



## Trafikregler från förr

### Lag om ändring i strafflagen den 30 juni 1916

Far man överdådigt fram, så att annan därav skadas kan, å väg, gata, torg eller annan allmän plats för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares, eller där allmän marknad eller auktion hålles, straffas med nötet, högst etthundra riksdaler.

Far någon, på sätt ovan är sagt, överdådigt fram med automobil, böter från och med femtio till och med ettusen riksdaler. Kom, därav ej skada och var faran ringa, må böterna nedsättas till tio riksdaler.

### Lag och förordningar om automobiltrafik den 25 september 1920 – korta utdrag

- Automobil skall vara försedd med;
- Styrinrättning varigenom bilen snabbt och säkert kan vika undan och med lätthet vända.
- Två lätt åtkomliga och av varandra oberoende system för bromsning. av vilka det ena skall äga förmågan att, även då föraren lämnat fordonet, på ett effektivt sätt fasthålla detsamma även i lutande ställning
- Signalapparat av lämplig beskaffenhet
- Anordning varigenom motorn ögonblickligen kan stoppas eller kopplas från hjulen.
- Inrättning som hindrar bilen att komma igång av sig självt
- Om automobilens egen vikt är över 350 kilogram, anordning för backning
- Om explosionsmotor användes ska finnas en effektiv anordning för dämpande av ljudet från avgaserna.

### Hastigheter

I stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle; vid dagsljus högst 20 km/tim. Vid mörker högst 15 km/tim eller vid dimma högst 10 km/tim. På annan plats; Vid dagsljus högst 30 km/tim – får höjas till 40 km/tim om föraren kan överblick minst 250 meter av den närmaste vägsträckan. Vid mörker högst 15 och vid dimma högst 19 km/tim. *Text från Motorinstruktören utgiven 1920*

## Bråttom för brandbilar, regler redan juli 1906

Grundregler om försiktighet i trafiken har funnits åtminstone sedan 1920 och där finns inga undantag. Andra undantag har alltid funnits för brandfordon. Redan den första vägtrafikförordningen, från 1906, medgav brandväsendet undantag från hastighetsbestämmelser. Där skrevs ”Vad nu är stadgat avser icke automobil, som begagnas såsom ambulansvagn eller vid eldfara för brandväsendets räkning.”

Även lokala brandordningar hade trafikregler. På hästbrandkårens tid, 1911 gällde i Karlstad; ”Vid utryckning till eldsvåda eller övning vare det för brandkåren tillåtet att färdas hastigare över stadens gator och allmänna platser, än för andra åkande är medgivet, men skall vid dylika tillfällen från brandkårens fordon givas signal medelst brandhorn eller ringklocka och vare andra trafikanter skyldiga att vika ur vägen”.

Vägförande skulle på 1920-talet lämna fri plats för fordon inrättat för transport av sjuka och för brandkårsfordon. 1936 kom tillägget att ge förkörsrätt när sådant fordon nalkas och ger särskild varnings-signal.

På 20-talet skulle brandfordon under mörker ha en lykta med kraftigt rött sken framåt. Man fick även ha kraftigt ljudande ringklocka, visselpipa, eller siren med genomträngande gäll ton. 1936 angavs att man vid påkallande av förkörsrätt skulle såsom signalapparat användas kraftigt ljudande ringklocka, visselpipa, siren med genomträngande gäll ton eller annan därmed jämförlig anordning och skall dessutom under mörker föras minst en lykta visande kraftigt rött sken. 1951 och 1963 heter det att förare av utryckningsfordon i trängande fall äger rätt att påkalla fri väg. För sådant ändamål skall signal ges med särskild anordning och framtill på fordonet föras minst en lykta med kraftigt rött sken.

I facklitteratur från 1950-talet tolkas det som att trängande fall även kunde vara hämta material och återta angelägen beredskap. Behovet av det senare minskade när man fick kommunikationsradio i brandbilarna. Även ett av brandkåren tillfälligt ianspråktaget fordon kunde få framföras under upprepade signaler i tätbebyggt samhälle där det annars rådde tyst trafik. Redan de första förordningarna gav rättigheter även ”för annat fordon då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning.”

Rätten fanns att bryta mot både generella trafikregler och lokala trafikföreskrifterna.

Grundregeln om försiktighet berörs i rättsfall där utryckningsfordon varit inblandade under 50- och 60-talen. Normalt bedömdes föraren av utryckningsfordon som vållande. Med rättigheterna har alltid följt ett stort ansvar.

Nya regler kom i slutet av 50-talet. Då ställdes krav på årliga besiktningar av brandbilar och ambulanser. Polisen hade gjort en utredning och då funnit att många sådana fordon var i dåligt skick. Ett annat nytt moment i trafiklagstiftningen var att den som hade till yrke att för annans räkning framföra buss eller sådan lastbil vars totalvikt överstiger 7 ton eller utryckningsfordon ska inneha särskilt tillstånd (trafikkort). Man föreslog en övergångstid på 4-5 år.

Inga större ändringar hade skett 1968 men då man fick som kompletterande varning använda roterande eller blixtrande rött sken.

## Utredning ang. rättsliga synpunkter vid automobilisering av brandkårer – 1916 (?)

Kort översikt till brandkårerna om innehåll i författningar om automobiltrafiken inklusive några prejudikat.

Sedan brandkåren övertagit bilen skall densamma anmälas för besiktning hos någon därtill förordnad besiktningsman. En del brandkårer brukar köpa begagnade bilar och på egna verkstäder montera karosseri. Även då ska förvärvet anmälas.

Något tillstånd till bilkörning i enskild trafik behövdes inte men vederbörande skulle ha fyllt 18 år och ha ett bevis från besiktningsman att den sökande var fullt förtrogen med bilens konstruktion och skötsel samt dess manövrering. Förslag på regler för brandkårens förare angavs i ”Tidskrift för brandväsendet” juli 1914. Allmänna föreskrifter och skyldigheter för framförande av bilar ansågs lämpliga att införa i brandkårens instruktion.

Körning med bil fick ske på allmän väg vars bredd översteg 3,6 meter samt på gata och torgplats. Enskild väg fick bara trafikeras om ägaren hade upplåtit den för biltrafik. Detsamma gällde annat enskilt område.

Inget fanns skrivet om detta gällde brandkårens fordon men vägledning kom via ett prejudikat efter att en läkare varit på brådskande tjänsteutövning 1910. Han skulle till en gård och behövde köra ¾ mil på en bygdeväg som inte var upptagen i länsstyrelsens förteckning av vägar som var tillåtna för biltrafik. I tingsrätten yrkade åklagaren på ansvar för läkaren. Häradsrätten tyckte att läkaren skulle frias från straff. Svea hovrätt dömde honom att böta 15 kronor. Läkaren fullföljde talan till Högsta domstolen och skrev att det fanns regler att tillåten högsta hastighet inte ägde tillämpning för bil som användes som ambulansvagn eller vid eldfara för brandväsendets räkning och menade att han enligt lagens grundtanke borde frikännas eftersom nämnda text var avsedd att rädda människoliv. Högsta domstolen friade honom och upphävde hovrättens utslag. I fackpressen *framfördes att reglerna för framförande av brandväsendet fordon inte var konsekventa.*

### Brandbilar anskaffades med viss tvekan – ur Linköpings brandkårs årsberättelser

1915. Brandkårens fyra hästar har efter kårens automobilisering blivit obehövliga och sålda. Erfarenheterna har dock visat behov av att fortfarande, vid vissa tillfällen, ha åtminstone ett par hästar uppställda på brandstationen,

1917. Hästar har under tiden 9-25 januari varit erforderliga. Man klarade sig utan hästar tack vare bättre gatuhållning. Men så länge man riskerar ett halvmeterdjupt snötäcke blir man inte fullt beroende av hästar.

1918. Hästar har på grund av snöförhållanden varit erforderliga ungefär samma tid som 1917.

1919. Hästar ha ej under året på grund av snöförhållanden behövt uppställas på brandstationen.