

## Nr 301.

Av herrar **Olsson** i Rösta och **Persson** i Trången, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 330, angående godkännande av tullverkets utgiftsstaten för år 1922 m. m.

I sitt till Kungl. Maj:t överlämnade förslag till reglering av tullverkets staten för år 1922, på vilket förslag den nu avlätna Kungl. Maj:ts proposition nr 330 grundar sig, föreslår kungl. generaltullstyrelsen en klassificering av tullförvaltartjänsterna i riket huvudsakligen på grundval av den uppdelning, som gjorts av 1914 års tullkommission i dess förslag till avlöningsreglemente (sid. 120).

Nämnda kommission har hänfört tullförvaltartjänsten i Storlien till klass 4, d. v. s. den lägsta, dock med tydligt framhållande av, att dess förslag i klassificeringsfrågan ej vore att anse som slutgiltigt.

Såsom grund för sagda förslag, vilket sålunda närmast synes vara att anse som ett utkast, har lagts dels en av kommissionen verkställd indelning av tullkamrarna i olika »typer» efter göromålens beskaffenhet, dels en för ändamålet utarbetad statistisk poängtabell. I det förra hänseendet finner man, att Storliens tullkammare, i avseende på kamerala och tullbehandlingsgöromål vore hänförlig till en högre typ än den lägsta, samt att allenast i fråga om bevakningsgöromål sagda tullkammare borde räknas till lägsta typen. Detta förhållande, som av naturliga skäl är gemensamt för samtliga järnvägstullkamrar vid norska gränsen, har dock ej utgjort något hinder för att de båda sydligare gränstullkamrarnas, Charlottenbergs och Mons, tullförvaltartjänster hänförs till högre klass än 4:e, ehuru poängtalet för Mons tullkammare är detsamma som Storliens. Under sådana förhållanden kunde man väntat sig en motivering för kommissionens av kungl. generaltullstyrelsen biträdda ståndpunkt i fråga om Storlien, men någon sådan återfinnes ej.

I fråga om ovannämnda statistiska poängtabell — mot vars riktighet i och för sig intet läres vara att invända och vars vittnesbörd torde ha tillmätts stor vikt — är att märka, att dess utslag för en tull-

*Bihang till riksdagens protokoll 1921. 4 saml. 116 häft. (Nr 301–302.)* 1

plats av Storliens art — alltså även för övriga järnvägstullkamrar vid gränsen — måste bli i hög grad missledande, i ty att en stor del av det arbete, som här förekommer, icke blivit och svårigen kan bli föremål för statistiska uträkningar. På en plats, där så gott som inga trafikanter finnas boende, utan allt tullbehandlingsarbetet utföres för firmor eller personer på andra orter, blir skriftväxling, telefoning och telegrafering av nöden i helt annan utsträckning än vid tullkamrar, där de flesta varuägarna själva eller genom speditörer såsom ombud äro i tillfälle att muntligen lämna och mottaga upplysningar. I själva verket är den skriftväxling, som måste föras å en gränstullkammare med trafikanter å ömse sidor om gränsen, av lika tidsödande som tålamodsprövande slag.

Att Storliens tullkammare, oaktat ovan påpekade ogynnsamma förhållande, vartill skulle kunna läggas flera, i sagda poängtabell nått talet 21, högst av alla de tullkamrar, som enligt kungl. generalltullstyrelsens förslag skulle hänföras till lägsta klassen och avsevärt högre än eller lika högt som ett stort antal tullkamrar, som ansetts böra föras till högre klass, är under sådana förhållanden ägnat att — enbart det — ge kraftigt stöd åt kravet på Storliens tullkammares placering i den klass, dit den på grund av sitt poängtal uppenbarligen hör.

I avseende på arbetsmängden vid tullkammaren i fråga är därjämte att märka, att genom inlandsbanans och dess bibanors utbyggande till ett hela Norrland omfattande järnvägsnät, stora delar av vårt land över Storlien på senaste tiden satts eller snart komma att sättas i järnvägsförbindelse med Västerhavet samt att färdigbyggandet av bandelen Östersund—Sveg torde komma att medföra, att Härjedalens och Dalarnas ut- och införsel i avsevärd omfattning ledas över Storlien.

Det torde sålunda vara tydligt, att göromålens *mängd* i och för sig utgör fullt skäl för Storliens tullkammares hänförande till klass 3. Rimligtvis torde emellertid hänsyn också böra tagas till göromålens *beskaffenhet*.

Härom uttalar sig 1908 års tullkommission (å sid. 81) uti sitt betänkande: »De vid gränstullkamrarna förekommande göromålen äro vidare av en säregen och ofta mycket grannlaga natur samt ställa synnerligen stora krav på personalens omdömesförmåga och duglighet i tjänsten. Särskilt den betydande trafiken av resande samt den omständighet, att i flertalet fall tullbehandling av gods äger rum utan att ägaren därvid är närvarande, utöva härvid inflytande.» Vidare heter det (å sid. 82) i sagda kommissions betänkande: »Det torde ock kunna befaras, att därest icke åt föreståndarne för ifrågavarande tullplatser

beredes en ställning, som mera än den nuvarande motsvarar dem åliggande ansvar och särdeles ansträngande tjänstgöring, svårighet skall möta att till dessa befattningar erhålla personer med erforderlig kompetens, helst som klimat- och övriga naturförhållanden i de trakter, där gränstullkamrarna äro förlagda, ingalunda äro ägnade att göra ifrågasvarande befattningar eftersträvansvärda.» Och om chefskapet för gränstullkammaren i Haparanda heter det (å sid. 214): »Beträffande tullförvaltartjänsten i Haparanda har anledningen till uppflyttningen (i högre klass än i anseende till arbetsmängden eljest kunde ifrågakomma) varit platsens egenskap av gränsort.»

Tullkamrarna vid norska gränsen förestodos vid tiden för ovan nämnda kommissions verksamhet av kontrollörer, vilka då voro lägre avlönade än tullförvaltare, och kommissionen yrkade på, att föreståndarne skulle uppflyttas i tullförvaltargraden. Enligt senare uppgjorda förslag till avlöningsreglemente är emellertid förhållandet omvänt, en tullförvaltare av klass 4 får mindre, en tullförvaltare av klass 3 blott lika mycket i avlöning som en kontrollör.

För tullkammarföreståndarens i Storlien vidkommande uppstår det mycket anmärkningsvärda förhållandet, att han på grund av göromålens krävande och ansträngande art nedflyttats från ett högre till ett lägre löneplan, en verkan som säkerligen aldrig avsetts med tullkammarens förändring till »självständig, direkt under generaltullstyrelsen lydande, med tullförvaltare såsom chef», medan den förut lytt under tullkammaren i Östersund och föreståtts av en kontrollör.

Ingen torde vilja påstå, att en gränstullkammarföreståndares arbetsuppgift blivit mindre krävande under de år, som förflutit, sedan ovan återgivna omdömen nedskrevos, utan tvärtom, och detta torde framstå med all önskvärd tydlighet, om man påminner sig den mängd nya författningar, som sett dagen under det sista årtiondet, av beskaffenhet att på ett mer eller mindre genomgripande och varaktigt sätt öva inflytande på tulltjänsten.

I ett av 1908 års tullkommissions ovan anförda uttalanden framhålls, att klimat- och naturförhållandena i de trakter, där gränstullkamrarna äro förlagda, ingalunda äro ägnade att göra dem eftersträvansvärda såsom tjänstgöringsplatser, vadan rekryteringssvårigheter i fråga om lämpliga föreståndare befarades uppstå. I själva verket vidröres här ett nytt, kraftigt skäl för kravet på en mindre ogynnsam klassificering av tullförvaltartjänsten i Storlien.

Stationssamhället Storlien ligger inom den arktiska fjällregionen av vårt land, omkring 600 meter över havet och 16 mil från närmaste

svenska stad, åtta och en halv respektive fyra och en halv mil från närmaste svenska läkare och präst. Under vissa årstider, synnerligast hösten och förvintern, är klimatet särdeles påfrestande, utmärkt av skarpa växlingar mellan värme och köld, långvarig och häftig nederbörd i förening med våldsamma stormar. Ofta förbjuder väderleken vistelse utomhus utöver det oundgängliga flera dygn i sträck.

Väderleksförhållandena, synnerligast vinterns snöstormar, inverka i hög grad hindrande på järnvägstrafiken, som mången gång orsakar utsträckt nattarbete, störande ej minst på grund av sin oberäknelighet.

Att det måste vara en gärd av rättvisa mot tjänsteinnehavaren att genom icke uppenbart ofördelaktiga avlöningsvillkor avhålla honom från att vid första tillfälle, som yppar sig, söka transport till annan ort med bättre klimat och mindre krävande tjänstgöring, torde vara fullt tydligt.

Vid en nära till hands liggande jämförelse i avlöningshänseende med statens järnvägars personal i Storlien bör bland annat hållas i minnet, att denna äger den på en sådan ort synnerligen värdefulla förmånen av fria resor, ej blott för egen person utan ock i viss omfattning för familjemedlemmar, tjänarinna inräknad, samt med viss inskränkning fria frakter för matvaror och andra förnödenheter. Vilken förmånligare ställning dessa rättigheter skänka järnvägspersonalen — vars löneförmåner i förbigående sagt synas oss mycket rundligt tilltagna — i jämförelse med den alla dylika förmåner saknande tullpersonalen, framgår fullt tydligt, när det upplyses, att Storliens stations-samhälle saknar icke blott prästerskap och läkare, utan även hantverkare och handelsbod. Allt måste skaffas från andra orter, ofta långväga ifrån, och en mängd dyrbara resor bli ofrånkomligen nödvändiga. Med de höga frakter och biljettpriser, som för närvarande råda å statens järnvägar, innebär detta en oerhörd stegring i levnadskostnaderna, utan motstycke å någon annan ort i riket, där tullkammare finnes inrättad, utom Riksgränsen. Tilläggas bör kanhända i detta sammanhang, att personalen vid tullkammaren i Mon av därvarande enskilda järnvägsförvaltning tillerkänts rätt till fribiljetter i stor utsträckning.

Utföres jämförelsen med förhållandena vid statens järnvägar vidare, finner man, att den omständigheten att så kallad samtrafik med en annan järnvägsförvaltning förmedlas över Storlien — där ett annat lands mer eller mindre främmande förhållanden ständigt träda en till mötes och där beröringen med det främmande landets myndigheter och tjänstepersonal kräver ett visst större mått av både vaksamhet och varsamhet — föranlett stationsinspektorstjänstens i Storlien uppförande i

högre klass, än den med hänsyn till allenast arbetsmängden å stationen eljest bort hänföras.

Samma tillvägagångssätts tillämpande för tullförvaltartjänstens vidkommande synes sålunda från alla synpunkter äga fog för sig.

På grund av vad ovan anförts, få vi härmed hemställa,

att tullförvaltartjänsten i Storlien uti tullverkets stater för år 1922 måtte uppföras uti klass 3 och icke klass 4.

Stockholm den 8 april 1921.

*N. O. Olsson,*  
Rösta.

*P. Persson,*  
Trången.

---

