

rike samt vårt gamla broderland Finland; och under sistlidne år har en särskild institution för jordbruket jemväl åstadkommits i England.

Det torde således vara på tiden att vi härstädes taga frågan om hand och jag tillåter mig således vördsamt föreslå,

att Riksdagen för sin del måtte besluta den ändring i 6 § Regeringsformen, att vid uppräknandet af cheferna för statsdepartementen måtte tilläggas: en chef för departementet för landtbruket och öfriga näringar samt allmänna arbeten, äfvensom att antalet af de så kallade konsultativa statsråden måtte inskränkas till två.

Stockholm den 26 Januari 1884.

*Eric Sparre.*

---

**N:o 75.**

*Af Herr Grefve E. Sparre: Angående anslag för undersökning i fråga om åstadkommande af förbindelse medelst ångfärja emellan Helsingborg och Helsingör eller Malmö och Köpenhamn.*

Genom våra i senare tider utförda jernvägsanläggningar äro transporterna inom landet och jemväl till exportorterna väsentligen underlättade, men vårt insulära läge försvårar ännu förbindelserna med utlandet. Nyare tidens uppfinningar erbjuda likväl ett medel att öfvervinna denna svårighet i de så kallade ångfärjorna. Genom sådana, gående dels emellan Jutland och Fyen, dels emellan Fyen och Seeland, hafva danska öarne kommit i hvad man

kallar spårvägsförbindelse med kontinenten, och det återstår endast att bringa till stånd en sådan förbindelse öfver Öresund, antingen ifrån Helsingborg till Helsingör eller ifrån Malmö till Köpenhamn för att bereda oss samma förmån.

Icke blott för persontrafiken och transporten af jernvägsmateriel, som numera inom vårt land tillverkas jemväl för utlandet och i afseende å hvilken fördelarne äro allra mest i ögonen fallande, men äfven för transporten af alla varor, t. ex. maskiner, jern- och trävaror, spanmål, kreatur m. m., skulle fördelen häraf vara i ögonen fallande och konkurrensen med utlandet underlättas, ett underlättande som i denna tid af rastlös täflan vore af icke ringa vigt. Det är nemligen uppenbart att lastningen från jernväg till fartyg samt ur detta på land och i magasin, hvarifrån varorna måste åter utföras och åter ställas på jernväg, väsentligen fördyrar och försvårar frakten emot då denna kan ske å ångfärja, för att icke tala om den tid af året, då isen stänger all kommunikation. Industrien eller rättare alla näringar i ett litet land hafva så stora svårigheter att bekämpa i täflan med de större nationernas, att intet, som derpå kan ega inflytande, må förbises.

Danmark har icke heller underlåtit att uppmärksamma de fördelar, som bereddets detsamma genom en lättare förbindelse med kontinenten. Men i samma mån som denna underlättas, försvåras för oss möjligheten af täflan.

Anspråken på kommunikationer växa ständigt, och ett land, som icke står i spårvägsförbindelse med den öfriga världen, skall snart anses isolerad. En flygtig blick på kartan visar oss såsom den lämpligaste öfvergångspunkten Helsingborg, särdeles då Halmstadsbanan utsträcker till Göteborg. Afståndet mellan Helsingborg och Helsingör är nemligen knappt fjerdedelen af det emellan Korsör och Nyborg, der ångfärjan öfver Stora Bält går. Men äfven mellan Malmö och Köpenhamn är afståndet ej större än emellan de nämnda orterna.

Det är sannolikt att danska staten icke skall undandraga sig att deltaga i kostnaden för vidtagande af en sådan åtgärd, helst densamma, med kändedom om de förslag, som varit å bane, att åstadkomma en lättare samfärdsel och posttransport mellan Skåne och Tyskland, borde låta sig angeläget vara att bibehålla den nuvarande förbindelsen öfver Danmark.

Jag tillåter mig således vördsamt föreslå,

att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse hemställa: att Kongl. Maj:t täcktes taga i nådigt öfvervägande, huruvida en förbindelse medelst ångfärja emellan vare sig Helsingborg och Helsingör eller Malmö och Köpenhamn kunde åvägbringas samt, till betäckande af kostnaden

för undersökning derom, bevilja ett anslag af sex tusen kronor.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 26 Januari 1884.

*Eric Sparre.*

---

**N:o 76.**

*Af Herr J. Wedberg: Angående befrielse för aktiebolag med ändamål att inköpa och besitta stadsfastighet för beredande af bostäder åt aktieegare från erläggande af ökad stämpelafgift vid lagfarande af köpeafhandling rörande dylik fastighet.*

Den af sistlidet års Riksdag antagna förordningen angående stämpelafgiften innehåller i fråga om stämpel å köpeafhandling om fast egendom den nya bestämmelsen, att dylik handling, på grund hvaraf lagfart sökes för aktiebolag, som icke drifver bankrörelse, bör vara belagd med stämpel af 1 krona 20 öre på hvarje fulla 100 kronor af egendomens värde, eller draga dubbelt så hög stämpelafgift, som af annan sökande erlägges. Skälet till denna förändring af förut gällande bestämmelser är att söka derutinnan, att då aktiebolags tillvaro icke såsom den menliga individens af naturen är inskränkt inom ett kort tidsområde fast egendom kan antagas i allmänhet komma att stanna längre tid i aktiebolags än i en enskild persons ego. Utan tvifvel är detta skäl ganska talande, och min mening är ingalunda att