

N:o 91.

Af herr **E. Räf**, *om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående berusade personers förhindrande att resa med statens järnvägar.*

Bekvämlighet, luftväxling, human och tjänstvillig tågpersonal torde göra en järnvägsresa i vårt vackra land till en af de angenämaste i hela Europa. I ett fall är dock en resa å våra järnvägar nästan outhärdlig: då man får ett större eller mindre antal berusade personer i resällskap. Och, så långt min erfarenhet sträcker sig, är antalet sådana fall både flera och mycket ledsammare än i något annat land.

Under det jag icke kan påminna mig hafva blifvit besvärad af sådant sällskap på alla mina ganska många resor å de brittiska öarna eller Kontinenten med undantag af en resa i Belgiens största grufdistrikt, där resenärerna i en tredje klass vagn icke utmärkte sig för nykterhet och hyfsning, så är det däremot i vissa delar af vårt land något sällan man vid passerande af en stad får vara obesvärad af ett större eller mindre antal rusiga eller halfrusiga personer. Och det hjälper icke alltid ens att resa i andra klass. Ej många år sedan reste jag till Stockholm på andra klassens sofplats. Då jag lagt mig till hvila på en öfre plats inträdde trenne till synes svagt nyktra personer, som emellertid snart till den grad berusade sig, att de mera påminde om vilda djur än människor. Deras uppkastningar m. m. hade ej förstört blott mina kläder utan äfven golf och väggar samt framför allt luften i kupén, då jag vaknade och försökte komma ifrån detta förstklassiga sällskap i andra klassens sofkupé.

Jag anmälde saken för tjänstgörande inspektoren på Stockholms Centralstation. Det uppgafs sedermera för mig, att en af »hjältarna» hade anställning vid statens järnvägar och förlorade sin befattning för den resan.

Emellertid får man ju vara glad, då man i dylika fall slipper undan öfverfall, ty sådant är ej heller så alldeles uteslutet i vare sig andra eller tredje klassens vagnar.

Men hvad jag i alla fall allra egentligast syftar på, det är det ganska allmänna förhållandet, att man vid passerandet af städer och andra platser, där rusdrycker kunna erhållas, vanligen får in en eller flera berusade personer i tredje klassens kupéer. Sina medresande visa de sedan all möjlig men obehaglig uppmärksamhet. Än bjuda de på brännvin, än på oförskämdt och ruttet tal, än på svordomar i långa banor, än på vis-sång som dryper af orenlighet o. s. v. Och skulle man anmärka något emot deras »sätt att vara», så bjuda de på stryk. Andra akten brukar blifva, att de i bästa fall hänga hufvudet mellan sina knän, eller luta sig emot närmaste granne eller lägga sig på något annat föremål och somna. För den passagerare, som lyckas få plats vid samt se och andas genom ett fönster, är bachihjälten sedermera tämligen oskadlig. Men alla passagerare äro ej så lyckliga. Den, som gjort en längre nattresa i dylikt sällskap, vet, hvad det vill säga att resa i svenska järnvägars andliga och fysiska kloakkupéer.

Den invändningen, att tågbefälhafvaren eller konduktörerna i dylika fall icke gjort eller göra sin plikt, är i kanske några fall berättigad. Men i många fall, som jag själf bevittnat, hafva dessa visst gjort sin plikt och kanske skulle till och med hafva låtit stoppa tåget och kastat ut de berusade, om någon i bestämda ordalag fordrat något sådant. Besinnar man hvad detta kan innebära, blir man dock i många fall betänksam emot en sådan åtgärd. Det innebär ju, att den stackars rusiga människan först offrat af sina penningar, sitt förstånd och sin fysiska kraft på af staten godkända rusdrycksaltaren. Slutligen har han lyckats skaffa sig en järnvägsbiljett och komma in på ett tåg. Men som han nu är i saknad af både förstånd och fysisk kraft ryckes eller kastas han under stor brådska ned ifrån tåget och lämnas fullständigt hjälplös. Om personens ärende var än så angeläget, om han bröt en arm eller ett ben i fallet, om han blir öfverkörd af nästa tåg, om höstregn, snöslask eller bitande köld ödelägger den stackarens hälsa eller tar lifvet af honom ja, allt detta får man ej taga någon hänsyn till.

Jag vill under sådana förhållanden icke vara orsak till att en dylik

stackars människa utkastas; då lider jag hellre nästan hvad som helst. Och vore jag konduktör, så skulle jag sannolikt hellre lägga ned min befattning än under nu antydda förhållanden kasta ut en öfverlastad person ifrån ett järnvägståg.

Och skulle han vara så pass stark, att han kan röra sig, men vild och oregerlig, så blir han ju en fara för de människor han utkastas till och som sakna både polisbevakning och arrestlokal.

Det är ej lätt att råda bot för dessa ledsamheter på våra järnvägar, så länge man ej vill klämma efter krögaren. Ty han vore värd att bära ansvaret för såväl sina kunders genom ruset äfventyrade hälsa och lif som också för den risk de medföra för andra personer och hela samhället. Då kanske han vore något försiktigare med utöfvandet af sitt lagligen skyddade yrke att utskänka brännvin i sedlighetens intresse.

Att slå upp regler i järnvägsvagnar och gifva konduktörer regler och föreskrifter, det har man försökt. Och dessa försök hafva visat, att de äro ungefär lika misslyckade som välmenade.

Vill man allvarligt beifra saken, så måste man därför tillgripa andra och effektivare åtgärder. Och alldenstund rusdryckshandteringen anses tillföra staten och kommuner så stora förtjänster, så behöfver man ju ej vara så nogräknad på styfvern i fråga om undanröjande af de obehag, som denna handtering medför för nyktra och anständiga medborgare.

Redan hafva damerna sina särskilda kupéer och herrarna sina, rökare sina och icke rökare sina. Tar man så behörig hänsyn till de olika klasserna, I, II och III, så kan det sägas, att vi redan hafva minst sju olika slags kupéer eller vagnar utom sofkupéerna. Det torde dock vara mindre lämpligt begära äfven suparevagnar för olika klasser. Dessutom kunde ett sådant arrangement lätt gifva dem föreställningen, att man tolererade supiga passagerare. Tanken på något sådant kan därför knappast realiseras.

Ifrågavarande ledsamheter med rusiga personer på våra järnvägståg torde därför icke kunna afhjälpas på annat sätt än genom att utan någon som helst mannamån emot ena eller andra klassens passagerare anlita något eller några af följande eller ännu effektivare medel.

I samhällen, där rusdrycker försäljas, torde vid hvarje ingång till stationsområdet böra posteras vederbörlig polismakt med uppgift att icke insläppa synbarligen något »ankommen» person.

Vidare torde portvakterna böra åläggas att hafva skarp kontroll i väntsalarna och i bestämda rapporter notera hvarje för bristande nykterhet misstänkt fall. På plattformen torde slutligen böra posteras en polis-

konstapel med uppgift att hindra någon onykter eller oregerlig person, som möjligen undgått förutnämnde polis- eller stationsvakts uppmärksamhet, att afresa med tåget, hvarjämte han bör vara pliktig att i bestämda rapporter notera alla dylika fall.

Genom sådana försiktighetsåtgärder är det sannolikt, att vi på våra järnvägståg skulle slippa bevittna mycket af den uselhet, som vi nu få se och lida utaf. Och i hvarje fall skulle det väl få anses såsom nästan omöjligt för redlost öfverlastade personer att inkomma på ett persontåg.

Men om, oaktadt alla dessa försiktighetsåtgärder, någon mindre nykter person skulle smyga sig in och möjligen i någon vrå fylla på sin florshufva eller också någon vid påstigningen nykter under resans lopp blifva berusad, så bör åt sådan person finnas reserverad någon särskild afskränkning eller hytt, där han inlåses, tills slutstation för hans resa eller station med polisbevakning passeras, då han utföres ur tåget för att omhändertagas af andra människor eller vederbörande polis.

Det bör i dylikt fall åligga konduktören att i bestämda rapporter noggrant notera, hvad som passerat.

Slutligen torde i hvarje järnvägsvagn eller annars å tåget böra finnas en anteckningsbok, däri passagerare kunna anteckna sina anmärkningar emot medpassagerares uppförande under resan. Dessa anmärkningar torde dock icke anses böra föranleda något i annat fall än där den, som gjort anteckningen i fråga, äfven gifver sina anmärkningar tillkänna för tjänstgörande järnvägsinspektör å station under samma resa eller också sedermera anmäler saken för högre befäl vid samma järnväg eller järnvägar.

Afskrift af rapporter från polisman, portvakt och konduktör torde böra aflämnas till polismyndigheten i det samhälle, hvarifrån den rusige löst sin järnvägsbiljett. Därigenom kunde man kontrollera, om vederbörande polis- eller stationsvakt »sett emellan fingrarna» eller varit vårdlös vid bevakningen.

Ett dylikt verkligt system af bevakning emot rusdrycksbruk och berusade personer samt deras ord och handlingar under järnvägsresor skulle helt säkert göra det mycket behagligare för både konduktör och resande samt förlägga hufvudparten af ansvaret dit det bör läggas, nämligen till det samhälle, som lämnat ruset och samma samhälles poliskår.

Med dessa anvisningar till praktiska åtgärder och ej blott anslag af diverse »underrättelser och råd för resande» får jag härmed anhålla, det Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla,

att Kungl. Maj:t måtte gifva Kungl. järnvägsstyrelsen i uppdrag att vidtaga åtgärder, hvarigenom berusade personer i möjligaste mån hindras att resa med statens järnvägar.

Stockholm den 24 januari 1908.

E. Räf.
