

Nr 11.

Ankom till riksdagens kansli den 26 april 1945 kl. 4 em.

Andra kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 11, i anledning av väckt motion angående upphävande av viss föreskrift om järnvägens fungerande såsom inlämningsställe för motböcker m. m.

I en inom andra kammaren väckt och till dess första tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 450, av herr *Gustafsson* i Bogla *m. fl.*, har yrkats, att riksdagen ville besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för upphävande av avdelning B i järnvägsstyrelsens order i skrivelse av den 22 april 1943, d. nr Gxbr 235/15, angående järnvägens fungerande som inlämningsställe för motböcker och likvid samt som utlämningsställe för spritdrycker i gemensam förpackning till flera mottagare.

Motionen.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat yttrande från sakkunniga för utredning rörande nykterhetslagstiftningens framtida innehåll och utformning, vilka antagit namnet 1944 års nykterhetskommitté. Härjämte har utskottet berett styrelsen för systembolaget i Luleå och Järnvägsmännens helnykterhetsförbund tillfälle att yttra sig över motionerna. Yttranden från dessa hava jämväl inkommit. Till utskottet ha därjämte ingivits tvenne likalydande skrivelser, undertecknade av i Malmberget och Gällivare bosatta personer. Skrivelsen från Malmberget har undertecknats av 144 personer och skrivelsen från Gällivare av 44 personer. Undertecknarna instämma till alla delar med motionärerna och anse att vad det gäller Gällivare socken det torde vara möjligt för systembolaget i Luleå att anordna utlämningen av spritdrycker på ett bättre sätt. Undertecknarna anse det ytterst osmakligt, att järnvägspersonalen skall tvingas uppträda som ombud för systembolaget. Slutligen har Järnvägsmännens helnykterhetsförbund till utskottet översänt ett uttalande i saken, som antagits av förbundets distrikts årskonferens i Nässjö den 4 mars 1945. I detta uttalar konferensen sitt fulla gillande av den förevarande motionen. Därjämte uttalar, dels att personalen genom att järnvägsstationer fungera som utminuteringsställen av sprit ofta utsätts för frestelser, som icke böra vara förenliga med verkets intressen, dels att det är motbjudande för den helnyktra personalen att vara tvungen att delta i utminuterings av spritdrycker.

Yttranden.

Första kammarens första tillfälliga utskott, till vilket en likalydande motion hänvisats, har i vederbörlig ordning inhämtat yttranden från järnvägsstyrelsen

och kontrollstyrelsen. Härjämte har utskottet berett Sveriges nykterhetsvänners landsförbund, centralstyrelsen för Statens järnvägars personalsförbund och Svenska järnvägsmannaförbundets styrelse tillfälle att yttra sig över motionen. Av dessa yttranden har utskottet jämväl tagit del.

Sammanfattningsvis må meddelas, att den i motionen begärda åtgärden tillstyrkes av Järnvägsmännens helnykterhetsförbund och Sveriges nykterhetsvänners landsförbund, medan avstyrkande yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen, kontrollstyrelsen samt Svenska järnvägsmannaförbundets styrelse. För den händelse emellertid utskottet med anledning av motionen skulle vara berett tillstyrka en utredning, förordar kontrollstyrelsen, att utredningsuppdraget lämnas 1944 års nykterhetskommitté. I yttranden från 1944 års nykterhetskommitté och systembolaget i Luleå tages icke ställning till motionens yrkande. 1944 års nykterhetskommitté meddelar, att den i motionen upptagna frågan hör till de frågor, som kommittén framdeles torde få taga ståndpunkt till i ett större sammanhang.

Slutligen har utskottet tagit del av handlingarna rörande de tre personalorganisationernas överklagande hos Konungen den 9 februari 1939 av järnvägsstyrelsens beslut att lämna utan avseende hos järnvägsstyrelsen gjord hemställan om upphävande av styrelsens beslut den 21 september 1938 angående järnvägens fungerande såsom inlämningsställe för motböcker. Som bilaga till detta utlåtande har fogats en PM angående vad som i samband med handläggningen av överklagningsärendet förekommit.

Ur de avgivna remissyttrandena förtjänar följande återgivas.

Järnvägsstyrelsen åberopar sitt tidigare yttrande i ärendet den 22 april 1939 samt meddelar vidare, att styrelsen för att tillmötesgå vissa framförda önskemål genom skrivelse den 17 oktober 1944 lämnat distriktscheferna bemyndigande att inskränka utlämningen av spritsändningar på sön- och helgdagar.

Vidare meddelar järnvägsstyrelsen, att beträffande trafikens omfattning enligt alternativ B i styrelsens skrivelse den 22 april 1943 har en utredning för januari 1945 visat, att antalet paket uppgick till 27 533 st. och fraktinkomsten härför till kr. 17 113:—.

Kontrollstyrelsen hänvisar till vad den anført i yttrande över personalorganisationernas besvär hos Kungl. Maj:t om upphävande av järnvägsstyrelsens beslut rörande järnvägens fungerande såsom inlämningsställe för motböcker m. m. samt meddelar, att styrelsen efter avgivandet av nyssnämnda utlåtande låtit verkställa särskild utredning angående systembolagens försändning av rusdrycker under år 1943, avseende försändningsverksamhetens omfattning och former samt kostnaderna för densamma. Om utredningens resultat meddelar styrelsen:

Av den sålunda verkställda utredningen har framgått, att det totala antalet försändelser av rusdrycker från systembolagen (s. k. hemsändning å försälj-

ningsorten icke medräknad) år 1943 utgjorde ca 2 030 200, varav 1 852 500 (91,2 %) vid s. k. fri försändning och 177 700 (8,8 %) vid övrig försändning. I liter räknat omfattade försändningen 3 161 500 liter, motsvarande ett genomsnitt av 1,56 liter per försändelse. Antalet utlämningsställen utgjorde 520, varav 418 järnvägsutlämningsställen. Av dessa sista anlätades ett stort antal dock endast i ringa omfattning. Systembolagens totala kostnader för ifrågasvarande försändning utgjorde 1 789 300 kronor, från vilket belopp emellertid böra avdragas influtna försändningsavgifter med 91 500 kronor, varför kostnaderna kunna angivas till ca 1 697 800 kronor.

Av totala antalet försändelser hänförde sig icke mindre än 96,4 % till följande försändningsformer, nämligen:

- A) utlämningsställe i systembolagens egen regi,
- B) utlämningsställe hos handlande, hantverkare etc.,
- C) järnvägsutlämningsställe,
- D) försändning med järnväg direkt till kunden och
- E) försändning med omnibus eller lastbil.

Övriga försändningsformer (post- och fartygsbefordran m. m.), som således omfattade allenast 3,6 % av hela antalet försändelser, lämnas helt å sido.

Försändningsverksamhetens fördelning på de fem här ovan angivna försändningsformerna samt kostnaderna per försänd liter vid var och en av dessa ävensom antalet utlämningsställen vid de försändningsformer, där sådana ifrågakomma, framgår av följande sammanställning:

	A	B	C		D	E
	Utlämn.-ställe i systembola- gens egen regi	Utlämn. ställe hos handl., hantv. etc.	Järnvägsutlämn.-ställe statens järnv.	inalles	Försändn. med järnväg dir. t. kunden	Försändn. m. omnibus eller lastbil
Antal försändelser..	128 574	303 807	322 915	491 098	330 048	704 230
I % av samtl.	6,3	15,0	15,9	24,2	16,2	34,7
Försänt litertal	193 368	451 231	522 761	755 110	551 962	1 075 134
Antal utl.-ställen ...	9	71	333	418	—	—
Kostn., öre per lit.						
frakt	5,4	10,0	42,8	41,0	41,2	41,0
övr. kostn.	33,3	29,5	16,1	16,5	24,8	19,1
inalles	38,7	39,5	58,9	57,5	66,0	60,1

Kontrollstyrelsen påpekar vidare, att möjligheten att anlita den enligt sammanställningen billigaste försändningsformen, utlämningsställe i systembolags egen regi, är begränsad till de fåtaliga fall, då försändningen till viss ort är av synnerligen stor omfattning.

En övergång till denna försändningsform även å orter med mindre försändningsfrekvens skulle snabbt stegra genomsnittskostnaden och således visa sig oekonomisk. Ett bortfallande av järnvägsutlämningsställena kan därför icke antagas annat än i ringa omfattning föranleda försändningens omläggning till dylika av bolagen själva drivna utlämningsställen. Såsom alternativ till järn-

vägsutlämningsställena har man alltså — i den mån inköpen icke komma att göras annorledes än medelst försändning — väsentligen att räkna med de tre övriga här upptagna försändningsformerna. Av dessa erbjuder försändning genom utlämningsställe hos handlande, hantverkare eller annan, med vilken avtal härom träffats, den billigaste formen i det att försändningskostnaden för liter vid så anordnad försändning ligger 18 öre lägre än vid anlitan­de av järnvägsutlämningsställe. Härtill bör emellertid anmärkas, att den alldeles övervägande delen av kostnaden vid sistnämnda försändningsform (41 av 57,5 öre) utgöres av fraktkostnad, d. v. s. innebär en inkomst för vederbörande trafik­företag, vilket för ungefär två tredjedelar av ifrågavarande försändning är statens järnvägar. Inalles hade statens järnvägar under år 1943 en fraktin­komst för försändning av rusdrycker från systembolagen vid järnvägsutläm­ningsställena av nära 224 000 kronor. Kontrollstyrelsen håller dessutom före, att en övergång i större utsträckning till utlämning av rusdrycker hos hand­lande, hantverkare etc. av principiella skäl, bland annat med hänsyn till kon­kurrensförhållanden och övervakningssvårigheter, icke innebär en önskvärd utveckling. Vid övergång från järnvägsutlämningsställe till försändning med järnväg direkt till kunden uppkommer en betydande fördyring. För år 1943 skulle en dylik omläggning från försändningsform C till försändningsform D enligt sammanställningen här ovan ha medfört en omedelbar kostnadsökning för systembolagen av ca 66 000 kronor utan inkomstökning för statens järnvä­gar. Härtill kommer kostnaden för personalförstärkning, som förmodligen bleve oundgänglig vid bolag med omfattande försändning, vilken kostnad icke låter sig på förhand med bestämdhet beräkna. Sannolikt skulle emellertid totalkost­naden för en dylik omläggning för systembolagens del icke stanna under 100 000 kronor per år. Vad slutligen angår övergång från försändning via järnvägs­utlämningsställe till försändning med omnibus eller lastbil, torde en sådan med hänsyn till järnvägs- och busslinjernas olika sträckningar endast i begrän­sad omfattning vara att förvänta. En viss, ehuru mindre, kostnadsökning upp­kommer även vid en dylik omläggning av distributionssättet, vartill kommer, att utlämning från buss i många fall torde erbjuda större vanskligheter i kon­ trollhänseende.

I det föregående har endast diskuterats omläggningen olika försändnings­former emellan i händelse av järnvägsutlämningsstäl­lenas bortfallande. I så­dan händelse kan emellertid på grund av därigenom uppkommande större kostnader och omgång för den köpande allmänheten emotses också en annan utveckling, nämligen ökad frekvens av inköp genom ombud. Då införandet av den s. k. fria försändningen väsentligen förestavades av en önskan att ned­bringa antalet inköp genom ombud, skulle detta syfte genom bifall till den föreliggande motionen i avsevärd mån motverkas.

Kontrollstyrelsens yttrande utmynnar i, att den förevarande motionen icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd, i anslutning vartill kontrollstyrelsen framhåller följande:

Skulle emellertid en ändring av rusdrycksförsändningens organisation i den av motionärerna avsedda riktningen av utskottet övervägas, synes en dylik ändring, vilken på en betydelsefull punkt skulle ingripa i rusdrycksförsälj­ningens anordnande överhuvud taget, icke böra ske utan närmare utredning, i vilket fall frågan i dess helhet torde böra hänskjutas till 1944 års nykterhets­kommitté att av denna tagas under närmare övervägande i samband med dess

prövning av övriga frågor rörande den svenska nykterhetslagstiftningens framtida innehåll och utformning.

1944 års nykterhetskommitté säger sig efter övervägande av frågan ha kommit till den uppfattningen, att den för egen del icke för närvarande kan taga ståndpunkt i ärendet:

I kommitténs uppdrag ingår att verkställa en allsidig och förutsättningslös omprövning av hela försäljningslagstiftningen beträffande rusdrycker. Spörsmålet om rätten till kostnadsfri försändning av sådana drycker blir givetvis beroende av den utformning denna försäljningslagstiftning erhåller. Den i motionen upptagna frågan om de lämpliga formerna för järnvägsmännens medverkan vid den fria försändningen hör sålunda till de frågor, som kommittén framdeles torde få taga ståndpunkt till i ett större sammanhang.

Vid sådant förhållande har 1944 års nykterhetskommitté funnit sig ur de synpunkter, från vilka kommittén närmast har att bedöma frågan, icke nu böra taga ställning till det i motionen framförda förslaget.

Systembolaget i Luleå har givit sitt yttrande formen av en redogörelse för omfattningen av de i motionen berörda försändelserna inom bolagets försäljningsområde. Härom anför bolaget:

Sedan december 1938 har jämlikt kungl. järnvägsstyrelsens och kungl. kontrollstyrelsens föreskrifter av inom bolagets kontrollområde belägna 116 stycken järnvägsstationer och hållplatser 71 stycken fungerat som inlämningsställen för motböcker samt likvid och utlämningsställen för spritdrycker i gemensam förpackning till flera mottagare, s. k. sampackning.

År 1943 försändes av bolaget 42 777 kolli per järnväg, varav 30 575 eller 71 % såsom sampackning. År 1944 försändes 44 695 kolli per järnväg, varav 32 125 eller 72 % voro sampackning. Antalet försändelser i sampackning utgjorde 31 % år 1943 och 30 % år 1944 av bolagets samtliga försändelser. Av järnvägens fraktinkomster från bolaget under år 1944, något över 38 000 kronor, belöpte 72 % eller ungefär 27 500 kr. på sampackningar.

Alla försändelser, både i sampackning och försändning direkt till motboksägaren, förpackas i särskild kartong, tillsluten med förseglingsremсор. I sampackning förpackas dessa kartonger sedan i större lådor, som adresseras till respektive stationsföreståndare. Frakten utgår icke såsom för eller ett par stora kolli utan enligt paketgodstariff för antalet kartonger efter dessas storlek (= antal liter). Skulle en sampackningslåda tarifferas såsom fraktgodis och såsom ett enda kolli, skulle fraktsatsen bli endast ca 35 % av den nu utgående. I princip betalar alltså systembolaget samma fraktavgift vid sampackning som vid direkt försändning.

Beträffande frekvensen av detta försändningssätt kan upplysas, att bolagets största sampackningsstation (Malmberget) avsänder och mottager ca 11 000 försändelser per år med en fraktinkomst för järnvägen av ungefär 8 000 kr. De minsta stationerna omfatta 200—250 försändningar per år med en fraktinkomst på 150—175 kr.

Då såsom ovan framhållits bolaget erlägger samma fraktavgift vid sampackning som vid direkt försändning, tillskyndas bolaget icke någon utgift för slopande av sampackningen. För motboksägarna kommer emellertid en dylik åtgärd att medföra den ytterligare kostnad och besvär, som är förenad med avsändandet av motboken till systembolaget med underskriven rekvisitions-

blankett och likvid (rek.-porto). I vad mån ett slopande av sampackningen medför ökat besvär för järnvägen undandrar sig bolagets bedömande.

Järnvägsmännens helnykterhetsförbund erinrar, att under den vid olika tillfällen förda diskussionen angående förläggningen till järnvägsstationer av inlämningsställen för motböcker och likvid samt av utlämningsställen för spritdrycker i gemensam förpackning till flera mottagare har det ofta framhållits, att den nämnda anordningen skulle förhindra spritens försändning med bussar och det därmed sammanhängande oskicket att spriten börjar konsumeras redan under bussresan. I anslutning härtill anför förbundet:

Härtill kan först gemälas, att detta oskick till stor del borde kunna stävjas genom lämpligt utformade ordningsföreskrifter, innehållande bl. a. förbud, liksom vid tågresa, mot att under bussfärd förtära spritdrycker. Tydliga anslag härom och om påföljden — avvisande från bussen — av förbudets överträdande skulle finnas uppsatta i bussarna. Anslagen borde även innehålla en uppmaning till bussresandena att i ordningens och den gemensamma trevnadens intresse till vederbörande bussförare anmäla, därest medresande bryter mot spritförtäringförbudet. I bussförarens åliggande skulle ingå att ovillkorligen från bussen avvisa den resande, som bröte emot förbudet. Även om emellertid en del av oskicket trots allt komme att fortfara, bör detta rimligtvis icke motivera kvarstående av ett annat missförhållande, beordringen av en hel statstjänarkår till ett ovidkommande uppdrag såsom systembolagsombud. Avvecklingen av detta sistnämnda missförhållande behövde givetvis icke medföra, att spritens översändning överfördes från järnvägen till bussarna. De tre samverkande personalsammanslutningarna ha i sin aktion mot spritförmedlingstvånget aldrig yrkat på en dylik överflyttning. De ha tvärtom framhållit, att farhågor ej torde behöva hysas, att järnvägen ginge miste om ifrågavarande transporter, därest in- och utlämningsställen i överensstämmelse med rusdrycksförsäljningsförordningens anda anordnades *utanför* järnvägens område. »Man lärer», heter det sålunda i den underdåniga framställningen om undanröjande av personalens spritförmedlingstvång, »väl icke heller behöva befara, att vare sig kontrollstyrelsen eller systembolagen skola anse det med de statliga intressena förenligt att undandraga järnvägarna här avsedda transport till förmån för enskilda affärsintressen, vilka icke heller kunna garantera samma kontroll över transporter som ett statens ämbetsverk». Skulle det i fråga om platser, dit endast ett jämförelsevis litet antal spritsändningar expedieras, ställa sig för kostsamt att ordna särskilda in- och utlämningsställen, finnes ju, såsom i motionen antydes, möjligheten av direktförsändning till köparen. Härvid förutsattes visserligen att denne får underkasta sig besväret att själv hos systembolaget rekvirera varan. Endast vid en överdriven månhet om spritkonsumenterna kan emellertid avseende fästas härvid. Konsumentens intresse torde få anses i fullaste mån tillgodosett genom den rekvirerade varans avgiftsfria försändning till honom. Även vid direktförsändning till köparen tillhandahåller järnvägen numera särskilda tomlådor, varigenom systembolagens del i transportangelägenheten underlättas. I fråga om denna sistnämnda detalj kan påpekas, att den tillkommit i visst samförstånd med personalsammanslutningarna. Detta nämnes såsom ett exempel på att vi under försvaret av viktiga principer dock icke hemfallit åt ofruktbart princippytteri, och att vi icke förbisettt önskvärdheten av järnvägstransporternas praktiska ordnande.

Förbundet framhåller vidare, att det förmodligen skulle verka chockerande, om en annan kår än järnvägspersonalen, exempelvis polismannakåren, beordrades ombesörja denna förmedling. Och dock är detta uppdrag lika ovidkommande för järnvägspersonalens som för övriga i helt andra syften tillkomna och verksamma kårers del. Förbundet tillägger:

Järnvägspersonalens odiskutabla skyldighet visavi spriten inskränker sig, såsom av oss upprepade gånger framhållits, till transporterung av densamma. Vi beklaga, att denna i en sällsynt enig samverkan mellan fackligt, ideellt och kristligt intresserade järnvägsmän framförda mening icke vunnit verksstyrelsens gillande.

Samtidigt vilja vi härmed avslutningsvis uttala vår förhoppning om bifall till den nu föreliggande, här berörda riksdagsmotionen och om en avveckling i samband därmed av bestämmelser, vilka tydligen aldrig kommit till stånd, om riksdagen på sin tid, såsom riktigt varit, haft tillfälle att behandla frågan om desamma.

Sveriges nykterhetsvänners landsförbund anför, att av de former för försändning av rusdrycker, vilka f. n. i någon större omfattning förekomma, ger landsförbundet för sin del obetingat företräde åt försändning till utlämningsställe i systembolagets egen regi. Dylika försändningsställen kunna emellertid endast anordnas, när försändningen till orten har så betydande omfattning, att det kan anses ekonomiskt försvarligt att inrätta lokal och särskild personal för ändamålet. Landsförbundet anför härefter:

I andra fall blir det — så länge statsmakterna vidmakthålla sin uppfattning, att det ur nykterhetspolitisk synpunkt är önskvärt, att försändningar ersätta tidigare ombudsresor till utminuteringsorten — nödvändigt att välja någon av de övriga försändningsformerna. Att därvid lita till utlämningsställen hos handlande eller andra privata företagare måste enligt landsförbundets mening betraktas som ett betänkligt tillbakasteg från den avveckling av det enskilda vinstintresset i rusdryckshandeln, som är ett av den svenska nykterhetslagstiftningens huvudsyften. Landsförbundet finner jämväl av flera skäl en ökad transport med busslinjer mindre önskvärd. Vilka olägenheter, som än kunna vara förbundna med järnvägstransporterna, kan landsförbundet därför icke förorda en åtgärd, som skulle medföra en ökad inkoppling av privata företagare eller bussar i försändningarna.

Landsförbundet påpekar fortsättningsvis, att motionärerna icke heller förordat en dylik åtgärd:

De hemställa endast, att den ena av de två försändningsformer, vilka för närvarande tillämpas å järnvägarna, alternativ B, må utgå. Den avgörande omständigheten synes därvid vara, att mottagandet av motbok och pengar för de absolutistiska järnvägsmännen ter sig som ett tillhandagående med anskaffande av rusdrycker och att ett dylikt tillhandagående syns dem stå i strid med av dem avgivet nykterhetslöfte och som en kränkning av deras samveten.

Landsförbundet antecknar med tillfredsställelse, att järnvägsstyrelsen för sin del sökt undanröja en sådan karaktär av detta mottagande genom föreskriften, att vederbörande järnvägstjänsteman icke har skyldighet att kontrollera, att avlämnad likvid motsvarar priset enligt priskuranten på de varor,

som rekvirerats. Denna föreskrift har emellertid icke kunnat hindra, att vissa motboksägare begärt sådan medverkan och att vägran föranlett anmälan från missnöjd motboksägare. De helnyktra järnvägsmännen pressas därför lätt in i en handledningstjänst som påminner om utminuteringspersonalens.

Landsförbundet finner det för sin del förklarligt, om detta mött allvarliga gensagor från den helnyktra järnvägspersonalens sida, varför förbundet frågar sig, om icke på sätt, som motionärerna synas avse, är möjligt att med bevarande av försändningen hos järnvägen göra alternativ A till den enda försändningsformen.

Om landsförbundet är riktigt underrättat, tillämpas inom ett flertal distrikt uteslutande denna försändningsform. Skulle en dylik begränsning visa sig vansklig, synes i varje fall en sådan omläggning av alternativ B böra ske, som undanröjer de allvarligaste av de olägenheter, som hittills yppat sig. Landsförbundet finner därför det av motionärerna förebragta spörsmålet förtjänt att utan onödigt dröjsmål göras till föremål för utredning.

Centralstyrelsen för statens järnvägars befälsförbund framhåller, att när järnvägsstyrelsen införde de nu gällande föreskrifterna för förmedling av spritinköp skedde detta endast för att kunna betjäna trafikanterna på ett tillfredsställande sätt och för att kunna erbjuda järnvägens trafikanter samma förmåner som de trafikanter, vilka anlidade bussarna, vilket måste kunna ske, om statens järnvägar skola kunna hävda sig som ett modernt kommunikationsmedel. Förbundet anför vidare:

Om de av järnvägsstyrelsen utfärdade bestämmelserna skulle upphöra att gälla, skulle följden endast bli den, att ifrågavarande spritsändningar åter komma att överflyttas till busslinjerna, i det dessa i så fall skulle kunna erbjuda större bekvämlighet. Att stoppa ifrågavarande tillvägagångssätt för inköp av spritdrycker torde sålunda vara omöjligt och ett förbud för järnvägarna att förmedla spritinköp för övrigt mindre lämpligt. Även bussförarna måste nämligen anses vara trafiksäkerhetens vårdare, varför en utökning av dessas befattning med inköp och distribuering av spritdrycker skulle stå i strid med motionärernas strävanden. Frågan om spritförsändelserna, järnvägsledes eller med bussar, bottnar i det av statsmakterna införda systemet med försäljning av spritdrycker, varigenom försäljningsställen för sådana drycker endast få finnas på vissa bestämda större orter. Trafikanterna på landsbygden och de mindre orterna böra därvid ha rätt att fordra att få göra sina inköp av spritdrycker utan alltför stora extra kostnader och med minsta möjliga olägenheter.

Centralstyrelsen framhåller slutligen, att det torde vara ett relativt litet antal järnvägsmän, som beröras av ifrågavarande bestämmelser om spritförsändning på järnväg. Även med hänsyn härtill saknas enligt centralstyrelsens åsikt anledning att ändra det av statens järnvägar tillämpade förfaringssättet för rekvisition och distribuering av spritdrycker i gemensam förpackning till flera mottagare.

Svenska järnvägsmannaförbundets styrelse anför följande:

Strax efter det järnvägsstyrelsens i motionen omförmälda skrivelse den 21

september 1938 utfärdats, kunde förbundsstyrelsen förmärka en viss opinion bland järnvägspersonalen, att denna fick sig ålagt att expediera motboksinnehavares inköp av spritdrycker. Opinionsföranleddes troligtvis närmast av den anledningen, att expedieringspersonalen på vissa platser pålades ett merarbete, som personalen nog ansåg icke tillhöra den egentliga järnvägstjänsten.

Det torde emellertid med säkerhet kunna sägas, att sedan år 1939 har icke någon som helst erinran gjorts av förbundets avdelningar eller enskilda medlemmar mot det tillämpade förfaringssättet, vilket nog kan tydas som att järnvägspersonalen numera betraktar expedieringen såsom en kundtjänst.

För egen del får utskottet anföra:

Utskottet.

Såvitt utskottet kunnat finna, blev riksdagen vid behandlingen av 1937 års rusdrycksförsäljningsförordning icke satt i tillfälle att uttala sin mening om det i förevarande motion berörda försändningssystemet. En hänvisning till att hela vår rusdrycksförsäljningslagstiftning till stor del grundar sig på tillämpningsföreskrifter förbigår enligt utskottets mening den i detta speciella fall väsentliga invändningen, att genom ifrågavarande tillämpningsföreskrift statsmakterna i försäljningsapparaten inkopplat en tjänstepersonal, som icke tagit sin anställning för att syssla med förmedling av spritdrycker. Man är nämligen enligt utskottets mening skyldig taga den berörda personalens försäkran för god, då den gör gällande, att den genom den anbefallda ordningen känner sig försatt i ställningen såsom systembolagens ombud. Uppenbarligen föreligger sålunda här för ett samhälle, som icke är okänsligt för den medborgerliga samvetsfriheten, ett spörsmål, som det synes angeläget att på mera tillfredsställande sätt lösa.

Om denna principståndpunkt har inom utskottet rätt enighet. Däremot ha delade meningar framträtt beträffande vilken vikt man bör tillmäta den ifrågavarande samvetssynpunkten vid en vägning av densamma mot de fördelar ur kontroll- och nykterhetssynpunkter, som det omstridda försändningssystemet kan anses innebära. Å ena sidan har inom utskottet starkt understrukits, att principen om samvetsfrihet måste väga tyngre än den omständigheten, att det omstridda systemet synes ha lett till en ur kontroll- och nykterhetssynpunkter bättre ordning än den tidigare rådande liksom också till större bekvämlighet för vederbörande konsumenter. Det lär nämligen enligt utskottets uppfattning svårligen mot kontrollstyrelsens yttrande kunna bestridas, att så är förhållandet. Å andra sidan har inom utskottet — utan att man därigenom velat ignorera samvetssynpunkten — hävdats, att de praktiska fördelarna i denna fråga måste tillmätas den avgörande betydelsen.

Inom utskottet har däremot enighet rätt därom, att utskottet icke kunnat tillstyrka bifall till motionens yrkande. Genom dettas formulering lämnas å sido det omstridda försändningssystemets tillämpning dels vid statens järnvägars busslinjer, dels vid postverkets busslinjer och dels slutligen vid enskilda busslinjer och de enskilda järnvägarna. En sådan olikställighet vore uppenbarli-

gen en oformlighet. Däremot har det för utskottet framstätt såsom angeläget, att frågan göres till föremål för utredning. Det torde närmast böra ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra, huruvida utredningsuppdraget bör anförtros 1944 års nykterhetskommitté eller lämnas åt särskilt tillkallade sakkunniga.

Med hänsyn till vad sålunda anförts tillåter sig utskottet hemställa,

att andra kammaren med anledning av förevarande motion, II: 450, för sin del måtte besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om utredning av den i motionen berörda frågan.

Stockholm den 26 april 1945.

Å utskottets vägnar:

MANNE STÅHL.

Närvarande: herrar *Ståhl* och *Allard*, fru *Boman*, fröken *Olsson*, herrar *Svensson* i Stenkyrka, *Lundqvist*, *Jönsson* i Lund, *Fahlman*, *Odhe* och *Larsson* i Luttra.

Bilaga.

P M ang. myndigheternas tidigare handläggning av frågan om järnvägens fungerande såsom inlämningsställe för motböcker m. m.

Enligt 4 kap. 7 § i rusdrycksförsäljningsförordningen av den 18 juni 1937 har systembolag att anordna försändning av rusdrycker till motboksinnehavare *antingen* genom att inrätta särskilda utlämningsställen, där de inköpta varorna efter rekvisition få avhämtas, *eller* genom att kostnadsfritt befordra varorna till köparnas närmaste post-, järnvägs-, omnibus- eller ångbåtsstation.

Hur ordern tillkommit.

Kontrollstyrelsen har den 12 augusti 1938 genom cirkulär nr 8 kap. VII i kraft av 4 kap. 16 § rusdrycksförsäljningsförordningen meddelat föreskrifter och anvisningar i fråga om tillämpningen av sagda bestämmelse.

Med åberopande av sistnämnda anvisningar har järnvägsstyrelsen i skrivelse till distriktscheferna av den 21 sept. 1938 utgivit order om hur skall förfaras vid försändning av spritvaror å järnväg. Denna skrivelse har sedermera varit föremål för ändringar, ehuru dess huvudsakliga innehåll kvarstår. Nu gällande föreskrifter i ärendet innefattas i järnvägsstyrelsens skrivelse d. nr Gxbr 235/15 av den 22 april 1943. Den av järnvägsstyrelsen ursprungligen utfärdade ordern hade avscende allenast å SJ:s egen trafik. Genom skrivelse den 27 sept. 1938 har emellertid järnvägsstyrelsen meddelat, att enligt Sv. järnvägsföreningens medgivande omförmälda förfarande får tillämpas även i samtrafik (med enskilda järnvägar). Vidare har järnvägsstyrelsen i skrivelse till distriktscheferna den 17 oktober 1944, Gxbr 235/36, bemyndigat dessa att, om de så finna skäligt, bestämma att utlämning av sprit vid resp. distrikts järnvägsstationer ej längre må äga rum sön- och helgdagar.

Nyssnämnda skrivelse Gxbr 235/15 innefattar tvenne alternativ för försändelser av spritdrycker å järnväg, nämligen

»A. Vid försäljning direkt till köparen (motboksägaren)», samt

»B. Då järnvägen fungerar såsom inlämningsställe för motböcker och likvid samt som utlämningsställe för spritdrycker i gemensam förpackning till flera mottagare».

Det är den sistnämnda bestämmelsen — alternativ B — som motionärerna vilja att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall begära få upphävd. Med anledning härav skall i det följande endast medtagas vad som är relevant beträffande alternativ B.

Sammanfattningsvis innebära nu gällande bestämmelser rörande järnvägens fungerande såsom inlämningsställe för motböcker m. m. följande: Be- *Hur systemet fungerar.*

träffande den utförliga ordalydelsen hänvisas till järnvägsstyrelsens cirkulär Gxbr 235/12 av den 22 april 1943:

1. Motboken jämte rekvisitionsblanketten, vederbörligen ifylld, jämte likvid inlämnas på stationen.

2. Stationen utskriver medelst blåkopia ett kvitto i tre delar, varav ett behålles å stationen, ett överlämnas till köparen som kvitto på mottagen motbok och likvid och det tredje inlägges i motboken och åtföljer denna till bolaget.

3. Motböckerna uppföras å stationen å en förteckning i två ex. med angivande av motboksnummer, motboksägare, dennes adress och inbetalt belopp samt inlämnas jämte förteckning till vederbörande systembolag.

4. Mottagen likvid insändes till bolaget per postanvisning eller giro i regel dagen efter likvidens mottagande; portot erlägges av järnvägen.

5. Bolaget expedierar de rekvirerade varorna i paket till varje rekvirent, varvid å varje paket klistras den kontrollnummerkupong, som järnvägen insänt och som svarar mot det nummer, som dels järnvägen behållit och dels rekvirenten erhållit som kvitto. I varje paket inläggas motbok och packningssedel. Paketet till en och samma station packas i en låda, som adresseras till stationsföreståndaren vid mottagningsstationen.

Särskilda föreskrifter rörande fraktsedlar sakna i sammanhanget nämnvärt intresse. Däremot förtjänar beträffande bestämmelserna rörande beräkning av fraktkostnaderna noteras, att varje i en gemensam låda inlagt paket fraktberäknas särskilt för sig enligt paketgodstariff, vilket — enligt uppgift av järnvägsstyrelsen — ger järnvägen ungefär tio gånger så stor trafikinkomst som om frakten beräknats å hela lådan.

6. Utlämningen sker på så sätt, att rekvirenten avlämnar den kvittodel, som han vid rekvisitionen erhållit, vederbörligen ifylld. Denna kvittodel insändes sedermera till bolaget, varvid genom jämförelse kontroll kan ske, att spriten icke råkat i orätta händer; kvittot återsändes sedermera till stationen.

Slutligen må tilläggas, att trafikinspektörerna äga att med resp. bolag överenskomma angående inrättandet å stationerna av utlämningsställen av nu nämnt slag.

Järnvägsstyrelsen avslår J. H. F:s hemställan.

Den 17 december 1938 gjorde Järnvägsmännens helnykterhetsförbund en hemställan till järnvägsstyrelsen, att de i nyssnämnda alternativ B. innefattade föreskrifterna måtte upphävas. Framställningen blev av järnvägsstyrelsen enligt skrivelse av den 9 januari 1939 avslagen.

Personalorganisationerna överklaga hos Kungl. Maj:t.

Med anledning härav ingavs av Sv. Järnvägsmannaförbundet, Järnvägsmännens helnykterhetsförbund och Sv. Järnvägsmissionen den 9 februari 1939 till Konungen en underdånig skrivelse, vari hemställdes om undanröjande antingen omedelbart eller efter det för avvecklingen eventuellt nödiga åtgärder vidtagits av de i förenämnda alternativ B. innefattade föreskrifterna rörande järnvägens fungerande såsom inlämningsställe för motböcker och likvid samt som utlämningsställe för spritdrycker i gemensam förpackning till flera mottagare. I denna hemställan instämde, genom särskilda skrivelser till Konungen, förbundsstyrelsen för Sveriges godtemplares ungdomsförbund samt Motor-

förarnas helnykterhetsförbund, Sveriges polismäns helnykterhetsförbund och Örebro-Västmanlands distriktsförening av Vita Bandet.

Ur överklagningsskriften till Konungen av den 9/2 1939 förtjänar *sammanfattningsvis* följande återgivas:

1. Klagandena hävda, att föreläggandet till järnvägsstationerna av utlämningsställe för spritvaror icke har stöd i rusdrycksförsäljningsförordningen; i detta avseende citera klagandena vad rusdryckslagstiftningsrevisionen anfört för inrättande av särskilda s. k. utlämningsställen. Däremot finna klagandena det självklart, att järnvägar och post etc. måste på sedvanligt sätt ombesörja själva *transporten* av varorna och deras utlämning till resp. rekvirenter eller, om »gemensam förpackning» äger rum, utlämna denna förpackning till föreståndaren för *utanför* stationen av bolaget inrättat eller kontrollerat »utlämningsställe».

2. Klagandena hävda — i strid med den av Järnvägsstyrelsen för avslaget anförda motiveringen — att den överklagade ordern gör järnvägspersonalen till *ombud* mellan systembolagen och deras kunder. Klagandena mena, att en väsentlig skillnad föreligger beträffande järnvägspersonalens befatning enligt alt. A. (vid försändning direkt till köparen) och enligt överklagade alt. B.

3. Klagandena anse, att vissa konsekvenser följa av det av dem överklagade systemet. I sådant avseende anföres:

a) Systembolagens arbete blir väsentligt underlättat och förbilligt.

b) Den arbetsbörda och kostnad, som borde ålegat systembolagen, blir i dylika fall övervältrad på järnvägarna.

c) Järnvägsstyrelsens order bringar personalen i en mycket vanskelig ställning; »gör järnvägstjänstemännen motboksägaren en tjänst, så kunna inga föreskrifter hindra, att den senare vid tillfälle erbjuder en motprestation».

d) Eftersom spritrekvisitionen befarades bli störst före högtiderna skulle det merarbete, som högtidstrafiken ändock — spritförmedlingen förutan — alltid medför, väsentligt ökas.

e) Den genom denna »järnvägstrafiken främmande» verksamhet utökade arbetsbördan skulle bli till förfång för andra trafikanter.

f) På mindre järnvägsstationer, där endast en man vore i tjänstgöring, bleve det svårt följa bestämmelserna om utlämningsställes öppethållande; de som hölle på bestämmelserna kunde riskera obehag, för mera tjänstvilliga däremot »uteblev nog ej heller ivriga ansatser till belöning, vilka — om de träffade en svag karaktär — kunde innebära fara icke blott för personen själv utan också för trafiksäkerheten».

g) Även från rent facklig synpunkt ansågs det oriktigt att järnvägsmynigheterna, vilka helt naturligt fordra absolut nykterhet i tjänsten, utsatte personalen för det obehag och de risker, som den påtalade ordern enligt klagandenas mening innebär.

4. Klagandena anföra slutligen, att det från »initierat lagstiftarhåll» försäkrats, att bestämmelsen i den nya lagstiftningen om inrättandet av utlämningsställen aldrig avsett, att kommunikationsverken skulle engageras på sätt som skett enligt den överklagade ordern. Ordern härom vore därför att anse såsom en administrativ åtgärd vid sidan om lagen. Klagandena hävda, att de i och för sig lovvärda ansträngningarna för trafikökning icke finge gå så långt, att man engagerade järnvägarna och dess personal i för dem så främmande och farliga affärer som spritförmedlingsverksamheten innebär.

Järnvägsstyrelsens yttrande i ärendet.

Med anledning av de tre personalsammanslutningarnas anhållan hos Konungen om upphävandet av omskrivna bestämmelse avgåvos utlåtanden av järnvägsstyrelsen den 21 juni 1939 och kontrollstyrelsen den 18 mars 1940. Ur nämnda yttranden, vilka bägge utmynna i yrkande att klagomålen måtte lämnas utan avseende, må följande återgivas:

Järnvägsstyrelsen medger, att »det må nu vara riktigt», att den motivering, som rusdryckslagstiftningsrevisionen på sin tid anfört för inrättande av s. k. utlämningsställen, icke innehåller något som tyder på att dessa utlämningsställen borde eller kunde förläggas till bl. a. järnvägsstationer. Den anordning, som järnvägsstyrelsen i samråd med kontrollstyrelsen vidtagit, är av något annorlunda art än revisionen tänkt sig. Fråga är dock — menar järnvägsstyrelsen — om icke revisionen skulle ha yttrat sig i helt annan riktning, om den varit underkunnig om den goda kontroll, som ligger i det sedermera av järnvägsstyrelsen och kontrollstyrelsen samrådsvis utarbetade befordringssystemet.

Järnvägsstyrelsen åberopar vidare, att kontrollstyrelsen genom cirkulär 8/1938 för systembolagen särskilt framhållit nödvändigheten att ordna försändningen på ett för bolaget så ekonomiskt sätt som möjligt.

Det är ur denna synpunkt enligt styrelsens mening föga sannolikt, att bolagen, därest icke utlämningen kunnat tillfredsställande ordnas vid stationerna, skulle valt att förhyra lokaler och avlöna personal på annan plats inom respektive samhällen. Styrelsen är tvärtom livligt övertygad om att samarbete då skulle i de flesta fallen hava etablerats med bilcentraler och enskilda biltrafikägare med påföljd, att transportererna överlåtits åt dessa.

Såsom i hög grad oriktigt och missvisande betecknar järnvägsstyrelsen klagandenas påstående, att stationerna »för motboksägarnas räkning verkställa inköpen hos respektive spritbolag».

Stationerna förmedla endast insändandet av pengar och motbok på ungefär samma sätt som poststationerna skulle göra, om inlämningen skedde där. Man skulle således, anser styrelsen, med samma fog kunna påstå, att posten verkställer inköpen åt en person, som inlämnar motbok och pengar i en försändelse för postbefordran till vederbörande utminuteringsställe.

I fråga om sättet för utlämningen av spritvaror å bestämmelsestationen föreligger ingen annan skillnad mot sättet för utlämning av annat gods, än att de till respektive mottagare adresserade och med kontrollnummer försedda paketen utlämnas mot kvitto å särskilt formulär i stället för mot kvitto, tecknat å fraktsedeln.

De olika försändelsernas sammanförande i en gemensam förpackning är en åtgärd, som förnämligast vidtagits till underlättande av godsets lastning och lossning å stationerna. Låsningen av lådorna sker för att trygga järnvägen mot förlust av godset med därav följande ersättningsanspråk. Att denna anordning är ett trygghetsmoment även för nykterhetsintresset torde vara uppenbart.

Järnvägsstyrelsen ingår därefter på ett bemötande av klagandenas erinringar med anledning av vad järnvägsstyrelsen anfört i sitt svar till helnykterhetsför-

bundet. Styrelsen hävdar, att de utfärdade bestämmelserna icke göra järnvägsmännen till systembolagens ombud.

Varken tjänstemännen eller statens järnvägar, deras arbetsgivare, äro att betrakta såsom ombud för systembolagen. Järnvägen utför vissa befordringar och därmed sammanhängande överföringar av penningmedel, det är allt, och järnvägen fyller därvid sådana uppgifter, som stå i överensstämmelse med dess egenskap av transportör. Det enda nya i järnvägens åtagande är inkassering av förskottslikvid för spritvarorna. Emellertid kan denna inkassering icke stå i strid med järnvägens arbetsuppgifter, och den kan fullt likställas med den järnvägen i trafikstadgan ålagda skyldigheten att för avsändarens räkning inkassera efterkrav å gods.

Järnvägsstyrelsen vänder sig vidare mot klagandenas påstående, att järnvägens tjänstemän »äläggas att utanför sin egentliga trafik tjänst mottaga likvid för och förmedla inköp av spritvaror samt kontrollera dessas fördelning bland konsumenterna». Dessa uttryck anser styrelsen vara fullkomligt missvisande.

Järnvägen förmedlar inga inköp utan inkasserar på samma sätt som i fråga om efterkravsbelagt gods likvid för en vara, vars försändning mot efterkrav på grund av föreskrifter, varöver järnvägen icke råder, icke godkännes av systembolagen. Järnvägen ombesörjer på i huvudsak liknande sätt som vid anlåtande av postverket insändandet av motböcker och pengar till respektive systembolag, befordrar de till järnvägen överlämnade varorna och utlämnar liksom i fråga om andra godsförsändelser de till vederbörande mottagare adresserade försändelserna. Allt detta är ett tjänsteåliggande för personalen, liksom de ha att utföra andra arbeten, som höra till järnvägens transportåligganden. Att personalen skall tillse, att varorna utlämnas till rätta adressater, ligger i sakens natur. Ett eftersättande av denna skyldighet vore ett grovt brott mot bland annat trafikstadgan.

Beträffande den ökade trafik, som uppstått till följd av den omtvistade bestämelsen, anför järnvägsstyrelsen följande:

Visserligen torde i en del fall personer, som tidigare själva avhämtat sina spritdrycker vid vederbörande utminuteringsställe, sedan transporten nu sker på systembolagets bekostnad, låta järnvägen ombesörja transportererna, men den trafikökning, som uppstått och som på vissa stationer är avsevärd, beror till ojämförligt största delen på att det nya försändningssättet med järnväg åstadkommit en överflyttning till järnvägen av spritsändningar, beträffande vilka befordringen förut skötts av bussar och trafikbilar eller av personer, som vid resor till vederbörande stad medtagit en mängd motböcker för uttagning av spritvaror.

Järnvägsstyrelsen säger sig vidare hysa en mot klagandena avvikande mening, när dessa uttalat, att järnvägen skulle få transportererna även om utlämningsstället vore beläget på annat ställe än stationen. Styrelsen anser det mycket osannolikt, att, om utlämningen å stationerna indroges, systembolagen skulle komma att i någon nämnvärd omfattning inrätta egna sådana i förhyrda lokaler och med egen personal.

Handhavandet av utlämningen skulle säkerligen överlätas åt enskilda bilägare eller bussföretag, och därmed komme givetvis också spritsändningarna att övergå till dessa transportmedel. Skulle sändningarna i några fall fortfarande komma att befordras å järnväg i gemensam förpackning till ett utom stationen beläget utlämningsställe, komme varje sådan sändning — enligt vad erfarenheten för övrigt i visst fall redan visat — att inlämnas å vanlig fraktgodsfraktsedel med fraktberäkning efter innehållets sammanlagda vikt. När utlämning sker genom järnvägens försorg, fraktberäknas varje i en gemensam låda inlagt paket särskilt för sig enligt paketgodstariff, vilket, enligt vad företagna undersökningar visat, ger en fraktinkomst ungefär tio gånger så stor som om transporten sker som fraktgods. Att en sådan skenbart betungande fraktberäkning av de avsändande bolagen accepterats måste tyda på att utgifterna för systembolagens egna utlämningsställen bliva relativt betydande.

Järnvägsstyrelsen hävdar vidare — i strid med klagandenas mening — att det icke finnes minsta tvivel om att systembolagen, därest icke transporten med järnväg erbjöde dem påtagliga fördelar, omedelbart skulle överflytta sina transporter till andra transportmedel. Sådana fall föreligga i icke ringa utsträckning redan nu.

Gentemot klagandenas påstående, att genom den omtvistade ordern personalen konstitueras »såsom ett direkt led i restriktionssystemet och utminuteringskontrollen» hävdar järnvägsstyrelsen följande:

Järnvägen tar icke någon befattning med utminuteringskontrollen. Genom det tillämpade expedieringssystemet sättas emellertid systembolagen i tillfälle att utöva den kontroll, som enligt utfärdade förordningar ingår i deras åligganden. Om nu styrelsen genom det i samråd med kontrollstyrelsen och systembolagens förtroendenämnd inrättade expedieringssättet kunnat ordna expedieringen på ett ur arbetssynpunkt för såväl järnvägen som systembolagen fördelaktigt sätt och dessutom så, att en ur kontrollstyrelsens och bolagens synpunkt fullt tillfredsställande kontroll kan *av dessa* utövas över att försända spritvaror komma i rätta händer, torde detta endast vara för alla parter fördelaktigt. Det finnes icke den ringaste anledning att misstänkliggöra de vidtagna anordningarna.

Järnvägsstyrelsen ingår därefter på ett bemötande av vad klagandena anföra rörande konsekvenserna av systemet. Styrelsen säger sig i saken ha hört samtliga distriktschefer, vilka enstämmigt förklarat de av klagandena uttalade farhågorna minst sagt överdrivna. Vidare anför styrelsen bl. a. följande:

Klagandena uttala vissa farhågor för att järnvägspersonalen i tjänst å station, som fungerar som utlämningsställe, skulle som ersättning för någon tjänst, som gjorts motboksägare, kunna mottaga gottgörelse i form av sprit. Styrelsen kan icke underlåta att uttala sin förvåning över att de ledande i personalens egna sammanslutningar hysa så klen tilltro till densammas karaktärsfasthet och ansvarskänsla. — — — — — Intet fall har heller styrelsen veterligt under det 3/4 år, som systemet praktiserats, inträffat vid statens järnvägar, som kunnat ge belägg för att klagandenas farhågor äro berättigade. Styrelsen kan för övrigt icke förstå, varför en sådan risk, som klagandena här ansett föreligga, just skulle uppstå, om stationen fungerar som utlämningsställe. Risker kan väl icke vara större, då spritvarorna ligga i gemensam, till statio-

nen expedierad låda, än om de komma i särskilda paket direkt till konsumenterna.

Beträffande de av klagandena uttalade farhågorna om förfånget för annan trafik vid helger framhåller järnvägsstyrelsen följande:

Här gäller det trafik, likställd med annan godstrafik, och den skall skötas som alla andra liknande transportuppgifter. Trafikanter, som skola avlämna motböcker och likvid för spritvaror eller som skola hämta spritsändningar, skola betjänas såsom andra trafikanter, i tur och ordning. Uppstår vid vissa tillfällen ökning i trafiken, skola lämpliga medel användas för trafikens avveckling, precis som om det gällde annat trafikarbete. I samband härmed må framhållas, att å de linjer, där den lokala helgtrafiken har någon nämnvärd omfattning, är antalet av ifrågavarande stationer litet.

Allmänhetens inställning till systemet är genomgående välvillig. Trafikanterna torde av stationerna expedieras i tur och ordning och torde möjligen med något enstaka undantag på ytterligt nykterhetsbetonat håll anse det ena ärendet till stationen lika lovligt som det andra. I varje fall har ingenstädes något som helst missnöje försports.

Ordningsmaktens inställning till frågan har även den varit välvillig, och uttalanden hava gjorts, vilka gått ut på att transporterernas överflyttande till järnvägen medfört, att på vissa håll förut florerande illegal tillförsel av spritvaror minskat eller upphört.

Gynnsamma uttalanden i fråga om systemets verkningar hava även förekommit från nykterhetsvänligt håll.

Efter att ha riktat erinringar mot ytterligare en del av klagandenas argumentation anför järnvägsstyrelsen:

Då anordningarna, enligt vad styrelsen kan finna, icke strida mot Kungl. Maj:ts förordning angående försäljning av rusdrycker av den 18 juni 1937, skulle deras slopande av enbart sådana skäl, som framlagts av klagandena, säkerligen väcka stort missnöje hos alla de järnvägens trafikanter, som nu begagna förfaringsättet. För statens järnvägar skulle ett sådant steg innebära en icke obetydlig inkomstminskning, varjämte statens järnvägar berövades ett värdefullt medel att hävda sig i konkurrensen med andra trafikföretag, vilket medel alltjämt skulle komma att stå konkurrenterna och även de enskilda järnvägarna till buds. Det får heller icke förbises, att varje åtgärd att fränhända statens järnvägar trafik med nödvändighet måste inverka på järnvägsstyrelsens möjligheter att bereda den anställda personalen sysselsättning; vid en trafikminskning måste styrelsen därför noga överväga, om icke avskedanden måste göras i en mot minskningen svarande omfattning.

Kontrollstyrelsen lämnar inledningsvis en framställning av de former, som den vidgade försändningen av rusdrycker i anslutning till 1937 års rusdrycksförsäljningsförordning haft, och ingår därefter på klagandenas påstående, att det i motiven till rusdryckslagstiftningsrevisionens förslag icke antytts, att särskilt utlämningsställe skulle kunna förläggas till järnvägsstation. Härom anför styrelsen:

Såvitt kontrollstyrelsen kan finna, ligger emellertid i detta ingenting anmärkningsvärt. Sådant särskilt utlämningsställe, varom 4 kap. 7 § rusdrycksförsäljningsförordningen talar, synes nämligen ha av revisionen och lagstiftaren rent definitionsmässigt uppfattats såsom ett ställe för utlämning av rus-

Kontrollstyrelsens yttrande i ärendet.

drycker, icke beläget å någon av de i paragrafen omnämnda trafikstationerna, nämligen post-, järnvägs-, omnibus- eller ångbåtsstation. För revisionen har det vid förslaget om inrättande av dessa nya särskilda utlämningsställen icke varit fråga om att vinna en ersättning för eller ett utbyte av de utlämningsställen som funnos redan före tillkomsten av 1937 års förordning, utan att skapa en ny form av utlämning, som kunde vinna användning, där ingen station av nämnda slag funnes tillgänglig, eller där sådan station av särskilda skäl icke kunde tagas i anspråk för nämnda ändamål. När revisionen mera utförligt angivit de fördelar, som enligt revisionens mening vore knutna till det särskilda utlämningsstället, och icke i samma omfattning dryftat anordningarna vid ditillsvarande former av utlämningsställen, så torde detta uteslutande ha berott på att det i det ena fallet gällde en i huvudsak ny anordning och i andra fallet utlämningsställen, som redan hade hävd. Redan före tillkomsten av 1937 års rusdrycksförsäljningsförordning hade man visserligen ett fåtal särskilda utlämningsställen av i huvudsak den typ, som revisionen förordade, men den rättspraxis, som anknöt till 1937 års förordning, hade varit tveksam om ifrågasvarande utlämningsställets rättsliga art. Några ha menat, att de icke kunde inrättas på andra orter, än där tillstånd att ha utminuteringshandel lämnats, andra, att sådant inrättande kunde ske även utan dylikt tillstånd. Det torde delvis ha varit för att undanröja denna tveksamhet som revisionen förordade inrättande av ett uttryckligt institut av den innebörd, som det särskilda utlämningsstället äger. Det förtjänar emellertid att anmärkas, att utlämningsstället snarlika den i järnvägsstyrelsens order alternativ B angivna typen jämväl funnos företrädda inom det erfarenhetsmaterial, som rusdryckslagstiftningsrevisionen hade att bearbeta. Revisionens underlåtenhet att resa invändningar mot denna form av utlämningsställe får måhända icke ges alltför vidsträckt innebörd, men ur denna underlåtenhet torde i varje fall kunna utläsas, att revisionen icke funnit det särskilt angeläget att förhindra en anordning enligt nämnda form såsom alternativ till andra.

Såvitt kontrollstyrelsen kan finna, har varken regeringen eller riksdagen vid sin behandling av revisionens förslag dryftat det spörsmål, som klagandena behandla. Den ledning vid lagtillämpningen, som kan hämtas från förarbetena, är således helt och hållet begränsad till revisionens förslag, och detta ger, såsom kontrollstyrelsen nyss berört, intet som helst stöd åt klagandenas tolkning.

Härtill skulle kontrollstyrelsen vilja foga den iakttagelsen, att den svenska rusdryckslagstiftningen i hög grad utvecklats genom tillämpningsåtgärder, som måhända icke förutsetts av lagstiftaren, men som efter hand, sedan de befunnits ändamålsenliga, i ett senare skede sanktionerats av ny lagstiftning. När det första systembolaget skapades i Falun 1850, fanns således i lagen ingen antydning om en sådan möjlighet. De olika slag av individuell kontroll, som infördes 1912 och 1913, kunde endast stödja sig på en allmän grundsats, att försäljningen skulle handhavas i sedlighetens intresse. Efter antagandet av 1937 års rusdrycksförsäljningsförordning centraliserades partihandeln utan uttryckligt stöd av lag. Det generella mattvånget tillämpades under hela den tid, 1917 års förordning var gällande, och begränsning av kvantiteterna i utminuteringen till lägre myckenhet än 4 liter i månaden från år 1920. Båda anordningarna fingo emellertid uttryckligt stöd i lag först med antagandet av 1937 års förordning. Den rörelsefrihet, som lagtillämpningen i nu förevarande fall tillåtit sig, är, såvitt kontrollstyrelsen kan finna, av långt mindre omfattning, än den lagtillämpning i de nyss anförda fallen åtnjutit.

Sammanfattningsvis vill kontrollstyrelsen därför uttala, att vad klagandena i nu berörda hänseende anført icke synes förtjäna avseende.

Kontrollstyrelsen ingår därefter på klagandenas övriga erinringar, samt meddelar, att styrelsen — för att bilda sig en mening om giltigheten av dessa erinringar — låtit verkställa vissa stickprov rörande det sätt, varpå det omstridda systemet i olika hänseenden fungerar. Dessa stickprov ha avsett järnvägsstationer av olika storleksordning. Om resultatet anför styrelsen:

Den erfarenhet, som kontrollstyrelsen genom dessa undersökningar kunnat vinna, motsäger bestämt det antagandet, att av de båda alternativen i järnvägsstyrelsens order alternativ B. från trafiksäkerhetssynpunkt skulle vara väsentligt underlägset alternativ A. Även sådana järnvägstjänstemän, som ogilla den befattning med rusdrycker, vilken jämlikt alternativ B. åligger järnvägspersonalen, medgiva, att den risk, som till äventyrs kan vara förbunden med järnvägens befattning med försändning av rusdrycker, är knuten till överlämnandet av den försålda varan och således har samma omfattning, oavsett om kunden dessförinnan genom järnvägens förmedling insänt pengar och motbok till systembolaget (alternativ B.) eller icke (alternativ A.). Från trafiksäkerhetssynpunkt har med andra ord alternativ A., mot vilket klagandena säga sig sakna varje anledning till erinran, intet som helst företräde gentemot alternativ B. Så som försändningen är anordnad på större stationer, där pengar och motbok mottages av helt annan personal än den, som någon dag senare utlämnar varan, är någon sådan påverkan, som klagandena befara från motboks-innehavares sida i förhållande till den personal, som mottager rekvisitionerna, ju icke ens tänkbar. De iakttagelser, som kontrollstyrelsen haft tillfälle att göra rörande karaktären av den expedition, som förekommer, när kunden överlämnar motbok och pengar till vederbörande järnvägstjänsteman, ha övertygat kontrollstyrelsen om att järnvägsmannens insats i nämnda fall lika litet som varje annan expedition å en järnvägsstation eller postanstalt utlöser någon känsla hos kunden, att järnvägstjänstemannen gör honom en tjänst, som kräver särskilt vederlag. Det finnes så mycket mindre skäl att förmoda något annat, som järnvägsstyrelsen, enligt vad kontrollstyrelsen har sig bekant, genom en senare order meddelat personalen, att den icke äger skyldighet tillhandagå kund med upplysningar, huruvida det insända beloppet räcker för det åstundade inköpet. Tvärtom torde det ofta tillgå så, att kunden till bolaget insänder ett runt belopp och återfår skillnaden tillsammans med motboken och den inköpta varan. Såvitt kontrollstyrelsen kan finna, är det således med full rätt som järnvägsstyrelsen jämställer den penningtransaktion, som i detta fall förekommer, med den, som äger rum vid försändning mot efterkrav.

Vad kontrollstyrelsen nu har anført torde i stort sett ha giltighet också i fråga om smärre stationer, även om det där ofta är samma person, som emottager pengar och motbok och lämnar ut varan. Den svenska allmänheten är av ålder van att kunna påräkna de svenska järnvägsmännens tjänster utan särskilt vederlag, och några särskilda motiv av större styrka att i nu förevarande avseende frångå sin vana att icke erbjuda sådant vederlag har kunden näppeligen. Från järnvägsmän på mindre stationer har också vitsordats, att erbjudande av sådant vederlag i form av bjudning ur den försända buteljen icke förekommer, liksom man förklarar, att det näppeligen behöfde befaras att ett sådant erbjudande skulle accepteras. Faran härför torde vara så mycket mindre som det i järnvägspersonalens tjänstgöringsreglemente finnes två häremot rik-

tade förbud, ett förbud att av den, som anlitar järnvägen, mottaga något som helst personligt vederlag och ett förbud att under tjänstgöring förtära spritdrycker i någon form.

Kontrollstyrelsen hävdar vidare — i strid med den av klagandena förfäktade meningen — att även med järnvägens hittills tillämpade taxa för försändning enligt alternativ B. kostnaderna för särskilt utlämningsställe i de flesta fall måste bli så mycket större, att det endast i ett ringa antal fall kan från ekonomisk synpunkt anses försvarligt att upprätta ett sådant. I anslutning härtill anför kontrollstyrelsen:

Skulle utlämning sålunda icke kunna ifrågakomma annat än vid ett fåtal dylika utlämningsställen skulle möjligheten för allmänheten att utan besvär få varan i sin hand icke bli väsentligt större än om utlämningen vore begränsad till utminuteringsfilialerna. Skall nämligen allmänheten kunna få sin inköpta kvantitet rusdrycker från en närbelägen station, så kan det med hänsyn till befolkningstätheten inom landet i regel icke bli fråga om något större antal motböcker på varje station. Ett konkret exempel ger ett instruktivt belegg på de faktiska hindren mot att välja en sådan anordning, som föresvävat klagandena. Ett av de norrländska systembolagen har på järnvägsstationerna 21 utlämningsställen av den klandrade typen. Under år 1939 verkställdes genom dem sammanlagt 4 000 försändelser. Det betyder på varje utlämningsställe i genomsnitt mindre än 200 försändelser, d. v. s. icke fullt 4 försändelser per station och vecka. En mindre station bland de nu åsyftade hade under första året sammanlagt 36 försändelser och under de första fyra månaderna efter den senaste prisförhöjningen en enda försändelse. Det är uppenbarligen av ekonomiska skäl utslutet för systembolagen att i dylika fall ersätta utlämningsställe på station med ett särskilt utlämningsställe med förhyrd lokal och anställda funktionärer.

Däremot är det givetvis möjligt för ett systembolag att i liknande fall — i stället för att inrätta ett eget utlämningsställe — överenskomma med en privat affärsidkare på orten, att han mot bestämt vederlag skall ombesörja mottagandet av motbok och pengar och utlämningen av försända spritdrycker. I några fall har också en dylik anordning kommit till stånd. Enligt kontrollstyrelsens mening är emellertid denna anordning från nykterhetssynpunkt väsentligt underlägsen utlämning å järnvägsstation.

Den av klagandena förordade anordningen kan således av ekonomiska skäl icke annat än i undantagsfall ifrågakomma, även om man godtager klagandenas synpunkt och betraktar den frakt, som systembolagen betala till järnvägsförvaltningen, såsom en slutlig kostnad för statsverket. Ett sådant betraktelsesätt är emellertid uppenbarligen oriktigt. Fraktkostnaderna äro samtidigt en intäkt för statsverket såsom järnvägsföretag, och den verkliga kostnaden för statsverket för den kritiserade försändningen begränsar sig därför till den stegring i driftkostnaderna, som föranledas av ifrågavarande transport. Då nyanställning för ombesörjande av denna transport endast i mycket ringa omfattning torde ha skett, synes järnvägsförvaltningens nettovinst närma sig bruttointäkten, och för statsverket i sin helhet torde försändning jämlikt alternativ B. vara ekonomiskt gynnsammare än någon annan försändningsform. I varje fall torde den vara överlägsen de försändningsformer, som i större eller mindre omfattning anlita privata transportmedel eller som kräva anställande av ny systembolagspersonal och anskaffande av nya systembolagslokaler.

Kontrollstyrelsen ingår därefter på vad klagandena anfört rörande det förment otillbörliga i att järnvägstjänstemännen i allmänhet och de helnyktra järnvägsmännen i synnerhet skulle nödgas tjänstgöra som ett slags ombud eller förmedlare mellan systembolagen och deras kunder. Härom anför kontrollstyrelsen:

Kontrollstyrelsen finner det föga fruktbart att inlåta sig på den terminologiska tvist om karaktären av järnvägspersonalens medverkan vid ifrågavarande försändning, som utspunnit sig mellan klagandena och järnvägsstyrelsen. Kontrollstyrelsen vill i detta hänseende nöja sig med att fastslå, att klagandena genom att beteckna ifrågavarande medverkan såsom ombudskap synas ha sökt ge densamma sken av att vara av mera väsentlig och aktiv art, än den rimligen kan anses vara. Om kontrollstyrelsen har förstått klagandena rätt, anse dessa det under förhandenvarande förhållanden moraliskt oantastligt, att staten genom ett organ, systembolagen, säljer spritdrycker till medborgarna. De synas vidare anse det oantastligt, att järnvägsförvaltningen medverkar till transporten av dessa varor till kunderna och att även helnyktra järnvägsmän medverka till utlämningen av dessa varor till kunderna. Deras förord för inrättande av särskilda utlämningsställen, betjänade av systembolagspersonal, får väl rimligen anses innebära, att också denna anordning av dem betraktas som moraliskt oantastlig. Däremot skulle det enligt klagandenas mening vara motbjudande och moraliskt klandervärt, att helnyktra järnvägsmän hade att i tjänsten lämna den ytterligare medverkan till ifrågavarande försändelse, som ligger i mottagandet av pengar och motbok för dessas insändande till systembolagen. Kontrollstyrelsen har svårt att föreställa sig, att man bland de helnyktra järnvägsmännen liksom inom nykterhetsrörelsen i övrigt mera allmänt skulle vara benägen att på detta sätt draga rågången mellan det moraliskt oantastliga och det moraliskt fördömliga. Enligt den lagbundenhet, som eljest präglar den moraliska reaktionen — en lagbundenhet, som också har satt sin prägel på straffrätten — plägar ogillandet starkare träffa en handling som ligger närmare den förkastliga sluthandlingen — i detta fall alkoholförtäringen — än en avlägsnare. Kontrollstyrelsen skulle från denna utgångspunkt ha funnit det naturligare med en motsatt reaktion, vilken sålunda starkare utdömt utlämningen av spritdryckerna än mottagandet av motbok och pengar. För egen del skulle emellertid kontrollstyrelsen liksom järnvägsstyrelsen vilja hävda, att så länge ett samhälle, med hänsyn till statsmakternas begränsade möjligheter att genom lag omforma medborgarnas vanor, saknar möjlighet att införa ett effektivt rusdrycksförbud, så länge måste rimligen alla handlingar, försäljning såväl som utlämning, inom ramen för ett försäljningssystem, som har till enda syfte att så långt möjligt begränsa försäljningens skadeverkningar, anses lika oantastliga. Det kan därför enligt kontrollstyrelsens mening icke med fog göras gällande, att en medverkan, sådan som järnvägsstyrelsens order, alternativ B., ålägger helnyktra såväl som andra järnvägsmän, skulle kunna betecknas såsom mera motbjudande än de handlingar i samband med rusdrycksförsäljning, som klagandena lämnat utan erinran, eller den medverkan vid försäljningslagstiftningens tillämpning, som lämnas av systembolagsfunktionärer, ledamöter av nykterhetsnämnder m. fl.

Vid de undersökningar, som kontrollstyrelsen låtit verkställa, har styrelsen heller icke i något fall hos järnvägsmän, som syssla med ifrågavarande försändning, mött ett ogillande av den art, som angives i klagandenas skrivelse.

Däremot har kontrollstyrelsen i några fall mött mera vaga uttryck för att järnvägsmännens ifrågavarande medverkan till transporten av rusdrycker knappast skulle låta sig förena med järnvägsmännens värdighet. Oftare har man emellertid givit uttryck för missnöje över den ökning av arbetet — utan samtidig löneförhöjning eller anställande av nya funktionärer — som järnvägsstyrelsens ifrågavarande order medfört. Detta missnöje är emellertid lika ofta förekommande bland de järnvägstjänstemän, som utlämna paketen, som bland dem som mottaga pengar och motbok, liksom det naturligtvis förekommer oberoende av den personliga inställningen till bruket av rusdrycker.

Sammanfattningsvis framhåller kontrollstyrelsen:

Då således det påtalade försändningssättet icke står i strid med de uttalanden, som gjorts vid den nuvarande lagstiftningens tillkomst, då det icke kunnat påvisas, att detsamma från nykterhetssynpunkt vore förenat med sådana risker, som klagandena förmena, då det från ekonomisk synpunkt för statsverket är överlägset alternativa försändningsformer, och då slutligen den genom järnvägsstyrelsens överklagade order ålagda medverkan vid ifrågavarande försändning icke med fog kan påstås otillbörligt kränka någons samvete, får kontrollstyrelsen hemställa, att klagandenas framställning icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

*Personal-
organisatio-
nerna contra
järnvägs-
styrelsen.*

Med anledning av järnvägsstyrelsens och kontrollstyrelsens utlåtanden inlämnade klagandena hos Konungen underdåniga påminnelser den 22 september 1939 och den 20 mars 1941. Järnvägsstyrelsens utlåtande bemöttes dessutom i en ledande artikel i Sv. järnvägsmannaförbundets organ »Signalen» den 6 juli 1939. Slutligen ingav Järnvägsmännens helnykterhetsförbund den 17 mars 1943 till kommunikationsministern en skrivelse, vari lämnas vissa uppgifter angående olägenheter i samband med den omtvistade ordern.

Ur *personalorganisationernas påminnelseskraft* av den 22 september 1939, vilken innefattar argumentation med järnvägsstyrelsens yttrande i ärendet, förtjänar följande avsnitt noteras.

Klagandena hävda, att järnvägsstyrelsens försök att sätta likhetstecken mellan transporter av sprit enligt alternativ A. och alternativ B. är sakligt omotiverat.

Beträffande lagligheten av den påtalade ordern påpeka klagandena bland annat, att järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande medgivit, att rusdryckslagstiftningsrevisionen »tänkt sig helt andra anordningar» för sprittransporterna än de av klaganden påtalade. Åberopandet av »samråd med kontrollstyrelsen» finna klagandena ej heller övertygande. Såsom »anmärkningsvärd» beteckna klagandena järnvägsstyrelsens bevisföring att det i förordningen icke finns något förbud mot den ordning, som skapats genom den omtvistade ordern. Här om anföra klagandena:

Om i ett lagförslags motivering det *polemiseras* emot en viss anordning (den av järnvägsstyrelsen nu införda) samtidigt *som en helt annan anordning förordas* (vilket ju styrelsen i sitt yttrande erkänner hava skett), och om i följd härav gällande förordning *föreskrivit* ett visst förfarande (*särskilda* av *systembolagen* inrättade in- och utlämningsställen *utanför* järnvägarna), så kräves väl icke därjämte något särskilt *förbud* för ett motsatt förfarande.

Gentemot det av järnvägsstyrelsen uttalade *antagandet*, att revisionen, »som den varit underkunnig» om den goda kontroll, som styrelsens anordningar sägas garantera, »skulle ha yttrat sig i helt annan riktning» framhålla klagandena, att därest man inom revisionen eller från Kungl. Maj:ts sida skulle förordat ett lagförslag av samma innebörd som överklagade åtgärd hade säkerligen riksdagen betänkt sig mer än en gång, innan den lämnat sitt bifall. I anslutning härtill anföres:

Vi äro säkra på att även riksdagsmän, som själva använda dylika drycker (spritdrycker), skulle ha kraftigt reagerat emot en sådan lagstiftning, som dessutom måste anses innebära obehörigt *tvång* gentemot trafikpersonalen, vilken ställning denna personal än intar i själva nykterhetsfrågan. Järnvägsstyrelsen skall näppeligen kunna övertyga denna personal om det riktiga i att såsom en »tjänsteplikt» åläggas att taga befattning även med *inköpsförmedling* av rusdrycker eller av vilka andra varor som helst. Och varför skall just *sprit*en favoriseras? Skall varuförmedling åläggas järnvägspersonalen, borde väl detta i stället gälla nyttiga och odiskutabla förnödenheter. Dess inköp och fördelning å järnvägsstationerna genom personalens försorg skulle sannolikt kunna utvecklas till landets största varuförmedlingsanstalt.

Klagandena beteckna jämförelsen med postanstalterna såsom missvisande i det att posttjänstemännen icke ta någon som helst personlig befattning med vare sig motböckerna eller spritrekvisitionerna eller med kontrollen över spritens »fördelning» mellan olika kunder.

Klagandena ingå vidare på en utförlig argumentation gentemot de av järnvägsstyrelsen anförda ekonomiska synpunkterna på frågan, vilka av klagandena betecknas såsom egendomliga och uppseendeväckande:

Vad järnvägarnas eventuella förtjänst på den mångdubblade transportkostnaden beträffar blir den också mycket diskutabel. Ur *statsfinansiell* synpunkt är den tämligen likgiltig, eftersom vinst eller förlust berör antingen järnvägarna eller systembolagen och således i båda fallen staten själv och dess ekonomiska intressen.

Klagandena ingå vidare på vad järnvägsstyrelsen anført i frågan om transportskyldighet eller ombudsmannaskap:

Funktionärerna vid järnvägen ha till tjänsteplikt att mottaga och med järnvägen låta transportera vilka försändelser som helst, de må innehålla motböcker och likvid för dessa, spritvaror eller vilka varor som helst, men detta innefattar icke någon *personlig* befattning vare sig med motböckerna, pengarna eller med spritvarornas fördelning. Det är vederbörande köparens egen sak.

Efter ytterligare argumentation gentemot järnvägsstyrelsens utlåtande sammanfatta klagandena i några punkter dels vad de *icke* avsett och dels de åtgärder, som av klagandena påtalats:

Vi ha icke gjort någon erinran emot

1. den för motboksägarna avgiftsfria *transporten* av rusdrycker, eftersom den redan är lagstadgad;
2. massförsändelser i »gemensam förpackning»;

3. sedvanlig kontroll över att spritförsändelserna — liksom alla andra försändelser med järnväg — ordentligt komma rekvirenterna tillhanda mot sedvanliga kvittenser.

Vi ha däremot påyrkat

1. att systembolagen — enligt förordningens föreskrift och där så befinnes behöfligt — inrätta särskilda in- och utlämningsställen för motböcker, rekvisitioner och rusdrycker;

2. att dessa systembolagens egna in- och utlämningsställen ombesörja såväl mottagandet av motböckerna som rekvisitioner och betalningen samt verkställa rekvisition hos resp. systembolag av de beställda rusdryckerna;

3. att spritpaketen och — om försändelserna äro många — systembolagens »gemensamma förpackningar», som alltjämt *transporteras* å järnvägarna, adresseras till motboksägarna resp. vid »gemensam förpackning» till *systembolagens* i förordningen föreskrivna »särskilda utlämningsställen» utanför stationerna men icke till *järnvägsstationerna*;

4. att således järnvägsstyrelsens av oss påtalade order alt. B. upphäves, varigenom järnvägspersonalen befrias från åläggandet att — utöver själva *järnvägstransporterna*, som ingå i dess tjänsteåligganden — även taga befattning med motboksägarnas *inköp av rusdrycker och dessa dryckers fördelning bland kunderna i annan ordning än som föreskrives beträffande andra varor som transporteras med järnvägarna*.

*Personal-
organisatio-
nerna contra
kontroll-
styrelsen.*

Klagandenas slutpåminnelser i skriften av den 20 mars 1941 innefatta argumentation gentemot vad kontrollstyrelsen i sitt utlåtande anført. Gentemot kontrollstyrelsens framhållande av att rusdryckslagstiftningsrevisionen haft de nu träffade arrangemangen i sikte, påpeka klagandena, att enskilda medlemmar av revisionen med stor förvåning tagit del av nämnda arrangemang samt att tvenne medlemmar av revisionen lämnat oförbehållsam medverkan i en den 2 oktober 1939 företagen uppvaktning inför dåvarande kommunikationsministern Strindlund, varvid syftet var att vinna gehör för de klagande personalsammanslutningarnas synpunkter. Vidare påpeka klagandena, att kontrollstyrelsen ingalunda bevisat att det är som det helst bör vara, när den återoppar, att den svenska rusdryckslagstiftningen i hög grad utvecklats genom tillämpningsföreskrifter. Gentemot vad kontrollstyrelsen anført beträffande trafiksäkerheten anföra klagandena:

I fråga om trafiksäkerheten har kontrollstyrelsen med stor bestämdhet fastslagit, att det i järnvägsstyrelsens order upptagna alternativet A. — som huvudsakligen rör transport av rusdrycker och icke ifrågasätter något ombudskap för deras förmedling — ej har något som helst företräde gentemot det av oss kritiserade alternativet B. i samma order. Själva äro vi fortfarande lika bestämt övertygade om riktigheten av vår motsatta uppfattning. Något avgörande bevis i saken kan emellertid för närvarande ej förebringas vare sig av oss eller av kontrollstyrelsen, utan det torde höra framtiden till. Vi kunna nämligen icke såsom bevis godkänna den av kontrollstyrelsen verkställda undersökningen, vari även synes ha ingått, att enskilda järnvägsmän anmodats yttra sig angående den med de olika alternativen sammanhörande risken.

Till sist anføres i slutpåminnelserna:

Vad kontrollstyrelsen framhållit om det oantastliga i överhuvudtaget alla yrkesmässiga handlingar inom rusdrycksförsäljningslagstiftningens råmärken är en åsikt, som må anses naturlig hos dem, som äro verksamma på ifrågavarande område och som själva stannat för yrke och sysselsättning där. Men man bör komma ihåg, att järnvägspersonalen har valt ett annat yrke, och en sammanblandning synes icke böra företagas utan tvingande skäl och inte heller utan övervägande och beslut, som äro fullt tillfredsställande ur lagstiftningsteknisk synpunkt. Det kan ej undgås, att många järnvägsmän med absolutistiska principer känna det upprörande att genom en tjänsteorder tvingas till en utanför transportuppdraget liggande medverkan i sprithanteringen. Såvitt vi ha oss bekant, förekommer ett dylikt tvång ej annorstädes i Europa, således ej ens i vinländerna Frankrike, Italien och Spanien. Det är då uppseendeväckande, att just järnvägspersonalen i Sverige med detta lands framträdande ställning på nykterhetsområdet tilldelats ifrågavarande motbudande uppdrag.

Den av *Järnvägsmännens helnykterhetsförbund* den 17 mars 1943 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet ingivna skriften innefattar en sammanfattning av resultatet av en av förbundet verkställd undersökning rörande erfarenheterna av det överklagade systemet. Av de från förbundets avdelningar inkomna cirka 60 svaren härleda sig omkring hälften från platser, där antingen dylik spritförmedling förekommer eller där man har kännedom om förhållandena på närliggande platser med sådan förmedling. Den återstående hälften svar, vilka alltså icke kunnat redogöra för några erfarenheter, innehålla likväl i de flesta fall principuttalanden i fråga om järnvägspersonalens spritförmedlingsuppdrag. För det trettiotal svar, som avgivits från platser med erfarenhet beträffande spritförmedlingen, lämnar förbundet nedanstående sammanfattning:

J. H. F:s
utredning om
systemets
olägenheter.

I fråga om *förmedlingens ungefärliga omfattning* äro uppgifterna givetvis mycket varierande. En del nämner endast »ringa omfattning», och i andra talas det om »upp till 100 motböcker per dag», »omkring 2 000 liter per vecka», »cirka 50 000 kronor om året» o. s. v.

Våra frågor huruvida *spritförmedlingsuppdraget lämnats till någon medlem av vårt förbund resp. till annan absolutistisk järnvägsmän* ha besvarats jakande beträffande JHF-medlemmar i 13 av uppgifterna och beträffande andra absolutister i 10 uppgifter. Alldenstund vardera uppgiften i åtskilliga fall gäller ett flertal platser, vilkas förhållanden varit kända av den uppgiftslämnande avdelningen, få uppgifterna i dessa fall en ökad vidd.

Angående *iakttagna olägenheter* innehålla svaren följande:

På frågan, om det förekommit att *trafikanter velat bjuda den expedierande järnvägspersonalen på sprit* har tredjedelen av uppgiftslämnarna svarat jakande.

Expediering begärd på annan tid än den för expeditionen eller magasinet föreskrivna uppgives i hälften av svaren ha förekommit på respektive platser. I en del fall tillägges i svaren, att det nämnda förhållandet medfört konflikter mellan trafikanter och personal, exempelvis så, att den som vägrat utlämna spritsändningarna på icke-expeditionstid ansetts ogin.

Såsom *övriga olägenheter* uppgives i många fall, att spritförmedlingsuppdra-

get oftast inträffar vid veckosluten samt i närheten av helger och högtider, alltså vid tidpunkter då personalen har det som brådst. Expedieringen av annat gods blir då i en del fall lidande.

Vidare uppgives

att tjänsten i vissa fall varit svårskött på grund av spritförmedlingen, enär personalen ej är större än vad som erfordras för den egentliga järnvägstjänstens besörjande;

att uppäckning sker i väntsal och avträden, förorsakande föroreningar inom och utom lokalerna;

att trafikanterna börja konsumera spritvarorna på stället; och

att detta ger intrycket, att järnvägsstationerna äro samlingsplatser för sällskap.

Helnykterhetsförbundet anför därefter några utdrag ur svaren och slutar med att såsom *nya synpunkter* ur svaren anföra:

att det på sina håll råder den bestämda uppfattningen att den bekvämlighet för rekvirenterna, som järnvägens spritförmedling innebär, ökar spritköpen och samtidigt försämrar nykterhetstillståndet;

att järnvägens spritförmedling knappast harmonierar med den nyligen i väntsal och personalrum uppsatta affischen med propaganda för nykterhetens främjande; och

att denna spritförmedling är så mycket olämpligare som den i motsats till annan expediering av spritvaror sker även sön- och helgdagar.

Kungl. Maj:ts beslut i ärendet. Genom beslut av den 30 september 1944 har Kungl. Maj:t funnit de tre personalsammanslutningarnas framställning ej föranleda någon åtgärd.

»Snabbutredningens»
behandling
av ärendet.

I en den 1 september 1943 daterad skrivelse gjorde Järnvägsmännens helnykterhetsförbund en framställning i samma syfte som de tre personalsammanslutningarna i överklagningsärendet till chefen för finansdepartementet, vilken överlämnade densamma till *snabbutredningen*. I sitt yttrande den 18 oktober 1944 framhöll utredningen, att den för sin del icke funnit anledning föreslå någon ändring i rätten till kostnadsfri försändning av rusdrycker. Denna rätt hade vid sin tillkomst ur nykterhetssynpunkt motiverats med att man därigenom skulle kunna minska omfattningen av ombudsköpen, över vilka systembolagen haft svårt att utöva en effektiv kontroll, och sålunda begränsa möjligheterna för olovliga överlåtelse av motbokssprit. Utredningen hade icke funnit något belägg för att den kostnadsfria försändningen varit en till nykterhetstillståndets försämring under krigsåren medverkande orsaksfaktor. Vad anginge den särskilda form av fri försändning, som helnykterhetsförbundet speciellt vänt sig mot under motivering, att den vore främmande för det egentliga transportuppdraget och verkade stötande för den helnyktra personalens samveten, hade utredningen icke ansett sig böra taga ställning i avseende å de sålunda framhållna synpunkterna, i synnerhet som Kungl. Maj:t den 30 september 1944 funnit en framställning i samma ämne ej föranleda någon åtgärd.