

- 7:o dels *a*) nederlagsrätten för svenskt bränvin måtte till tiden utsträckas, så att detta erhåller full likställighet med det bränvin, som utifrån importeras;
dels *b*) den skatterestitution, som vid export af svenskt förädladt bränvin medgifves, måtte så beräknas, att den utgör full godtgörelse för den skatt, som för tillverkningen af samma vara blifvit erlagd.

Då det för möjligheten att förskaffa sig samt bibehålla afnämare och kunder i utlandet är nödigt att alltid vara i tillfälle förse dem enligt emottagna ordres, men det skulle kunna hända, att, under mindre gynsamma år, det i Sverige tillverkade bränvin icke lemnar öfverskott till export, och att förädlingsfabrikerna, för att icke afstanna, måste förse med utifrån importerad råvara, så föreslås ytterligare,

- 8:o att uti tulltaxan måtte intagas bestämdt stadgande derom att, då förädladt bränvin exporteras, full restitution af tullungälderna medgifves inom beloppet af det quantum, som exportören styrker sig hafva från främmande land importerat.

Om remiss till Bevillnings-Utskottet anhålles.

Stockholm den 26 Januari 1875.

Axel Odelberg.

N:o 18.

Af Herr von Geijer: Angående beviljande af ett anslag å 337,500 kronor till understöd för en jernvägsanläggning mellan Stehag och Björkarp.

Det är visserligen förhållandet, att Riksdagen, genom underdånig skrifvelse den 17 Maj 1871, ställt till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 10,000,000 R:dr, att efter Kongl. Maj:ts bepröfvande och emot vissa i den

underdåniga skrifvelsen upptagna villkor, under de 5 åren 1872—1876 utgå, med 2,000,000 om året, till låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar, hvarigenom och Riksdagen angifvit huru och på hvad sätt de menigheter, hvilka under nämnda tiderymd vilja bygga s. k. lokalbanor, skulle kunna för dessa banbyggnader komma i åtnjutande af bidrag från statskassan. Icke desto mindre vågar jag, på de skäl som i det följande komma att andragas, vördsamt hänvända mig till Riksdagen med anhållan om särskildt anslag för byggande af en icke fullt 3 mil lång, öfver Herrevadsklosters militär-etablissemant gående, tvärbana emellan Södra statsbanan och den nu färdiga, enskildt bolag tillhöriga, Helsingborg—Hessleholmsbanan. Anläggandet af denna tvärbana, hvilken skulle sluta sig till Södra statsbanan vid Stehag och till Helsingborg—Hessleholmsbanan vid Björkarp, $\frac{1}{2}$ mil norr om Åby, och således få till trafikområde Rönåns ganska fruktbara dalgång norr om den skogbevuxta Söderåsen vid gränsen till skånska slätten, har, alltsedan Helsingborg—Hessleholmsbanan beslutades, varit för ortens invånare ett önskningsmål, till hvilket uppnående de så mycket snarare nu hoppas få räkna på statens bistånd, som i sjelfva verket den ifrågakommande banan påkallas af ett stort militäriskt behof, nemligen beredandet af beqväm kommunikation emellan truppernas förläggingsområden och Herrevadsklosters invid exercisfältet Ljungbyhed belägna militäretablissemant, hvarest numera trupper äro nästan under hela året sammandragna till vapenöfning. Det vill synas, som skulle nyssnämnda kommunikation med minsta kostnad för staten kunna åstadkommas, om staten till understöd för anläggande af en bana emellan Stehag och Björkarp ansloge ett belopp motsvarande $\frac{1}{4}$ af anläggningskostnaden, på sätt egde rum 1871 med Wexiö—Carlskrona-banan, hvartill då anslogs 1,100,000 R:dr i anseende till vigten ur militärisk synpunkt att bereda jernvägsförbindelse emellan Carlskrona och inre delarne af landet.

Att från Björkarp på Helsingborg—Hessleholmsbanan draga fram en statsbana till Herrevadskloster kan väl svårligen ifrågakomma, enär en dylik, statens stora jernvägsnät helt och hållet frångild, liten banbit af endast vid pass $\frac{1}{2}$ mils längd, icke gerna kunde af staten trafikeras och i allt fall, i anseende till sin ringa längd, icke gifve någon nämnvärd inkomst. Genom densamma blefve ej heller truppernas förläggingsområden i södra delen af Skåne ställda i beqväm kommunikation med Herrevadskloster, enär försändningar söder ifrån, för att komma dit, måste göra en omväg öfver Hessleholm och således färdas från Stehag 6 mil på jernväg, då deremot direkta afståndet från Stehag till Herrevadskloster icke är mer

än 2 mil. — Enligt kostnadsberäkning för jernbanan Stehag—Björkarp uppgår anläggningskostnaden för densamma, inberäknadt rörlig materiel och med 4,83 fots spårvidd, till 500,000 kronor per mil eller för hela väglängden, 2,7 mil, 1,350,000 kronor.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra, får jag vördsamt hemställa: att Riksdagen till understöd för anläggande af en lokalbana emellan Stehag och Björkarp täcktes bevilja ett anslag, motsvarande $\frac{1}{4}$ af banans beräknade anläggningskostnad, det vill säga ett belopp af 337,500 kronor, dock endast under förutsättning att Kongl. Maj:t nådigst skulle finna skäl att till byggandet af nämnda bana anvisa låneunderstöd af de medel, hvilka till befordrande af enskilda jernvägsanläggningar äro eller kunna blifva ställda till Kongl. Maj:ts disposition.

Stockholm den 26 Januari 1875.

B. von Geijer.

N:o 19.

*Af Herr **Carlson**: Angående aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utarbetande af en författning rörande barns och yngre personers användande i fabriksarbete.*

Den starka utveckling fabriksindustrien under de senare åren vunnit i vårt land, kan icke annat än befrämja ett stigande välstånd. Men jemte de stora fördelar den bereder, är den äfven egnad att äfven här i stegradt mått medföra de olägenheter, hvilka nästan öfverallt varit förenade med dess bedrifvande och som kunna medföra allvarliga faror.