



ΤΟ ΜΕΘΥΣΟΜΕΤΡΟ ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΛΚΟΤΕΣΤ

Τον τελευταίο καιρό όσοι και όσες πιάνουμε τιμόνι ζούμε μια ιδιότυπη κατάσταση απαγόρευσης κυκλοφορίας. Κατά γενική ομολογία, είναι πολύ δυσκολότερο (όχι όμως και ανέφικτο) να μετακινηθεί κανείς πλέον από την Καλλιθέα στο Χαλάνδρι ένα Σάββατο βράδυ, απ' ό,τι ήταν στα χρόνια της καραντίνας. Ο νέος ΚΟΚ και τα δεκάδες μπλόκα έχουν καταστήσει όλες τις μετακινήσεις με όχημα δυνητικά παράνομες. Ένα κράνος, μία ζώνη, ένα κινητό, ένα παρκάρισμα, ένα χαλασμένο φως: όλο και κάτι θα υπάρχει ικανό να σε στείλει στις δαγκάνες του νόμου. Με βασικότερο όλων, τα μπλόκα για αλκοτέστ, που έχουν μετατρέψει την οδήγηση έχοντας πει μια μπίρα σε κάτι που θυμίζει λίγο Pacman και λίγο τρομοκρατική ενέργεια.

Το όλο πράγμα είναι τρομερά πιεστικό, πειθαρχικό και εκνευριστικό. Ως συνήθως όμως δεν είναι πρωτοφανές. Μια ματιά λοιπόν στην ιστορία του πράγματος μπορεί να μας φανεί διαφωτιστική.

Μεθυσόμετρα και Ανασο-αναλυτές

Η σχέση της εργατικής τάξης με το αλκοόλ είναι ένα ζήτημα που απασχολεί το κράτος εδώ και αιώνες. Από το Κίνημα της Εγκράτειας τον 19^ο αιώνα υπήρχαν ήδη νόμοι που απαγόρευαν την οδήγηση σε κατάσταση μέθης (εννοώντας τότε αμαξών, αλόγων και ατμομηχανών). Δεν υπήρχε όμως εφαρμόσιμος τρόπος να μετρηθεί το πόσο είχε πει κάποιος. Στις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, αυτή η σχέση τέθηκε υπό αυστηρότερο έλεγχο. Στην Αμερική, από το 1910 και μετά, τα μεγάλα αφεντικά όπως ο Φορντ προσπάθησαν να επιβάλουν τη νηφαλιότητα στους εργάτες τους, ενώ από το 1920 ως το 1933 είναι η εποχή της Ποτοαπογόρευσης. Την ίδια στιγμή όμως ο μόνος αποδεκτός τρόπος μέτρησης της νηφαλιότητας ήταν οι εξετάσεις αίματος. Οι οποίες δεν ήταν και πολύ βολικές για αστυνομική χρήση σε οδηγούς αμαξιών.¹

Μέχρι που το 1931, δύο χρόνια πριν τελειώσει η περίοδος της Ποτοαπαγόρευσης, ο βιοχημικός Rolla Harger, έφτιαξε μια συσκευή ταιριαστή για τις ανάγκες της εποχής. Την ονόμασε Drunkometer, δηλαδή Μεθυσόμετρο. Η συσκευή ήταν σχετικά απλή: φυσούσες σ' ένα πλαστικό μπαλόνι, το οποίο συνδεόταν μ' έναν σωλήνα που περιείχε ένα χημικό διάλυμα. Αν είχες αλκοόλ στην ανάσα σου, το διάλυμα άλλαζε χρώμα: όσο πιο σούρα τόσο πιο σκούρο, όσο πιο σκούρο τόσο πιο παράνομος.

Το τέλος της Ποτοαπαγόρευσης το 1933 και η τεράστια αύξηση των πωλήσεων αυτοκινήτων ήταν πρόσφορο πεδίο για να δοκιμάσει η αστυνομία τη νέα συσκευή. Παρ' όλα αυτά, για άλλες τρεις δεκαετίες, ο αστυνομικός έλεγχος της νηφαλιότητας των οδηγών συνέχισε να γίνεται με πιο... εμπειρικές (αν και όχι απαραίτητα λιγότερο αποτελεσματικές) μεθόδους όπως το «πίασε τη μύτη σου με τα μάτια κλειστά», το «περπάτα ευθεία» ή το «στάσου στο ένα πόδι».

Η μεγάλη αλλαγή έγινε όταν τη δεκαετία του '50 ο Robert Borkenstein, ειδικός της φωτογραφίας, καθηγητής εγκληματολογίας και διοικητής του τμήματος Εγκληματολογίας της Αστυνομίας της Ιντιάνα, έφτιαξε μια συσκευή που εκτιμούσε την ποσότητα του αλκοόλ στο αίμα με βάση την ποσότητα του αλκοόλ στην ανάσα. Το μεγάλο προτέρημα του Breathalyzer (Ανασο-Αναλυτή) ήταν το μικρό του μέγεθος: οι μπάτσες μπορούσαν να το έχουν πάντα μαζί τους. Οι δυνατότητες που ανοίγονταν με τη νέα αυτή εφεύρεση άρχισαν να απασχολούν τους κρατικούς αρμόδιους: όχι βέβαια τους αρμόδιους για την προστασία της ανθρώπινης ζωής, αλλά τους αρμόδιους της δημόσιας τάξης.

Ο πρώτος πολιτικός που ασχολήθηκε στα σοβαρά με το θέμα των μεθυσμένων οδηγών ήταν ο γερουσιαστής Daniel Patrick Moynihan, ο οποίος έχει μείνει περισσότερο γνωστός για τη Moynihan Report του 1965,

η οποία αποτέλεσε το θεωρητικό υπόβαθρο του «Πολέμου Ενάντια στη Φτώχεια», δηλαδή της εγκληματοποίησης της μαύρης εργατικής τάξης.² Πριν ξεκινήσει να πολεμάει όμως τους φτωχούς... εμ, συγγνώμη, τη φτώχεια, ο Moynihan ήταν απ' τους πρώτους που αντιμετώπισαν το ζήτημα της οδικής ασφάλειας ως ζήτημα δημόσιας υγείας, δημοσιεύοντας το 1959 ένα άρθρο με τίτλο «Επιδημία στους Αυτοκινητόδρομους». Εκεί υποστήριζε ότι οι κατάλληλοι να ασχοληθούν με τα ζητήματα οδικής ασφάλειας ήταν οι επιδημιολόγοι επειδή «αποδίδουν λιγότερη σημασία στη θεραπεία του προβλήματος και περισσότερη στην αλλαγή του περιβάλλοντος στην οποία ανθεί το πρόβλημα».³

Χμμ... Από τη μία αυτή η ιδέα μας κάνει να ξανασκεφτούμε το ρόλο των επιδημιολόγων στην πρόσφατη καραντίνα. Από την άλλη, δείχνει το πώς ο έλεγχος της μέθης των οδηγών άνοιγε έναν ωκεανό δυνατοτήτων για τα κράτη: το θέμα δεν ήταν ο περιορισμός των ατυχημάτων, αλλά η αλλαγή του τρόπου με τον οποίο λειτουργούσε ολόκληρη η κοινωνία, σύμφωνα με τις κρατικές προσαγές της κάθε εποχής.

Η ταυτόχρονη παγκόσμια εφαρμογή του αλκοτέστ

Και η κατάλληλη εποχή σιγά-σιγά πλησίαζε. Γιατί το τέλος της δεκαετίας του '60 και η αρχή των '70s βρήκε τα κράτη σε ένα περιβάλλον κατάρρευσης της συνθήκης του Bretton Woods, πετρελαϊκής κρίσης, αναζήτησης της αυτάρκειας, μείωσης της κατανάλωσης: μια εποχή όπου κανείς δεν ήξερε τι θα ζημερώσει. Έτσι ανακάλυψαν καινούργιες γλώσσες για να διαχειριστούν τη μεταξύ τους σύγκρουση αλλά και την επίθεσή τους στην εργατική τάξη. Όλες ήταν γλώσσες που εγκαλούσαν μια κρίση, ένα «τέλος του κόσμου». Στα πλαίσια της εκδήλωσης «Το Κράτος και το Τέλος του Κόσμου» είχαμε συνοψίσει το πράγμα ως εξής: «Τα παραδείγματα είναι δεκάδες. Προσθέστε εδώ όποιο πιθανό "τέλος του κόσμου" θέλετε: τις πυρκαγιές – τις πλημμύρες – την κλιματική αλλαγή – τις επιδημίες – ακόμα και UFO. Η μέθοδος είναι η ίδια».⁴

Μαντέψτε. Την ίδια ακριβώς εποχή, οι «θάνατοι στην άσφαλτο» είχαν λάβει διαστάσεις «κρίσης», είχαν μετατραπεί σε «επιδημία» όπως έλεγε κι ο Moynihan. Το 1960 η ευρωπαϊκή συνδιάσκεψη των υπουργών Μεταφορών εξέδωσε το «Ψήφισμα σχετικά με τα Μέτρα Καταπολέμησης της Μέθης μεταξύ των Χρηστών του Δρόμου». Τα ευρωπαϊκά κράτη συμφώνησαν (μεταξύ άλλων) να θεσπίσουν το αλκοτέστ για οδηγούς και πεζούς, να θεσπίσουν ανώτατα όρια αλκοόλ για τους οδηγούς, να αυστηροποιήσουν τις σχετικές ποινές για τους παραβάτες, να εντάξουν την ποινή της αφαίρεσης διπλώματος και να διεξάγουν μηντιακές καμπάνιες ενάντια στην οδήγηση σε κατάσταση μέθης.⁵

Και πράγματι, τα επόμενα χρόνια όλα τα κράτη επιδόθηκαν σε μεγάλες αλλαγές των νόμων που ήλεγχαν την κυκλοφορία στους δρόμους, με το αλκοτέστ να κατέχει κεντρική θέση σε όλα τα σχετικά νομοσχέδια. Στην Αμερική ο σχετικός νόμος πέρασε το 1966, στην Αγγλία το 1967, στην Ελλάδα επίσης το 1967. Οι πρώτοι αυτοί νόμοι όριζαν ως ανώτατο όριο κατανάλωσης αλκοόλ το 0,40.

Η Βρετανίδα υπουργός που πέρασε τον Road Safety Act του 1967, η Barbara Castle, βρέθηκε αντιμέτωπη με μεγάλες διαδηλώσεις που ζητούσαν την παραιτήσή της, την ακύρωση του νόμου και συγκεκριμένα την ακύρωση της εγκυκλίου για τα αλκοτέστ. Τελικά βέβαια ο νόμος πέρασε. Και ήδη από την πρώτη βδομάδα της εφαρμογής του, τα αποτελέσματα ήταν θεαματικά:

Η δουλειά των παμπ μειώθηκε εντυπωσιακά. Οι μετοχές των ζυθοποιείων στο Χρηματιστήριο έπεσαν. Οι δουλειές των ταξί εκτο-

ξεύτηκαν. Η κυρία Castle πρότεινε και ένα «διαφορετικό μοντέλο κοινωνικής ζωής στις παμπ» και προέβλεψε την κυριαρχία ποτών χωρίς αλκοόλ, όπως ο καφές και η πορτοκαλάδα. Από τις αρχές της εβδομάδας ο τζίρος των παμπ μειώθηκε δραματικά, ειδικά στις επαρχιακές και προαστιακές παμπ, για τις οποίες οι θαμώνες ήταν αναγκασμένοι να οδηγήσουν. Αλλά η δουλειά επανήλθε στις «τοπικές», τις παμπ των γειτονιών, αυτές στις οποίες ο κόσμος μπορούσε να πάει με τα πόδια.⁶

Σας θυμίζει κάτι; Ακριβώς η ίδια συζήτηση που διεξάγεται και στις μέρες μας, μείωση των πωλήσεων αλκοόλ, αύξηση των ταξί, αλλαγή συνθηκών, περιορισμός του καθενός στη γειτονιά του. Δεν πρόκειται για σύμπτωση. Τα τέλη της δεκαετίας του '60 και η δεκαετία του '70 ήταν μια εποχή που είχε αρκετές ομοιότητες με τη δική μας.

Το αλκοτέστ έρχεται στα νότια Βαλκάνια

Το ελληνικό κράτος, δεν έλειψε από τη σχετική συζήτηση στη δεκαετία του '60. Ο έλεγχος των οδηγών με τη χρήση του αλκοτέστ συζητιόταν καθ' όλη τη δεκαετία του '60,⁷ και θεσπίστηκε στις 7 Απριλίου του 1967 (την ίδια μέρα απαγορεύτηκαν κι οι διαδηλώσεις).⁸ Δυο βδομάδες μετά, η αναγκασία για την εποχή πειθαρχία έφερε τη χούντα (και όχι το ανάποδο). Η χούντα (που στην πραγματικότητα ήταν μια έκφραση τεχνοπολιτικών πειθαρχιών σαν και τις σημερινές και όχι μια έκφραση αντικομμουνισμού) ολοκλήρωσε τους σχετικούς κανονισμούς δύο μήνες μετά.⁹

Και με την αυγή της δεκαετίας του '70, το πράγμα απέκτησε κι εδώ χαρακτηριστικά τέλους του κόσμου. Οι εφημερίδες πλημμύρισαν άρθρα για την οδική ασφάλεια, την απειλή των τροχαίων, και πάει λέγοντας. Διαβάζουμε ενδεικτικά σε άρθρο της εποχής:

Εκστρατεία κατά των ατυχημάτων τα οποία σημειούνται εξ αιτίας συγκοινωνιακής ή κυκλοφοριακής δραστηριότητας αναλαμβάνει το επίσημο κράτος. Ο υπουργός κ. Γιάκας ανακοίνωσε σειράν προγραμματισθέντων μέτρων δια την πρόληψιν των ατυχημάτων. Μεταξύ άλλων, συνεχής και αυστηρός έλεγχος προς διαπίστωση της καλής καταστάσεως των ελαστικών, [...], υποχρεωτικός τεχνικός έλεγχος των οχημάτων, [...], εκστρατεία διαφωτίσεως των μαθητών των σχολείων επί των κυκλοφοριακών κανόνων, [...], πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, [...], αυστηρές εξετάσεις δια τους υποψηφίους οδηγούς, καθιέρωσις «οδηγικού μητρώου» εις το οποίον θα καταγράφονται όλαι αι παραβάσεις έκαστου οδηγού, [...], θα λαμβάνεται το μέτρο της παρακρατήσεως πινακίδων.¹⁰

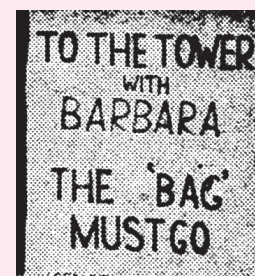
Διάφορα δηλαδή από τα κρατικά μέτρα ελέγχου της κυκλοφορίας που υπάρχουν και σήμερα ξεκίνησαν τότε, το 1971. Ανάμεσα στα άλλα, τότε ξεκίνησε και η εφαρμογή των μπλόκων που ήλεγχαν το αλκοτέστ. Το πρώτο τέτοιας φύσεως μπλόκο στήθηκε τον Απρίλιο του 1971 στην παραλιακή, τη Συγγρού και τη Λ. Θησέως.¹¹ Τρεις μέρες μετά, οι εφημερίδες πανηγύριζαν:

Εις τας Αθήνας κατεδικάσθη ο πρώτος οδηγός αυτοκινήτου ο οποίος κατελήφθη να οδηγή το αυτοκίνητόν του υπό το κράτος οινοπνεύματος. Κατεδικάσθη εις είκοσιν ημερών φυλάκισιν και εις χρηματικήν ποινήν δύο χιλιάδων δραχμών. Η διαπίστωσις εγένετο διά της μεθόδου αλκοτέστ, η οποία επιτρέπει την άμεσον εξακρίβωσιν ότι ο οδηγός οδηγεί αλκοολισμένος και συνεπώς είναι επικίνδυνος δια τους άλλους και δια τον εαυτόν του. Το παν ήτο να γίνη ο νόμος που θα επέτρεπε την δίωξιν των οδηγών αυτών και η εφαρμογή του νόμου. Μακάρι να επέτρεπε ο νόμος την επί τόπου τιμωρίαν του παραβάτου. Θα καθίστατο ακόμη αποτελεσματικώτερος.¹²

ΟΙ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΙΣ - 1967



Στην Αγγλία του 1967, η εργατική τάξη δεν υποδέχθηκε το νόμο του αλκοτέστ με «δηλώσεις υπευθυνότητας» στην οδήγηση. Τον υποδέχθηκε με διαδηλώσεις. Δεξιά ένα απ' τα πλακάτ των συγκεκριμένων διαδηλώσεων: Στο διάολο η Μπάρμπαρα. Η σακούλα [δλδ. το αλκοτέστ] πρέπει να πάρει πόδι.



Χαράς ευαγγέλια για το ελληνικό κράτος! Ακόμη λοιπόν κι αν δεχτούμε ότι η χούντα έφτιαξε δρόμους (sic), ήταν η ίδια που επέβαλλε δεκάδες περιορισμούς, μέτρα και πειθαρχήσεις στη χρήση τους (επιδεικνύοντας ταυτόχρονα και στους Αμερικάνους και σε κάθε άλλο ενδιαφερόμενο τη δυνατότητα να μειώσει την εσωτερική κατανάλωση αυτοκινήτων αλλά και καυσίμων, αν χρειαστεί). Θα έλεγε κανείς πως είναι εξαιρετικά ταιριαστό σε μια εποχή κανονικής απαγόρευσης κυκλοφορίας, το κράτος να επιβάλλει κι άλλα μέτρα ελέγχου της οδικής κυκλοφορίας, πέρα από την τυπική απαγόρευση.

Δεκαετία του '80: Το πράγμα σκληραίνει

Επιστροφή στις ΗΠΑ. Από τη δεκαετία του '80 και μετά η οδήγηση σε καθεστώς μέθης βρέθηκε ακόμα περισσότερο στο κρατικό στόχαστρο. Στην προσπάθεια αυτή, βασικός σύμμαχος της κυβέρνησης Ρίγκαν ήταν η οργάνωση MADD (Mothers Against Drunk Driving – Μητέρες Ενάντια στη Μεθυσμένη Οδήγηση), η οποία ιδρύθηκε το 1979 και μέσα σε λίγα χρόνια έφτασε να αριθμεί εκατοντάδες χιλιάδες μέλη, να διαχειρίζεται εκατομμύρια δολάρια και να φιλοξενείται στα κανάλια σε καθημερινή βάση. Τα σχετικά άρθρα εκτοξεύτηκαν από «μια χούφτα το 1979 σε πολλές εκατοντάδες το 1983 και 1984».¹³ Το «πρόβλημα» του αλκοόλ στην οδήγηση κατασκευάστηκε μηνιακά με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που έχουμε δει να κατασκευάζονται κατά καιρούς διάφορα προβλήματα: «προβλήματα» για τα οποία το κράτος ετοιμάζεται να σερβίρει κάποια «λύση».

Το 1985, έχοντας ήδη εξαπολύσει τον Πόλεμο Ενάντια στα Ναρκωτικά, ο πρόεδρος Ρίγκαν μετέτρεψε το αλκοόλ στην οδήγηση σε έναν από τους μεγάλους μπαμπούλες της αμερικανικής κοινωνίας. Μιλώντας με αφορμή την Εβδομάδα Εθνικής Αφύπνισης ενάντια στη Μεθυσμένη Οδήγηση, είπε: «Αν μια ξένη δύναμη έκανε στην Αμερική αυτό που της κάνουν οι μεθυσμένοι οδηγοί σε μία μόνο μέρα, θα το θεωρούσαμε πράξη πολέμου».¹⁴ Σχεδόν ταυτόχρονα, έφτιαξε μια κρατική επιτροπή ενάντια στην οδήγηση σε καθεστώς μέθης, τοποθετώντας επικεφαλής της την πρόεδ-

ΟΙ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΙΣ – 1985

Το περιοδικό Drunkard [Ο Μέθυσο] είχεβάλει στο στόχαστρο την οργάνωση MADD και τα μέτρα της κυβέρνησης Ρίγκαν. Μεταξύ άλλων είχε συμπεριλάβει στις σελίδες του και αυτή την αφίσα που έγραφε «Οι μικροί νόμοι ενώνονται και σχηματίζουν τεράστιες τυραννίες». Σε μια από τις απόπειρές του να περιγράψει το πώς δούλευε η μηντιακή εκστρατεία ποινικοποίησης της κατανάλωσης αλκοόλ αναρωτιόταν:

Τι σημαίνει «ατύχημα που σχετίζεται με την κατανάλωση αλκοόλ»; Σημαίνει ότι κάποιος που εμπλέκεται στο ατύχημα είχε μια μετρήσιμη (όχι απαραίτητα πάνω απ' τα όρια) ποσότητα αλκοόλ στο αίμα του, ή ότι υπήρχαν κατάλοιπα αλκοόλ στον τόπο του ατυχήματος (ας πούμε ένα παλιό κουτάκι μπίρας κάτω απ' το κάθισμα). Δεν σημαίνει ότι κάποιος που είχε καταναλώσει αλκοόλ ευθύνεται για το ατύχημα ή ότι οδηγούσε ή ακόμα-ακόμα ότι βρισκόταν μέσα σε κάποιο όχημα.¹⁷

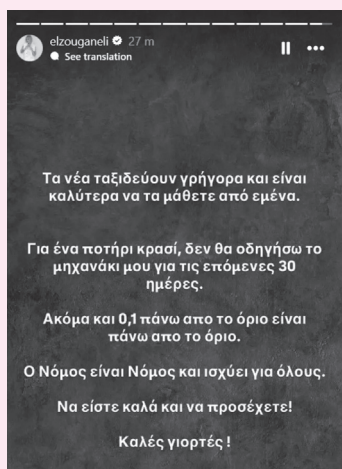


Πράγματι, η ίδια φράση χρησιμοποιείται ακόμα. Σύμφωνα με τα σχετικά άρθρα, στη χώρα μας (αλλά και σε όλη την Ευρώπη) σήμερα «το 25% των ατυχημάτων σχετίζεται με την κατανάλωση αλκοόλ». Από την άλλη, τα επίσημα στοιχεία της αστυνομίας αποδίδουν ως αιτία την «οδήγηση σε κατάσταση μέθης» μόλις στο 1% των ατυχημάτων.¹⁸ Το όλο πράγμα θυμίζει αρκετά τους «νεκρούς από κόβιντ» και τους «νεκρούς με κόβιντ», τότε που ακόμα κι αν σε πατούσε αμάξι κι είχες κόβιντ, το περιστατικό περιγραφόταν ως θάνατος «που σχετίζεται με τον ιό».

Νομίζουμε βέβαια πως όπως και στην περίπτωση του ιού, οι στατιστικές δεν έχουν και τόσο σημασία. Οι κρατικές πολιτικές χρησιμοποιούν συχνά τέτοια νούμερα ως επιχείρημα, αλλά στην πραγματικότητα δεν τα έχουν ανάγκη. Όπως έχουμε καταλάβει καλά με διάφορες αφορμές τελευταία, τα πειθαρχικά μέτρα όταν κριθεί απαραίτητο θα βρουν την απαραίτητη δικαιολόγηση, όσο επιστημονική ή παράλογη κι αν είναι αυτή.

ΟΙ ΔΙΑΣΗΜΟΙ ΚΑΙ ΤΑ ΜΠΛΟΚΑ

Τους τελευταίους μήνες διάφοροι ανθυποσελέμητρις νέφτουν θύματα των μπλόκων και το πάθημά τους γίνεται πρώτη είδηση. Το όλο πράγμα δουλεύει ρολόι. Από τη μία λειτουργεί τρομοκρατικά: «άπειρα μπλόκα παντού – δεν γλιτώνεις με τίποτα – έγραψαν μέχρι και τον τάδε». Από την άλλη λειτουργεί επιμορφωτικά: οι πακετωμένοι σελέμητρις επιδίδονται σε αναρτήσεις κοινωνικής υπευθυνότητας κάνοντας βάριφα το «μην οδηγάς όταν πίνεις-είναι θέμα ευθύνης». Και τέλος λειτουργεί καταπραυντικά: «επιτέλους ο νόμος ισχύει για όλους». Ο διευθυντής της Καθημερινής, που κατανοεί τη λειτουργία του πράγματος πολύ καλύτερα, χαίρεται και σχολιάζει: «Η αλήθεια είναι ότι κάθε κοινωνία, όχι μόνο η ελληνική, αποδέχεται πολύ πιο εύκολα αυστηρούς κανόνες και ελέγχους αν νιώσει ότι ισχύουν για όλους. Οι ειδήσεις που βγαίνουν τελευταία για πρόστιμα σε διάφορους διασήμους βοηθούν στην αποδοχή τους».¹⁹



δρο της MADD. Και στη συνέχεια θέσπισε τους πρώτους ομοσπονδιακούς νόμους σχετικά με το επιτρεπόμενο όριο αλκοόλ στους οδηγούς, κατεβάζοντας κατά πολύ τα μέχρι τότε όρια και αυστηροποιώντας τις ποινές. Την ίδια περίοδο, σε πολιτειακό επίπεδο, πέρασαν πάνω από 230 νέοι νόμοι ενάντια στη μεθυσμένη οδήγηση.

Η επίθεση στο αλκοόλ σήμερα

Τα τελευταία χρόνια το αλκοόλ έχει δεχθεί κάμποσες επιθέσεις από διάφορες μπάντες. Θυμηθείτε: η απαγόρευση του καπνίσματος το 2019, άλλο ένα ταξικότατο πειθαρχικό μέτρο, μείωσε την πελατεία και τον τζίρο στα μπαρ (δεν είναι τυχαίο που το επόμενο βήμα της απαγόρευσης του καπνίσματος ήταν οι δεκάδες δασμοί που άρχισε να ξαμολάει το κάθε κράτος στα γύρω-γύρω). Έπειτα στην καραντίνα τα μπαρ έκλεισαν κανονικά και τα περίπτερα απαγορευόταν να πουλάνε μπίρες. Στη συνέχεια ακολούθησαν οι δασμοί που επέβαλλε το κάθε κράτος στο αλκοόλ των άλλων. Και πιο πρόσφατα, οι μηντιακές εκστρατείες ενάντια στην κατανάλωση αλκοόλ από ανήλικους και ενάντια στο «πρόβλημα» της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, που συνοδεύτηκαν από έτοιμες αυστηρότερες νομοθεσίες και αλλαγές στον ΚΟΚ. Και τέλος βάλτε στο λογαριασμό και την υποτιθέμενη «στροφή της Gen Z» σε πιο υγιεινές και alcohol-free συνήθειες. Στις εφημερίδες το πράγμα περιγράφεται με διθυραμβικά σχόλια για «αλλαγή κουλτούρας».¹⁵ Στις οικονομικές σελίδες (που ως γνωστόν δεν είναι για λαϊκή κατανάλωση) η περιγραφή γίνεται με πιο υλικούς και ρεαλιστικούς όρους, του είδους «λίμνη από αλκοόλ στα αζήτητα προκαλεί η ιστορική πτώση στην παγκόσμια ζήτηση».¹⁶

Τα μέτρα ενάντια στο αλκοόλ λειτουργούν με πολλαπλούς τρόπους. Σε οικονομικό επίπεδο: επηρεάζουν τις εισαγωγές αλλά και τη βιομηχανία του αλκοόλ και της εστίασης, ενώ τα πρόστιμα λειτουργούν και ως αντλία που στέλνει κομμάτι του μισθού πίσω στα κρατικά ταμεία. Σε καθημερινό επίπεδο: εντείνουν ένα καθεστώς απαγόρευσης κυκλοφορίας και επηρεάζουν τις συνήθειες της καθημερινής ζωής που έχουν να κάνουν με τη διασκέδαση. Σε ποινικό επίπεδο: αποτελούν έναν ακόμα λόγο για να καταλήγει ένα κομμάτι της εργατικής τάξης στις δαγκάνες του ποινικού συστήματος. Είναι δηλαδή ιδανικά για μια εποχή πολεμικής οικονομίας σαν και τη δική μας.

Το αισιόδοξο του πράγματος είναι ότι όπως και στην καραντίνα, οι βίαιες κρατικές επεμβάσεις στην καθημερινή ζωή βρίσκουν την εργατική τάξη απέναντί τους, έστω κι από ένστικτο...

1. Για όλα τα παρακάτω βλ. Barron H. Lenner, *One for the Road: Drunk Driving since 1900*, John Hopkins University Press, 2011 και «The Weird Early History of Breathalyzers and Drunk Driving», paleofuture.com, 31/12/2019.

2. Για τον «πόλεμο ενάντια στη φτώχεια», βλ. «Της φυλακής τα σίδερα είναι για τους εργάτες», *Antifa* #98, 01/2026.

3. D. P. Moynihan, «Epidemic on the Highways», *The Reporter*, 30 Απριλίου 1959.

4. «Καθαρός Αέρας και Αέρας Κοπανιστός: Η εμφάνιση της «ατμοσφαιρικής κρίσης» στα '70s και η κρατική της χρησιμοποίηση», *Antifa* #89, 03/2024.

5. European Conference Of Ministers Of Transport, «Council Of Ministers Resolutions» Χάγη, 5/10/1960.

6. «British Drivers Taking To Wagon; New Breath Test Portends Changes in Pub Life», *The New York Times*, 15/10/1967.

7. «Μέθοδος ανιχνεύσεως χρήσεως οίονονευματωδών υπό οδηγών αυτοκινήτων», *Ελευθερία*, 19/6/1963.

8. Βλ. «Διάταξις δια τον Τρόπον Διαπιστώσεως Χρήσεως Οίονονευματωδών Ποτών υπό των Οδηγών» και «Απαγορεύονται Πορεία και Διαδηλώσεις δια λόγους Δημ. Τάξεως και Κυκλοφορίας», *Η Καθημερινή*, 7/4/1967. Τα δύο μονόστιλα βρίσκονται πλάι-πλάι.

9. «Εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως δημοσιεύθη απόφασις δια τον έλεγχο της μέθης των οδηγών», *Μακεδονία*, 11/6/1967.

10. «Αναλαμβάνεται εκστρατεία δια την πρόληψιν των τροχαίων δυστυχημάτων εις όλην την χώραν», *Μακεδονία*, 5/11/1971.

11. «Αιφνίδιος έλεγχος των οδηγών δια της μεθόδου του Αλκοτέστ», *Μακεδονία*, 18/5/1971.

12. *Μακεδονία*, 21/5/1971.

13. Craig Reinerman, «The social construction of an alcohol problem: The case of Mothers Against Drunk Drivers and social control in the 1980s», *Theory and Society* #1, 01/1988.

14. Michael W. Neustrom & Kathy Lynn Cook, «Roadblocks and Drunk Driving: A Time Series Analysis», *American Journal of Criminal Justice* Vol. XV, # 2, 1991.

15. Βλ. ενδεικτικά Α. Γιάνναρου, «—Τι θα πάρετε; —Μια σόδα, παρακαλώ», *Η Καθημερινή*, 02/02/2026.

16. «Λίμνη» από αλκοόλ στα αζήτητα προκαλεί η ιστορική πτώση στην παγκόσμια ζήτηση», *Η Ναυτεμπορική*, 18/01/2026.

17. «Fighting MADD», *Modern Drunkard*, 08/2002.

18. *Αστυνομική Επετηρίδα 2024*, Πίνακας 147, διαθέσιμο στο astynomia.gr

19. Αλ. Παπαελάς, «Αλκοτέστ και Πειθαρχία», *Η Καθημερινή*, 10/12/2025.

«ΠΩΣ ΚΑΤΕΛΗΞΑ ΣΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ, ΟΥΤΕ ΚΑΤΑΛΑΒΑ» ΝΙΩΘΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΚΟΚ ΣΤΟ ΤΟΜΑΡΙ ΣΟΥ

-Ρε φίλε, πες μία τι έπαθες γιατί τα άκουσα αλλά δεν τα πίστευα...

-Κοίτα, εγώ είχα βγει μετά τη δουλειά να πιω μια μπίρα. Ε, ήπια δύο. Κι όπως γυρνούσα με το μηχανάκι, ένας τύπος ξεπαρκάρει το αμάξι του και πάει να κάνει κι αναστροφή στο αντίθετο ρεύμα. Και με χτυπάει και ξαφνικά στριφογυρνάμε στην άσφαλο κι εγώ και το μηχανάκι. Ευτυχώς δεν χτύπησα πολύ, κάτι γρατζουνιές και κάτι μελανιές μόνο.

-Πάλι καλά να λες.

-Ε, ναι. Ο άλλος έχει μείνει στο τιμόνι του και με κοιτάει τρομαγμένος. Σηκώνομαι λοιπόν χαλαρός και του λέω «όλα καλά, φίλε, δεν χτύπησα, δεν πειράζει, έλα να κάνουμε φιλική να μου καλύψει η ασφάλειά σου τη ζημιά στο μηχανάκι». Κι εκεί μού τα γυρνάει ο τύπος. Γιατί στ' αρχίδια του που παραλίγο να με στείλει αδιάβαστο· αυτό που τον ένοιαζε ήταν το ζαντολάστιχο του που στράβωσε. Και άκου τι κάνει: την ψυλλιάζεται ο τύπος ότι «Πέμπτη βράδυ είναι, όλο και κάτι θα έχει πει ο μαλάκας», ήξερε και τη διαδικασία και φωνάζει αυτός τροχαία! Ενώ φταίει!

-Πωωω, καλά αυτός προφανώς θα' ξερε κι ότι το αυτοκίνητο έχει παραπάνω όριο στο αλκοόλ από τις μηχανές (0,24 αντί για 0,09). Θα 'νιωθε και άνετα με τους μπάτσους, όχι σαν εσένα που με το που τους βλέπεις σκέφτεσαι ότι θα σε τραβήξουν.

-Γιατί άδικο έχω; Αφού ακόμα και τώρα που με είχαν στουκάρει, εγώ την πάτησα κι αυτός την έβγαλε λάδι. Γιατί μου έκαναν αλκοτέστ κι οι δύο μπίρες έβγαλαν 0,13. Κι εν έτει 2026, αυτό από μόνο του είναι 350 ευρώ πρόστιμο. Σε συνδυασμό με την εμπλοκή στο ατύχημα κιόλας, ανεξαρτήτως του ποιος φταίει, είναι αυτόφωρο. Ποινικά κολάσιμος για δύο μπίρες, φίλε, εγκληματίας που με τράκαραν.

-Τι παράνοια είναι αυτή ρε; Να παίζει ζούγκλα έξω, να είσαι όλη μέρα στο τρέξιμο και να πακετωθείς απ' τη μπιρίτσα που ήπιας για να την παλέψεις. Εσύ αυτόφωρο κι ο ρουφιάνος που έφταιγε κιόλας, σπιτάκι του κύριος!

-Α, και τη μηχανή ήρθε και την πήρε γερανός παρ' όλο που είχε ήδη φτάσει ένα φιλαράκι που μπορούσε να την πάρει αυτός. Και βρίσκομαι ρε φίλε να περνάω όλο το βράδυ σ' ένα κελί, να μου βγάζουν τα κορδόνια κι όλη την υπόλοιπη διαδικασία, και να με σέρνουν το πρωί στο δικαστήριο δεμένο με χειροπέδες με κάτι άλλους κατηγορούμενους επίσης για τροχονομικά. Και να βρίσκεσαι προσοχή μπροστά στο θέατρο του παραλόγου με τη δικαστίνα να πρωταγωνιστεί, τους μπάτσους ταξιθέτες και εμάς κομπάρσους να κάνουμε τον μαλάκα. Και να σε κοιτάει η δικαστίνα με το ταξικό της φίλτρο, όσο εσύ έχεις έρθει άυπνος, με χειροπέδες, γρατζουνισμένος, χτυπημένος και λερωμένος, με χτεσινά ρούχα, στομάχι άδειο και στόμα που εδώ και 15 ώρες έχει αγγίξει μόνο τσιγάρο.

-Ναι, κι αυτή φιγουρίνι πίσω απ' την έδρα. Και κάπως έτσι, μ' ένα βράδυ στο κελί κι ένα πρωί στο δικαστήριο, καίγεται ήδη μία μέρα. Αλλά το μαρτύριο δεν σταματά εκεί, σωστά;

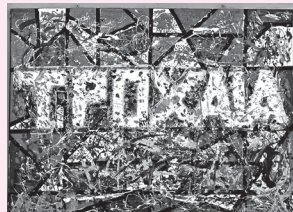
-Σωστά, γιατί αφού παίρνω δικάσιμο και πάω σπίτι μου, την άλλη μέρα πρέπει να πάω πάλι απ' το πρωί να στηθώ στην ουρά της Τροχαίας για να πάρω το χαρτί για τη μάντρα που μου ψείρισε το μηχανάκι και ζητάει λύτρα: άλλα 100 ευρώ.

-Πρέπει να γινόταν πανικός στην ουρά, ε;

-Γάμπσε τα. Ουρά που έφτανε έξω στον δρόμο, και ένας-ένας μπαίναμε στο γραφείο του αξιωματικού. Αν είχες μπλε ταυτότητα, στο γραφείο έπαιρνε 4 λεπτά. Αν ήσουν μετανάστης έπαιρνε 10. Το μέτρησα. Σύνολο εγώ περίμενα δύο ώρες και κάτι. Η σύνθεση φίλε όμως ήταν τρομερά διδακτική. Η συντριπτική πλειοψηφία ήταν μηχανάκια, κυρίως ντελιβεράδες. Πάνω απ' τους μισούς ήταν μετανάστες, οι υπόλοιποι φιγούρες σαν κι εμένα, και ένας-δύο ξέμπαρκοι γονείς γιάπηδων που ήρθαν γιατί βαριόταν να έρθει



-Να σε τρακάρουν και να βρίσκεσαι με χειροπέδες ρε φίλε.



-Ωραία επάγγελμα, ε; Να ψειρίζεις οχήματα ζητώντας λύτρα με τη βοήθεια της αστυνομίας.



-Το ντεκόρ στην ουρά της τροχαίας ήταν έτσι: από τη μία δέθεν ψαγμένο στριτ αρτ που σχηματίζει τη λέξη τροχαία κι από την άλλη ο Άγιος Αρτέμιος, προστάτης «της αστυνομίας» και «των όρχεων». Ταιριαστό. Ε, εγώ εκείνο το βράδυ έμπλεξα και με τους μπάτσους και μ' ένα αρχίδι...

ο κανακάρης τους. Αλλά οι περισσότεροι ήταν, πώς να το πω, «δικοί μας» ρε φίλε...

-Ε, λογικό, ποιοι τρώνε το πακέτο;

-Σκέψου, είχα πιάσει συζήτηση μ' έναν στην ουρά και μου κάνει, «εδώ φίλε είναι η νέα ουρά του ΙΚΑ». Και πράγματι σαν ουρά του ΙΚΑ ήταν: είχε φουλ ιστορίες αναμεταξύ μας για το κυνήγι που τρώμε, όσο η (εννοείται μασκοφορεμένη) μάνα του γιάπη γκρίνιαζε στους μπάτσους ότι «δίκιο έχετε που κόβετε πρόστιμα, αλλά πού είναι το ψηφιακό κράτος να εξυπηρετηθούμε πιο γρήγορα;»

-Να 'χεις όλην αυτήν την ταλαίπα, να 'χεις κι αυτήν, ε...

-Και δεν έχω τελειώσει. Φεύγω απ' την Τροχαία και πάω στη μάντρα. Τράβα δηλαδή και μέχρι Ρέντη· χωρίς να έχεις μηχανάκι, ε! Μάνι-μάνι πάει και δεύτερη εργάσιμη χαμένη. Και φτάνω, φίλε, εκεί και ακούω τον μαντρά να λέει στο τηλέφωνο «σε κλείνω να εξυπηρετήσω κάτι πελάτες». Κι εξοργίζομαι ρε! Γιατί δεν είμαι πελάτης, ρε φίλε, δεν ήρθα να αγοράσω κάτι που μου άρεσε. Τα γαμπσιάτικα ήρθα να πληρώσω για να πάρω το παπί μου.

-Πόσο πήγε δηλαδή όλο το μαλλί;

-Κάτσε να σου κάνω σούμα: 350 πρόστιμο, 100 γερανός, είμαστε στα 450 συν όσο πάνε τα δικαστικά. Βάλε κι ένα βράδυ στο κελί και δύο εργάσιμες χαμένες, βάλε κι ότι μου πήραν το δίπλωμα για έναν μήνα και δεν μπορώ να πάω δουλειά. Ε, αν δεν είναι αυτό απαγόρευση κυκλοφορίας, τότε τι είναι;