., Marcoux F.: Alcoolisation et accidents du travail. Arch. mal prof. 21: 750—752, 1960. Iz Q. J. Stud. Alc. 23: 680, 1962.

12. Payne C. E., Selzer M. L.: Traffic accidents, personality and alcoholism. J. abdom Surg. 4: 21—26, 1962.

13. Purkov M.: Alkoholizam u kombinatu prehrambene i farmaceutske industrije »Servo Mihalj« u Zrenjaninu. Alkoholizam, 5: 24 do 34, 1963.

14. Selzer M. L.: Personality versus intoxication as critical factor in accidents caused

by alcoholic drivers. J. nerv. ment. Dis. 132: 298—303, 1961.

15. Selzer M. L., Payne C. E.: Automobile accidents, suicide and unconscious motivation. Amer. J. Psychiat. 119: 237—240, 1962.

16. Stojiljković S., Ignjatović M.: Raširenost upotrebe alkoholnih pića u nekim beogradskim poduzećima. Alkoholizam, 7: 5 do 14, 1963.

17. Strauss R., Bacon S. D.: Cit. po Mulford H. A.: Drinking and deviant drinking. Q. J. Stud. Alcohol. 25: 634—650, 1964.

Alcoholism in Professional Drivers

by A. Sila — K. Korbar — R. Turčin, Psychiatrists Institute of Medical Care, Zagreb

A randomly selected group of professional drivers, mainly lorry and car drivers, tested at the Institute of Medical Care, Zagreb (Yugoslavia), were asked to fill in a questionnaire, after they were assured of its confidential character. The questionnaire contained questions as to consumption of alcohol, convictions for criminal and traffic offences as well as a series concerning biological, psychological and social circumstances.

It could be established that out of the 406 examined persons, two thirds consumed alcoholic drinks, whereby half of them could be defined as »moderate« alcoholics according to the QF index. Certainly the rate of alcohol consumption of professional drivers is considerable, but it does not exceed the level of alcohol consumption within the working and industrial population; hence, one cannot speak of a »professional alcoholism among divers«.

As to the reactions of the tested persons towards alcohol, it could be established that it is regarded as a vitalising factor, useful to health, stimulating their general working condition without affecting their driving capacity. Furthermore, it was established that about half of the testees consuming alcohol, were driving under

the influence of alcohol; this gives rise to the assumption that the interdependence between alcohol and road accidents — and hence accidents which could have been caused by the tested persons — might only be an incidental one.

As far as convictions are concerned, the number of convicted drinkers is more important than the number of convicted non-drinkers. Nevertheless, the criminal offences and petty offences of the testees, even those consuming alcohol, were mainly committed in a sober condition. It is only obvious that the interdependence between criminal offences and alcohol is a little larger than the interdependence between petty offences and alcohol.

Other circumstances, by which one could distinguish drinkers from non-drinkers, could not be statistically established. The only reliable distinctive sign is their behaviour in relation to social discipline. The lack of social discipline of the testees addicted to alcohol might be considered as a common basis for their addiction to alcohol and for their inclination to commit offences. These two trends may take a parallel course and, by way of their mutual interaction, make the impression that the causal relation between alcohol and road accidents is more significant than it is in reality.