

N:o 34.

Ank. till Riksd. kansli den 10 maj 1905, kl. 7 e. m.

Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 4, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående beredande af erforderlig vård åt sjuka personer vid deras transport å statens järnvägar.

Utskottet har till förberedande behandling fått mottaga en af herr *K. L. Johansson* i Stora Mellby inom Andra Kammarerna väckt motion, n:o 271, så lydande:

Vår tids människor vilja resa, och de vilja resa fort, billigt och bekvämt. Och därom är ju intet ondt att säga. Tvärtom anser man sig böra göra allt för de resandes bekvämlighet. Järnvägsstyrelserna anstränga sig för att, så vidt möjligt är, gå allas önskingar till mötes; och ångbåtarna inredas med all möjlig komfort, för att icke säga lyx.

Men ändå finnes det många, hvilka hafva svårt att färdas, och för vilkas bekvämlighet man hittills gjort för litet.

Hvem har icke under sina resor någongång sett en sjukling, som stapplat sig fram eller som burits af sina vårdare? Och huru många äro icke de sjuka, som endast med yttersta varsamhet kunna transporterats, och som därför ofta taga skada till sitt lif på grund af svårigheterna vid transporterering till eller från hemmet, till eller ifrån lasarettor och sjukstugor.

Bih. till Riksd. Prot. 1905. 8 Saml. 2 Afd. 2 Band. 32 Häft. (N:o 34). 1

Nu kan naturligtvis hvarken vår regering eller Sveriges Riksdag afvända alla dessa transportsvårigheter; men hvad som är både möjligt och önskvärdt, det är, att en särskild omvårdnad ägnas *sådana svårt sjuka, som transporteras å statens järnvägar.*

Frågan blir därför denna: kunna och böra några åtgärder vidtagas för att minska eller undanröja dessa transportsvårigheter? Svaret å denna fråga kan icke gärna blifva annat än kraftigt jakande.

Visserligen kan man äfven under nuvarande förhållanden anskaffa *möjlighet* till bättre utrymme och större bekvämlighet genom medpassagerares tillmötesgående eller genom att lösa två eller flera biljetter. Men många af de transporterade sjuklingarne äro fattiga och nödgas därför att hellre utstå, snart sagdt, hvilken vedermöda som helst, än att offra svärförvärfvade penningar för bekväm plats vid resa.

Och äfven om man uppofrar penningar för att underlätta transporten af de sjuka, kunna de i allt fall i regeln icke undgå att vara till besvär för sina medresande och själfva lida af trängseln med dem.

Sängliggande sjuka kunna ju transporteras i finka eller godsvagn mot särskild afgift; men klart är, att man icke där kan, synnerligast vintertiden, bereda den sjuke jämn och lämplig värme och luftväxling. Finkan särskildt, som ju i regeln placeras sist i tåget, slänger och skakar mer än de öfriga vagnarna och är därför olämplig för forsling af sjuka personer.

Icke sällan förekommer det, att epidemiskt sjuka forslas till epidemisjukhus, och att järnvägen därför måste anlitas. Epidemiskt sjuka skulle ju strängt isoleras för undvikande af smitta. Men huru skall en sådan isolering kunna ske på tåget under nuvarande förhållanden? Sjuklingen reser tillsammans med öfriga passagerare, och sjukdomen kan då, ouppmärksamman och obevakad, spridas i vida kretsar. Och ju flera sådana sjuklingar, dess värre.

För att afhjälpa de många svårigheter, som ännu möta vid de sjukas transport, lärer man börjat anordna särskilda sjukkupéer å vissa enskilda järnbanor. Det har sagts, att man gjort så å Uppsala—Gäffe och Gäffe—Dala järnvägar.

Min åsikt är, att särskilda sjukkupéer borde till erforderligt antal anordnas i några statens boggiévagnar, och inrättas så, att de vore isolerade, att de ägde egen ingång utifrån, att de lätt kunde rengöras, eventuellt smittrenas (desinficieras), och att de förlades så i tåget, att skakningen vore så obetydlig som möjligt. Jag är icke fackman i denna fråga, och jag kan således icke framställa något ofelbart förslag om, huru detta skall ordnas. Men jag har, liksom säkert många med mig, sett så många svårigheter och bekymmer härvidlag, att jag ansett mig böra hemställa om statsmakternas hjälp för att underlätta lidande medmänniskors transport å statens värvägar. Vidtager staten å sina järnvägar sådana anordningar, skola otvifvelaktigt de enskilda järnvägarne också mera allmänt tillse, hvad som göras för att underlätta de sjukas järnvägsresor.

Kostnaden för sådan transport bör naturligtvis ställas så billig som möjligt, och *något* tåg om dagen bör vara försedt med sådan sjukkupé utan förutbeställning.

På grund af hvad jag sålunda anført, hemställer jag vördsamt, att Riksdagen ville besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det tacktes Kungl. Maj:t låta verkställa fullständig utredning angående de åtgärder, som lämpligen kunna vidtagas för beredande af erforderlig vård åt sjuka personer vid deras transport å statens järnvägar, samt därefter till Riksdagen inkomma med det förslag, hvartill utredningen kan gifva anledning.

Med anledning af motionärens antydan, att af honom önskade anordningar redan vore införda och pröfvade vid *Uppsala—Gäfle* och *Gäfle—Dala järnvägar*, har utskottet inhämtat underrättelse om huru härmed förhåller sig. En upplysande redogörelse härför är lämnad i ett föredrag »Om transport af svårt sjuka och sårade på våra järnvägar», hållet vid Nordisk kirurgisk förenings möte i Göteborg 1904 af lasarettsläkaren *Per Söderbaum* i Falun samt offentliggjordt i Uppsala läkareförenings förhandlingar för samma år (Ny följd, tionde bandet, häften 1 och 2 ss. 91—96). Föredragshållaren yttrar däri bland annat:

Bekvämligheten för friska passagerare har under årens lopp allt mera ökat; på somliga tåg kan man till och med tala om lyx i personvagnarna. Jag tror ock, att boskapens transporter väsentligen förbättrats. I alla händelser föres dess talan ifrigt och skickligt af de alltid påpassliga djurskyddsvännerna. Förbättringen af de svårt sjukas och skadades transport är däremot mycket liten. Vanligen väljes ett af de två sätten: ettdera köper sig den sjuke en 2:dra klass biljett och får, väl mera af barmhärtighet än rättighet, ligga påklädd på en soffa; eller också, om hans tillstånd är särdeles klent, ligger han i en mer eller mindre provisorisk säng, som ställes in i en finka. Denna dörr öppnas vid alla eller nästan alla stationer, och är det då vintertid 20° kallt eller därunder, kan man lätt tänka sig, att transportsättet är hvarken behagligt eller nyttigt för den sjuke.

Det kan ej vara likgiltigt för en patient med t. ex. perforationsperitonit eller en svår, komplicerad fraktur, om han i timtal blir plågad af en dålig transport. Krafterna uttömmas så grundligt, att en operation omedelbart efter inkomsten till sjukhuset blir synnerligen vådlig och bäst uppskjutes, till dess patienten hämtat sig från transportens besvärligheter, om sjukdomens beskaffenhet ej med nödvändighet fordrar ett direkt ingrepp.

Man har nog också delvis försökt att komma till förbättringar i transportsättet. Så orsakade den hotande koleraepidemien för några år sedan, att särskilda sjukvagnar anskaffades på åtskilliga järnvägar. På statens järnvägar finnas sålunda 6, säger sex, sjukvagnar af gammal modell i korta f. d. 3:dje klass vagnar, hvilka af järnvägsstyrelsen själf förklarats såsom »troligen ej tidsenliga». De äro placerade vid de större stationerna och få användas efter anmälan och

mot särskild taxa. På Bergslagsbanan (mellan Falun och Göteborg) finnas 5 sådana vagnar, dock af något förbättrad konstruktion, däraf 2 inom Dalarne: i Falun och Ludvika. Denna bana äger sålunda mycket rikligare tillgång på sjukvagnar än statsbanan. Äfven många andra banor hafva sådana sjukvagnar, för hvilkas fördelning det ej lönar mödan att redogöra.

Dessa vagnar utgöras af en omkonstruerad 3:dje klassens vagn eller en finka med plats för 1—2 sjuka och en förare. Det första intrycket af dem är gynnsamt, men vid närmare granskning befinnas de mycket olämpliga. Med en belastning af 2—3 personer och med sängen utan fjädrar stående på vagnsbotten skaka de betänkligt. Då de därjämte ej få insättas midt i tåget, där de skulle pressas af de tunga boggievagnarna, är det föreskrifvet, åtminstone på statsbanorna, att de skola sättas sist i tåget, då de komma i samma förhållande som sista personen i en slängpolska: de slänga betydligt. De blifva sålunda ej behagliga att åka uti, och jag har ej hört, att samma person varit frestad att begagna dem en andra gång efter förut vunnen erfarenhet. Dessutom lärer det ej vara så godt med värmeförhållandena om vintrarna.

Oafsedt alla dessa olägenheter kan en sådan sjukvagn, som skall beställas i hvarje fall och många gånger behöfver $\frac{1}{2}$ —1 dag för att komma efter beställning, omöjligt fylla rimliga fordringar på en sjuktransportvagn. Om vi endast fästa oss vid det penetrerande magsåret, som ju bör opereras inom de första 6 eller sist 12 timmarna för att lämna en mortalitet af endast ungefär 20 %, kan ju ett sådant genom en enkel försenad transport förvärras därhän, att mortaliteten blir 60—70 %, det vill säga att den fördröjda transporten ensam för sig affifvat 40—50 af 100 transporterade. I alla händelser skulle vanliga resande aldrig finna sig uti att behöfva tinga på plats och vagn på förhand. De sjuka hafva i regel angelägnare ärende än de friska, och dock måste de finna sig uti dessa omvägar.

Hvad priset angår, kostar biljetten för en sjuk i sådan vagn 30 öre per kilometer i snälltåg men 25 öre i blandadt tåg, sålunda 5 à 6 gånger som biljetten för en frisk. På Bergslagsbanan skola lösas 6 stycken enkla 3:dje klassens biljetter i snälltåg men 4 biljetter i blandadt tåg, då dock den sjuke får hafva en förare med sig.

Då den sjuke föres i finka, betalas 2 enkla 3:dje klassens biljetter för den sjuke. För samma pris kunna numera 2 enskilda järnvägar ordna patientens forsling på ett fullt tillfredsställande sätt.

Innan jag går till detta, vill jag nämna, att på statens järnvägar man håller på att iordningställa vagnar för transport af sinnessjuka, detta visserligen ej för de sjukas skull, utan för att dessa ej skola störa de friska.

Emellertid bragtes transportfrågan på tal i Dalarnes landsting 1902, som gaf Falu lasarettsdirektion i uppdrag att söka aftala om ett bättre transportsätt för de sjuka på järnvägarna. Denna fråga blef det min lott att söka utreda. Jag vände mig då till min kollega i Gäfle, dr *Lindström*, som lifligt intresserade mig för saken och upplyste mig, att trafikdirektör *Fich* låtit på Uppsala—Gäffe järnväg konstruera en ganska bekväm sjukkupé midt i en boggievagn, samt att en sådan följde med ett tåg i hvardera riktningen dagligen. Redan genom att

denna kupé är lika tillgänglig på tåget som hvarje annan passagerareplats, framstår denna anordning som lämplig. Ännu lämpligare befinnes den vara, då man besinnar, att kupén är ständigt uppvärmd och ligger midt i en boggiévagn, hvarigenom skakning blott obetydligt uppfattas af den sjuke. Vi inbjödo då till Falun flera trafikchefer, som välvilligt emottogo inbjudningen, och fingo samtidigt till samma ställe från Uppsala—Gäfle järnväg en boggiévagn med sjukkupé. Denna gjorde ett godt intryck på samtliga och befanns vara sålunda konstruerad. Ena hälften utgjordes af postkupéexpedition och den andra af 3:dje klassens kupéer med sidokorridor, och midt emellan bägge dessa hälfter låg sjukkupén, som hade dels vanlig ingång från korridoren, dels, där fönstret sitter, dubbeldörrar ända ned till golfvvet, hvilka öppnades inåt. Inredningen utgjordes af 2 soffor, en på vardera sidan, hvilka bägge kunde slås upp mot väggen och därigenom lämna golfytan fri, men den ena soffan var kortare, och vid dess ända fanns ett till taket gående skåp, i hvilket satt och hängde en järnbår med väfbotten, hvilken kunde raskt nedtagas och användas, då den ställdes utmed ena sidan. Dessutom fanns en till båren hörande tagelmadrass, en filt och en lyftklosett.

Hvad transportkostnaden angår, så betalas för den sjuke endast dubbel 3:dje klass biljett. Utom att denna anordning är god, är den sålunda särdeles billig och synnerligt att rekommendera.

Detta exempel manade så till vida till efterföljd, att Gäfle—Dala järnväg för en sådan vagn på ett snälltåg i hvardera riktningen från Gäfle till Orsa, men därvid har det blifvit.

Man behöfver sålunda nya initiativ, så mycket mera som frågan ej löses genom lämpliga anordningar på en eller annan enskild bana.

Till fullständigande af de sålunda lämnade upplysningarna må meddelas, att för *Uppsala—Gäfle—Ockelbo järnvägar* gälla (enligt cirkulär n:o 70, utfärdadt den 26 februari 1902) följande bestämmelser angående befordran af sjuk person:

Sjuka personer, behäftade med epilepsi, sinneslidande, smittosamma eller eljest för omgifningen obehag medförande sjukdom få endast mot villkor, att *hel kupé* för dem betalas, medfölja ordinarie bantåg, och må då medtagas så många ledsagare, som motsvara de öfriga platserna i samma kupé.

Om särskildt anordnad *sjukkupé* i III klass vagn eller i finka finnes i tåget, får den sjuke medfölja mot lösen af *en* enkel III klass biljett, då bår är obehöfzig, och mot *två* enkla III klass biljetter, då bår användes. Afgiften är härvid den samma för barn som för äldre. För ledsagarne gälla vanliga biljetter.

Det tillkommer stationsföreståndare å afgangsstation att om möjligt förvissa sig om, huruvida smittosam sjukdom föreligger, samt i så fall per telegraf eller telefon meddela sig med trafikchefen i och för anordnande af desinfektion. Äfvenledes bör stationsföreståndare å emottagningsstation underrättas om transporten, och skall denne tillse och lämna vederbörande tågpersonal order, att, efter transport af med smittosam sjukdom behäftad person, kupén, eller i vissa fall vagnen, ej blir använd, förr än desinfektion verkställts.

Dessutom kan för sjuk person *packvagn* eller *täckt godsvagn* hyras, hvarvid afgiften utgår enligt i Uppsala—Gäfle järnvägs och Gäfle—Ockelbo järnvägs taxor gifna särskilda bestämmelser.

Då sjukdomen är smittosam, skall sjukkupé eller förhyrd vagn användas, och tillkommer då en afgift af 3 kronor för desinfektion.

Af meddelande från trafikchefen *Magnus Fich* har utskottet inhämtat, att under tiden mars 1904—mars 1905 blifvit i sjukkupéerna å Uppsala—Gäfle—Ockelbo järnvägar transporterade 34 *svårt* sjuka med 18 medföljande vårdare, samt att antalet *mindre* svårt sjuka, som begagnat samma kupéer, varit betydligt större. Ofta hade kupéerna äfven användts för befordran af sinnessvaga. Från alla håll hade banornas styrelse erhållit de varmaste loford för den omtanke, som sálunda visats de sjuka, och från dessas sida hade ingen anmärkning mot anordningarna försports.

För närvarande medfördes sjukkupé två gånger dagligen mellan Uppsala och Gäfle samt tvärtom, och genom samtrafik med Gäfle—Dala järnväg ginge de af Uppsala—Gäfle järnväg anordnade vagnarna med sjukkupéer tur och retur på bansträckan Orsa—Gäfle.

Som svar å en till chefen för kungl. järnvägsstyrelsen framställd begäran om upplysning rörande de åtgärder för sjuka personers transport å statens järnvägar, som för närvarande äro vidtagna, äfvensom beträffande möjligheten af anordnande vid samma järnvägar af särskilda sjukkupéer har utskottet från kungl. järnvägsstyrelsen mottagit en skrifvelse af följande innehåll:

Förutom två särskilda vagnar för transport af sinnessjuka och vagnar för militära sjukhuståg, hvilka senare utgöras af vanliga personvagnar, som, då de skola användas för sjuktransport, förses med särskild inredning, finnas äfven vid statens järnvägar s. k. *sjukvagnar*, afsedda för transport af svårare sjuka eller skadade personer.

Anledningen till iordningställande af det sistnämnda slaget vagnar var, att i början af 1890-talet befarades utbrott af en koleraepidemi, och vidtogos då vid statens järnvägar en del förberedande anstalter i syfte att mildra densammas verkningar. Från denna tid datera sig statens järnvägars nuvarande sjukvagnar, i det att då förändrades 10 st. III-klass personvagnar till sjukvagnar på så sätt, att vagnarnes förutvarande inredning uttogs, vagnsgolfvet belades med asfalt och vagnarne inreddes i enlighet med bifogade ritning samt försågos med i närslutna förteckning upptagna inventarier. Af de 10 vagnarne placerades 4 st. i Malmö, 4 st. i Göteborg och 2 st. i Stockholm. Nu finnas emellertid af dessa vagnar endast 5 st.

kvar, enär 5 st. såsom bristfälliga blifvit slopade. Vid Västkustbanans inköp kom ytterligare en sjukvagn i statens järnvägars ägo. Hela antalet vid statens järnvägar befintliga sjukvagnar utgöres sålunda nu af 6 st.

Användningen af dessa sjukvagnar har varit synnerligen ringa. I de flesta fall verkställas nämligen sjuktransporterna i de vanliga för passagerare upplåtna vagnarne, i hvilka en kupé abonneras, och endast i det fall, att för den sjuke liggplats i säng är nödvändig, hafva sjukvagnarna tagits i bruk, enär utrymmet i de vanliga personvagnarnes kupér icke medgifver införandet af en säng.

Afgiften för transport i sjukvagn är för *en* sjuk med *en* vårdare 30 öre per km. i snälltåg och 25 öre per km. i blandadt tåg i enlighet med af Kungl. Maj:t fastställd taxa. Då sjuktransport företages i abonnerad kupé i vanliga vagnar, utgår ersättningen med biljettpriset för det antal platser, kupéen i fråga innehåller.

Erkännas måste, att statens järnvägars sjukvagnar numera icke kunna anses lämpliga. Vagnarne äro nämligen mycket lätta samt hafva en kort hjulbas, hvarigenom deras rörelse å banan icke blir så lugn och jämn, som för vagnar med detta ändamål är önskvärdt. Då vagnarne därjämte såsom tvåaxliga ur trafiksäkerhetssynpunkt icke böra inkopplas mellan de tunga boggiévagnarne, utan måste sättas i slutet af tåget, försämras härigenom ytterligare deras gång. Antalet sjukvagnar är ock allt för ringa i förhållande till statsbanenärets långa utsträckning för att möjliggöra sändandet af en vagn inom rimlig tid till önskad plats.

Kungl. järnvägsstyrelsen har emellertid haft tanken fäst på denna omständighet och på möjligheten att åstadkomma förbättring i sättet för transport af sjuka å statens järnvägar.

Olika sätt kunna tänkas för transporterornas ordnande. Antingen kunna såsom nu särskilda sjukvagnar inrättas fast till större antal och af lämpligare konstruktion, samt placeras på statens järnvägars större stationer, hvarifrån de kunna rekvireras till önskad plats, eller ock kunna i de vanliga personvagnarne göras sådana anordningar, att inredningen i en kupé med lätthet kan förändras, så att kupén vid behof blir lämplig till sjuktransport. Det första alternativet medför den olägenheten, att användningen af en sjukvagn måste föregås af anmälan i god tid för sjukvagnens sändande till önskad plats, och torde det dessutom blifva förenadt med betydande kostnader att anskaffa tillräckligt antal dylika sjukvagnar. Anordningen torde äfvenledes betydligt fördyra transporten för den sjuke, så vida icke statens järnvägar skola göra förlust på densamma. Hvad åter angår det senare alternativet, torde detta vara det, som närmast kan anses uppfylla fordringarna på ett väl ordnadt sjuktransportsystem. I så fall skulle en vagn med dylik sjukkupé inkopplas i ett tåg hvarje dag å statens järnvägars hufvudlinjer, hvarigenom dagligen möjlighet finnes för sjuktransport utan vidare tidsutdräkt. Det är emellertid att befara, att en hel del passagerare af fruktan för smitta komma att draga sig för att färdas i dylik kupé och denna således ofta får gå tom. Då därtill, till följd af statsbanenärets långa utsträckning, en hel del vagnar med sjukkupé är behöflig, torde äfven denna anordning komma att medföra ganska stora utgifter. För bedömande af behöfliga antalet

vagnar med sjukkupé lämnas här en tablå öfver de tåg å olika linjer, i hvilka dylika vagnar, om detta system fullföljes, synas höra insättas:

Stockholm—Göteborg: tåg	n:is	11	och	12	3	st. vagnar
» —Malmö: »	»	7	»	8	2	»
» —Storlien: »	»	{ 84	»	83		»
		{ 272	»	271	4	»
Bräcke—Jörn: »	»	274	»	273	3	»
Jörn—Boden: »	»	294	»	293	1	»
Krylbo—Mjölby: »	»	39	»	40	1	»
Laxå—Charlottenberg: »	»	74	»	73	1	»
Malmö—Göteborg: »	»	42	»	41	2	»
Falköping—Nässjö: »	»	53	»	54	2	»
						Summa 19 st. vagnar

hvertill komma för reserv och utbyte 5 st. vagnar.

Stockholm den 5 maj 1905.

Mauritz Sahlén.

P. Sundberg.

Ivar Virgin.

Af hvad sålunda blifvit från olika håll anfördt, finner utskottet vara ådagalagdt, att de åtgärder för beredande af vård åt sjuka vid deras forslande å statens järnvägar, som hittills blifvit vidtagna, icke kunna anses tillfyllestgörande, men att tillfredsställande anordningar i detta syfte sedan några år tillbaka varit införda vid ett par enskilda banor och att efter all sannolikhet inga större svårigheter skulle hindra statens järnvägar att följa det sålunda gifna föredömet. I hvilken utsträckning detta lämpligen kunde ske, lär ej med säkerhet kunna bedömas utan en af Kungl. Maj:t anbefalld noggrann utredning, af hvilken ock komme att visa sig, huruvida någon höjning af anslaget till rullande materiel blefve för ändamålet behöflig eller om kostnaderna för anordnande af nödigt antal sjukkupéer kunde bestridas på samma sätt som kostnaderna i öfrigt för järnvägs-vagnars inredning och utrustning.

Utskottet hemställer alltså,

att Andra Kammaren måtte på det sätt bifalla förevarande motion, att den för sin del ville besluta, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhåller, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa fullständig utredning angående de åtgärder, som lämpligen kunna vidtagas för beredande af erforderlig vård åt sjuka personer vid deras transport å statens järnvägar, samt därefter, för den händelse anslagshöjning befinner för ändamålet erforderlig, till Riksdagen inkomma med det förslag, hvartill utredningen kan gifva anledning.

Stockholm den 10 maj 1905.

Å utskottets vägnar:

FRIDTJUV BERG.