

Nr 165.

Av herr Lovén m. fl., om avslag å Kungl. Maj:ts förslag om indragning eller förändring av vissa tullstationer.

Då under sjunde huvudtiteln i årets statsverksproposition rörande tullverkets utgiftsstaten för budgetåret 1928—1929 föreslås *indragning av tullstationerna i Dalarö, Sandhamn, Landsort, Hävringe, Arkö och Barösund*, samt sådan *förändring av tullstationen i Furusund*, att densamma skulle komma att tjäna huvudsakligast den lokala utrikestrafikens behov få undertecknade i anledning därav anföra följande.

De uppgifter, som för närvarande åligga dessa inloppsstationer, torde i huvudsak vara följande: prejning av samtliga inpasserande fartyg samt inrapportering till huvudtullförvaltningen av från utrikes ort inkommande dylika, uppsikt med att givna föreskrifter iakttagas beträffande fartyg, som komma från smittad ort, innehava eldfarliga oljor eller dylikt, åsättande av bevakning å fartyg under deras färd genom skärgården då bevakning är föreskriven eller av annan orsak anses erforderlig, förrättande av visitation ombord samt försegling av märkrulla och lasttillgångar å seglande samt vissa andra från utrikes ort ankommande lastfartyg innan dessa tillåtas fortsätta sin ofta långvariga färd genom skärgården ävensom, beträffande utgående fartyg, avvisitering av åsatt tullförsegling till utrönande av att densamma befinnes i orubbat skick vid stationens passerande. Därjämte åligger stationerna allmän bevakningstillsyn inom desammas område, bland annat å till ankars liggande fartyg, vilka gått in för att söka nödhamn, eller för att erhålla order.

Inrapporteringen av de från utrikes ort till skärgården inpasserade fartygen är givetvis av stor betydelse för huvudtullförvaltningen, som därigenom kan hålla kontroll över att icke fartyg med utrikes last ombord kunna i skärgården lossa och åter avgå utan tullklarering eller bevakningstillsyn. Förseglingen av vissa fartygs lasttillgångar jämte visitation av deras övriga utrymmen tjänar till att förhindra det fartygen i skärgården delvis lossa sin last innan de komma under huvudtullförvaltningens bevakningskontroll. Bevakning ombord under fartygens färd genom skärgården åsättes då sådan föreskrivits på grund av att fartyget erhållit särskilt tillstånd att för lossning av last avgå till plats utom huvudtullförvaltningens hamnområde, samt dessutom å fartyg, som hava utrikes last å däck, vilken last ej kunnat nöjaktigt avvisiteras, eller från

vilka av en eller annan anledning kan misstänkas att försök skola göras till olovlig varuinförsel.

Att kontroll av här ifrågakarande slag utövas vid vissa fasta punkter, som fartygen måste passera, innan de hunnit allt för långt in i skärgården, synes oss utgöra en nödvändig betingelse för att en verklig kontroll över den utrikes trafiken skall av tullverket över huvud taget kunnas utövas. Uppgives denna kontroll, synes man därmed hava avhånt sig ett av de effektivaste medlen i den ojämnna kampen mot smugglingen. Att uppdraga denna kontroll åt den rörliga kustbevakningen, synes oss innebära att man i viss utsträckning lämnar det åt slumpens avgörande huruvida någon kontroll kommer att utövas eller icke, eller också måste man så starkt utöka kustbevakningens personal och båtmaterial, att kontrollen under sådant förhållande kommer att ställa sig betydligt dyrbarare än den nuvarande. Kännedomen om smugglarnas dristighet och benägenhet att våga snart sagt vilken risk som helst, synes oss i fråga om här omhandlade förslag böra mana till betänksamhet och försiktighet. Giver man smugglarna en chans att slippa okontrollerade in i skärgården, kan man också vara tämligen övertygad om att de också skola begagna sig av densamma. Att i nämnvärd mån bygga på lotspersonalens medverkan vid bevakningskontrollen, torde ej vara möjligt. Det är ju nämligen på långt när icke alla från utrikes ort inkommande fartyg, vilka ledsagas genom skärgården av lots. Fartygen äro ju lotspliktiga endast ett visst antal gånger per år och oftast är det väl de fartyg, vilka gjort många resor under året och börja bli lokaliserade, som äro farligast i smugglingshänseende. Vid dagsljus och under gång kan möjligen den medföljande lotsen i tullverkets intresse utöva en viss bevakningskontroll men efter mörkrets inbrott är detta ej längre möjligt. Enligt lotstjänstemäns utsago är det därjämte förenat med stor risk för såväl dem själva som fartygen om de nödgas dela sin uppmärksamhet under pågående lotsning. Därest ett segelfartyg under resa genom skärgården på grund av dålig sikt eller annan orsak nödgas ankra upp för natten, kan man knappast begära att lotsen, om dylik finnes ombord, skall under uppehållet i resan utöva bevakningstillsyn. Har han skött sin lotstjänst under den föregående dagen och skall fortsätta densamma följande morgon, torde han icke kunna förvägras rätt till mat och vila under fartygets uppehåll. Sålunda skulle man, just vid det tillfälle då bevakningstillsyn under en dylik resa vore som mest påkallad från den medföljande lotsens sida, icke kunna påräkna någon dylik tillsyn. Ett utökande av lotspersonalen vid ifrågakarande platser bleve likväl en följd av tullstationernas indragning enligt utsago från lotstjänstemannahåll. En viss arbetsfördelning mellan lots- och tullpersonal är nämligen i praktiken genomförd vid vissa av dessa stationer. Därest man påräknat rapportskyldighet från lotspersonalens sida rörande inpasserade utrikes fartyg, torde hänsyn böra få tagas till att samtliga lotsar vid en station stundom kunna hava lämnat densamma i och för lotsningar eller att de kvarvarandes antal är så ringa, att svårighet inträder för prejning av förbipasserande fartyg.

En annan sida av saken är att en indragning av inloppsstationerna skulle medföra mycket svårartade konsekvenser och grusade förhoppningar för en stor

del av den vid dessa stationerade tullpersonalen. Denna personal utgöres till stor del av skärgårdsbor, som framlevt större delen av sitt liv på dessa platser och med stort missmod se sig stå inför utsikten att mot sin egen önskan bli va förflyttade till helt andra förhållanden. Vid flera av dessa stationer hava också många av tulltjänstemännen lagt ned allt vad de äga i va och en sitt egna hem på platsen under förhoppning eller måhända snarare förvisning om att de skulle få bebo detsamma till döddagar. Nu stå de inför utsikten att med betydande ekonomisk förlust få uppgiva, vad de i sådant avseende lyckats åstadkomma. Denna hårdhet mot ifrågavarande personal vore ju mera begriplig, därest stationerna icke längre hade någon uppgift att fylla, men såsom framgår av det ovan anförda torde så långt ifrån vara fallet. Behovet av kontroll särskilt å de inpasserande fartygen kvarstår trots vissa ändringar i tullstadgan enligt vår mening lika starkt som förut. Tullverket har enligt den nya tullstadgan alltjämt rätt att inom svenskt farvatten öva nödig kontroll å trafiken samt företaga de prejningar och visitationer, som anses påkallade. Fartygen äro likaledes alltjämt skyldiga att hålla sig till allmän farled och komma alltså även i fortsättningen att i regel passera de nuvarande inloppsstationerna.

Uppmärksammas bör, att kommittén för spritsmugglingens bekämpande, enligt vad som varit synligt i pressen, uttalat sig för åsättande av bevakning å inpasserande fartyg samt till och med ifrågasatt huruvida icke sådan bevakning borde i vissa fall ske på fartygens bekostnad.

Minst av allt synes det oss tillrådligt att indraga inloppsstationerna i dessa tider, då man i övrigt offerar stora summor på spritsmugglingens bekämpande.

Vi få på den grund hemställa,

att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts förslag om de ovannämnda tullstationernas indragning eller förändring, måtte i förteckningen över antalet ordinarie befattningshavare i tullverket under budgetåret 1928—1929 upptaga samma antal befattningshavare, som under innevarande budgetår är avsett för ifrågavarande stationers verksamhet, ävensom bevilja härför erforderligt anslag, vars storlek framgår av propositionen,

samt vidtaga de ändringar i anslagen till avlöningar åt tjänstemän å indragnings- och övergångsstat, som vid bifall till förslaget kunna vara påkallade.

Stockholm den 20 januari 1928.

Carl Lovén.

C. W. O. Höglund.

Verner Karlsson,

Vätö.

Carl Sjögren.

Einar Ahl.

Ernst Hage.

Allan Andersson.

Gustaf Johansson,

Arkösund.

