

Nr 116.

Av herr **Johansson, Johan Peter**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition om godkännande av tullverkets utgiftsstaten för tiden 1 januari—30 juni 1923 m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 89 angående godkännande av tullverkets utgiftsstaten för tiden 1 januari—30 juni 1923 föreslås i enlighet med kungl. generaltullstyrelsens yrkande en klassificering av tullförvaltartjänsterna i riket huvudsakligen på grundval av den uppdelning, som gjorts av 1914 års tullkommission i dess förslag till avlöningsreglemente, varvid tullförvaltartjänsten i Storlien hänfördes till klass 4, det vill säga den lägsta.

Såsom grund för förslaget till tullkamrarnas klassificering, vilket visserligen anses blott vara ett provisorium, 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 kommunala 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 hänförts till en högre klass än 4:e, ehuru poängtalet för Mons tullkammare icke är högre än Storliens. Ingen som helst motivering för kommissionens av kungl. generaltullstyrelsen biträdda och nu av Kungl. Maj:t godtagna ståndpunkt i fråga om Storlien är likväl till finnandes.

I fråga om ovannämnda statistiska poängtabell — mot vars riktighet i och för sig intet hinder lär vara att invända och vars vittnesbörd torde ha tillmätts stor vikt — är att märka, att dess utslag för en tullplats av Storliens art måste bli i hög grad vilseledande, 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 arbetet utföres för firmor eller personer på andra orter, blir skriftväxling, telefoning och telegrafering av nöden i helt annan utsträckning än å tullkämrar, 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 skötas å en gränstullkammare med trafikanter å ömse sidor gränsen av lika tidsödande som — särskilt vad den norska korrespondensen beträffar — ofta tålamodsprövande slag.

Alla mål rörande härstädes verkställda beslag utföras vid Östersunds rådhusrätt och upptagas i Östersunds tullkammares konfiskationsjournal, men det ligger i dylika ärendens natur, att en stor del av arbetet måste ankomma på den tullförvaltning, där beslaget gjorts.

Att Storliens tullkammare, oaktat ovan påpekade, för den uppskattning i statistiskt hänseende ogynnsamma förhållanden, vartill kunde läggas flere, i sagda poängtabell nått talet 21, högst av alla de tullkamrar, vilka enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle hänföras till lägsta klassen och avsevärt högre än eller lika högt som ett stort antal tullkamrar, vilka 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 är därjämte att märka, att genom inlandsbanans och dess bibanas utbyggande till ett hela Norrland omfattande järnvägsnät stora delar av vårt land nyligen satts eller snart komma att sättas i järnvägsförbindelse med västerhavet, vilket i den mån som normala tider återvända och handelsförbindelser hinna knytas måste medföra stor trafikökning över Storlien. I samma riktning verkar ock det norska järnvägsnätets alltjämt pågående utbyggande. Särskilt bör framhållas, att genom Dovrebanans nyligen inträffade öppnande vunnits en förut saknad bredspårig förbindelse med södra Norges järnvägar.

För varje ny landsända, som genom järnväg sammanbindes med Skandinavien järnbanenät, vinnes möjlighet att utan anlitande av mellanhänder införa varor från Norge annorledes än med post, varvid godset tullbehandlas vid gränsen genom trafikförvaltningens försorg; och erfarenheten har visat, att handlarna ute i byggderna raskt taga denna bekväma utväg till direkta utrikesaffärer i bruk.

Dessutom är att märka, att Norrlands »industrialisering», som medför icke blott ökad livlighet i in- och utförsel utan ock en större mångfald av

till tullbehandling förekommande varor, redan i och för sig måste hava ökat arbete vid Storliens tullkammare till följd.

Den lågkonjunktur, som i allmänhet gjort sig gällande inom vårt lands näringsliv under förlidet år, kännetecknad av stark nedgång i tulluppbörden och minskad varuförsel, har därför *icke* gjort sig gällande vid Storliens tullkammare. Här var trafiken hela fjoråret normal, och uppbörden av tullmedel, som under år 1920 uppgick till endast bortåt 69,000 kronor, *steg* under förra året till över 116,000 kronor, ett förhållande, som, sett mot bakgrunden av den våldsamma *nedgången* i tulluppbörden för riket i dess helhet under förlidet år, torde äga stor beviskraft vid bedömandet av Storliens tullkammarers verkliga betydelse.

Det torde sålunda vara tydligt, att *göromålens* mängd, både med nu rådande och än mer med en i framtiden på goda grunder väntad ökning i varuinförsel och resandeström, i och för sig utgör fullt skäl för denna tullkammarers hänförande till klass 3. Rimligtvis bör emellertid också hänsyn tagas till göromålens *beskaffenhet* och på platsen rådande särskilda förhållanden.

Härom uttalar sig 1908 års tullkommission (å sid. 81 uti sitt betänkande) på följande sätt: »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. 52) uti 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 gränstullkamrar äro förlagda, ingalunda äro ägnade att göra ifrågavarande befattningar eftersträvansvärda.» Och om chefskapet för Haparanda tullkammare heter (å sid. 214): »Be­träffande tullförvaltartjänsten i Haparanda har anledningen till uppflyttningen i högre löne­klass, än i avseende till arbetsmängd m. fl. förhållanden eljest kunde komma i fråga, varit platsens egenskap av gränssort.»

Tullkamrarna vid norska gränsen förestodos vid tiden för ovannämnda kommissions verksamhet av kontrollörer, vilka då voro lägre avlönade än tullförvaltare, och kommissionen yrkade på, att föreståndare skulle *uppflyttas* i tullförvaltar­graden. Enligt senare uppgjorda förslag till avlönings­reglemente är emellertid förhållandet omvänt: en tullförvaltare av klass 4

får avsevärt 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 avsevärt lägre löneplan, en verkan, som säkerligen aldrig avsetts med tullkammarens förändring till »självständig, direkt under generaltullstyrelsen lydande, med tullförvaltare som 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 tvärom, och detta torde framstå med all önskvärd tydlighet, om man påminner sig den mängd av nya författningar, som sett dagen det sista årtiondet, av beskaffenhet att på ett mer eller mindre genomgripande och varaktigt sätt öva inflytande på tulltjänsten. I detta sammanhang torde ock böra påminnas om, att vår tids monopollagsstiftning gjort bevakningstjänsten till förhindrande av smuggling mycket mer krävande än förr.

I ett av 1908 års tullkommissions ovan återgivna uttalanden framhålles, att klimat- och naturförhållandena i de trakter, där gränstullkamrar äro förlagda, ingalunda äro ägnade att göra dem eftersträvansvärda såsom tjänstgöringsorter, vadan rekryteringssvårigheter i fråga om lämpliga föreståndare befarades uppstå, ett uttalande, som, då tullkammaren i Riksgränsen inom kort torde flyttas till Kiruna, kommer att i högre grad gälla för Storlien än för övriga gränstullkamrar. Också är detta i själva verket ett nytt kraftigt skäl för kravet på en mindre ogynnsam klassificering av tullförvaltare-tjänsten i Storlien.

Stationssamhället Storlien ligger inom den arktiska fjällregionen av vårt land, omkring 600 meter över havet och sexton mil från närmaste svenska stad, nio resp. fyra och en halv mil från närmaste svenska läkare och präst. Under vissa årtider, synnerligast hösten och förvintern, är klimatet särdeles påfrestande, utmärkt av skarpa växlingar mellan värme och köld, långvarig och kraftig nederbörd i förening med våldsamma stormar. Ofta förbjuder väderleken vistelse utomhus utöver det oundgängliga flera dygn i sträck.

Väderlekförhållandena, synnerligast vinterns snöstormar, inverka även i hög grad hindrande på järnvägstrafiken och nödgå till täta avvikelser från fastställd arbetsordning, mången gång till utsträckt nattarbete, störande ej minst på grund av sin oberäknelighet och tullpersonalens fåtalighet.

Att det måste vara ett statsintresse och samtidigt 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, samtidigt som garanti i form av skäligen löneförhöjningar för att kompetenta sökande skola anmäla sig är av nöden.

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 som Storlien synnerligen värdefulla förmånen av fria järnvägsresor, ej blott för egen person utan ock för familjemedlemmar, samt fria järnvägsfrakter för matvaror. Vilken förmånligare ställning dessa rättigheter skänka den numera synnerligen väl avlönade järnvägspersonalen i jämförelse med tullverkets härvarande befattningshavare, framgår först då fullt tydligt, när det upplyses, att Storliens stationssambälle saknar icke blott prästerskap, läkare och apotek utan även handlare och hantverkare. Allt måste köpas 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, utom det till indragning föreslagna Riksgränsen, en kostnadsstegring, som icke på långt när uppväges av de ortstillägg, som för närvarande utgå eller framdeles kunna vara att motse.

Utföres jämförelsen med förhållandena vid statens järnvägar vidare, finner man, att stationsinspektorstjänsten i Storlien uppförts i högre klass, än den eljes bort, på den grund, att så kallad samtrafik med annan järnvägsförvaltning förmedlas vid Storlien.

Ett annat lands mer eller mindre främmande förhållanden träda en här ständigt till mötes, och beröringen med det främmande landets myndigheter och tjänstepersonal kräver ett visst större mått av både vaksamhet och varsamhet.

Tullförvaltaren i Storlien stod före kommunikationsverkens löne reglerings ikraftträdande för ett och ett halvt år sedan i lönehänseende ungefärligen i jämnhöjd med en trafikinspektör vid statens järnvägar. Stationsinspektoren på platsen stod avsevärt under honom. Enligt Kungl. Maj:ts nu föreliggande proposition skulle tullförvaltaren hänvisas till 11:e, medan stationsinspektoren är placerad i 12:e, och närmast över honom stående trafikinspektör i 16:e (en 1:e trafikinspektör i 17:e) lönegraden.

Tullförvaltaren är ensam inom sin förvaltning tullverkets representant, en distriktschef visserligen i smått, men dock inom ett på grund av bl. a. natur- och klimatförhållanden samt till tjänstens speciella natur både vansk-

ligt och maktpåliggande arbetsområde. Stationsinspektoren lyder under närmaste trafikinspektör, vilken i sin tur står under en trafikdirektör, som sorterar under en distriktschef, vilken inom sitt distrikt är statens järnvägars högste representant.

Som följd av tullverkets skyldighet att utöva kontroll över utrikes-
trafiken, måste en viss grad av tillsyn äga rum över järnvägspersonalen,
med vilken det å andra sidan — i trafikens intresse — gäller att vidmakthålla bästa möjliga samarbete, en uppgift som kan vara ganska svårlost.

Att, såsom i kungl. propositionen föreslås — om ock blott för ett halvt år — placera en sådan tjänst som den ifrågavarande i en lägre klass än den, dit tjänsten — enligt vad av ovanstående torde med tydlighet framgå — uppenbarligen hörer utan annan motivering, än att rättelse sedermera kan vinnas genom en blivande tjänstgöringskommission eller på grund av särskilt medgivande åt Kungl. Maj:t att i förekommande fall beträffande tullförvaltartjänsterna göra de ändringar i fråga om placeringen i olika lönegrader och därmed också klassificeringen, till vilka omständigheterna kunna giva anledning, synes icke riktigt, och måste med skäl kännas som en hårdhet för tjänst innehavaren. Då frågan dessutom i ekonomiskt hänseende betyder mycket litet, eller skillnaden för ett halvt år mellan avlöning jämte orts- m. fl. tillägg å en tjänst i 13:e lönegraden och en i 11:e lönegraden, får jag härmed föreslå,

att tullförvaltartjänsten i Storlien vid uppgörandet av tullverkets utgiftsstaten för första halvåret 1923 uppföres i klass 3 i stället för i klass 4.

Stockholm den 17 mars 1922.

J. P. Johansson.