

## Nr 13.

Ankom till riksdagens kansli den 15 maj 1945 kl. 4 em.

*Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 13, i anledning av väckt motion angående upphävande av viss föreskrift om järnvägens fungerande som inlämningsställe för motböcker m. m.*

I en inom första kammaren väckt och till dess första tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 289, av herr *Björck 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.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat yttranden från järnvägsstyrelsen och kontrollstyrelsen. Härjämte har utskottet berett Sveriges nykterhetsvänners landsförbund, centralstyrelsen för statens järnvägars personalförbund och Svenska järnvägsmannaförbundets styrelse tillfälle att yttra sig över motionen.

Andra kammarens första tillfälliga utskott, till vilket en likalydande motion, II: 450, hänvisats, har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande från 1944 års nykterhetskommitté samt berett bl. a. Järnvägsmännens helnykterhetsförbund 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, vilken i sitt yttrande meddelar, att den i motionen upptagna frågan hör till de frågor, som kommittén framdeles torde få taga ståndpunkt till i ett större sammanhang.

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 försäljningsorten 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 järnvägsutlämningsställena 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 anlitan 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 fraktkostnad 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 totalkost-

naden 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 kontrollhänseende.

I det föregående har endast diskuterats omläggningen olika försändningsformer emellan i händelse av järnvägsutlämningsställets 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 järnvägsvägsmännens 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.

*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. Dyliga 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 synts 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 helyktra 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 helyktra 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 vanskelig, 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 förfarings sättet 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 motboks innehavares inköp av spritdrycker. Opinionsen föranleddes 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 förfarings sättet, vilket nog kan tydas som att järnvägspersonalen numera betraktar expedieringen såsom en kundtjänst.

*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 oskicket till stor del borde kunna stävjas genom lämpligt utformade ordningsföreskrifter, innehållande bl. a. förbud, liksom vid tågresor, 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 spritförmedlingstvängt 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 lär», heter det sålunda i den underdåniga framställningen om undanröjande av personalens spritförmedlingstväng, »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 transporterna 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 principrytteri, och att vi icke förbisett 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 kårens del. Förbundet tillägger:

Järnvägspersonalens odiskutabla skyldighet visavi spriten inskränker sig, såsom av oss upprepade gånger framhållits, till transporter 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.

Det i motionen berörda försändningssystemet har i försäljningsapparaten inkopplat en tjänstepersonal, som icke tagit sin anställning för att fungera som ombud för systembolagen. Särskilt för helynkter personal kan en sådan uppgift medföra samvetskonflikter. Det är emellertid onekligt att vissa fördelar ur kontroll- och nykterhetssynpunkt äro förenade med det omstridda försändningssystemet. En utredning rörande möjligheterna att förändra bestämmelserna så att järnvägsmännens samvetsfrihet lämnas okränkvt utan att försändningssystemets företräden minskas bör därför komma till stånd och lämpligast vore måhända att utredningsuppdraget anförtroddes åt 1944 års nykterhetskommitté.

Med vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att första kammaren med anledning av förevarande motion, I: 289, för sin del måtte besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om utredning av den i motionen berörda frågan.

Stockholm den 8 maj 1945.

På utskottets vägnar:

**HERMAN ERICSSON.**

---

Närvarande: herrar *Ericsson, Söderkvist, Fahlander, Nilsson, Arrhén, Jonsson*, fru *Svenson* \*) och herr *Englund*.

---

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.