

**N:o 178.**

Af Herr **A. V. Ljungman**: *Om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande af förslag till lag för meddelande af koncessioner åt enskilde att anlägga jernvägar.*

Bland anstalter af allmän och genomgripande betydelse för vårt lands ekonomiska utveckling intaga tvifvels utan *jernvägarne* främsta rummet, men icke dess mindre äro vi ännu i saknad af genom lag fastställda bestämmelser för dessa så viktiga samfärdsmedels åstadkommande. Då emellertid redan tidigt sådana bestämmelser fingo inflyta i den allmänna lagen i fråga om de vanliga landsvägarne, så är tvifvels utan än mera skäl, att dylika bestämmelser nu stadgas äfven för de mångfaldigt större betydelse egande jernvägarne, då dessa nemligen ej utföras af staten sjelf; ty om de enskilda jernvägarne än icke såsom landsvägarne utgöra föremål för underhåll på bekostnad af hemmanen i de trakter, de genomlöpa, så utöfva de dock i så synnerligt hög grad ett afgörande inflytande på både näringslivet och egendomsförhållandena inom långt vidsträcktare områden, att det svårligen längre kan anses för öfverensstämmande med god ordning, att sättet för deras tillkomst fortfarande lemnas obeaktadt af lagstiftningen. Det kan nemligen ej hållas för vare sig lämpligt eller rätt, att dessa de viktigaste af alla samfärdsanstalter med hänsyn till vilkoren för deras anläggning äro beroende blott af den ena statsmaktens, enligt hvad erfarenheten ådagalagt, icke nog oafbrutet likartade utan snarare rätt stora meningsskiftningar antydande samt dessutom endast helt föga kontrollerade resolutioner, och att icke för exempel landstings utlåtande inhemtas i fråga om koncession åt jernvägsföretag inom landstingets område, på samma sätt som häradens mening infordras i fråga om landsvägarne, då det ju enligt § 2 i landstingsförordningen särskildt åligger landstingen att »rådslå om anstalter för kommunikationsväsendets befordrande». Man må nemligen ej

förgäta, att genom en ur det allmännas synpunkt oklokt lagd jernväg ett betydande område kan tillskyndas de största olägenheter och erhålla hela sin ekonomiska utveckling så att säga vriden på sned, och att en jernväg i ett enskildt bolags ego innebär en makt, som kan användas ej blott till gagn utan äfven till skada och förderf, samt att bestämmandet af de enskilda jernvägarnes rigtning m. m. inom landet ej lämpligen bör öfverlåtas så nära nog uteslutande åt den förstkommande sökandens eller det för tillfället mest förmående intressets godtfinnande, som allt för ofta måste varda fallet, då, såsom hittills gemenligen skett, koncession utan vidare beviljas på de för tillfället fordrade villkoren åt nära nog en hvar sökande.

Olägenheterna af att Sverige ej i tid erhållit en dylik lagstiftning hafva ock framträdt på flera sätt och visa sig särskildt med i ögonen fallande tydlighet uti ett större antal olika spårvidder å de skilda linierna än i något annat land. I Sverige finnas nemligen icke mindre än sju olika spårvidder använda, under det att utrikes på sin höjd blott tvenne eller högst tre sådana äro tillåtna.

I utlandet beviljas jernvägskoncessioner antingen, såsom för exempel i England, Frankrike och Danmark, af representationen eller ock, såsom i Preussen och Norge, af regeringen efter af representationen antagen lag. Att regeringen ensam och oinskränkt af särskild lag beviljar dylika koncessioner synes inom Europa endast ega rum i Ryssland samt i Sverige. Rätten för regeringen hos oss härutinnan tyckes emellertid sakna stöd i grundlagen och är, om än i viss mån häfdvunnen, ingalunda obestridlig, hvartill kommer att, då en jernväg alltid till följd af sin beskaffenhet måste innebära ett slags monopol, kollision med förbudet i 60 § Regeringsformen mot fastställandet af monopol ej kunnat helt och hållet undvikas vid utöfvandet af denna sjelftagna rätt. (Jfr vidare härom: Riksdagens protokoll, 1884, Andra Kammaren, N:o 12, sid. 29—33.) Då Riksdagen emellertid icke tyckes vara angelägen om att direkt taga del uti meddelandet af koncessioner å jernvägsanläggningar, torde formlig rätt att förläna sådana koncessioner genom af Riksdagen antagen lag i ämnet böra lemnas regeringen. En sådan lag, uti hvilken med nödig fullständighet angifvas villkoren för jernvägskoncessions erhållande, kan nemligen i intet hänseende lända till skada, utan måste tvärtom i allt varda till gagn. Den bör naturligen icke utgöra något hinder för regeringen att fastställa utaf behofvet påkallade särskilda vilkor för den ena eller andra jernvägsanläggningen utöfver de i lagen föreskrifna.

På grund af det anförda får jag alltså hemställa,

det Riksdagen måtte i skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta utarbета och till Riksdagens antagande framlägga förslag till lag för meddelandet af koncessioner åt enskilde att anlägga jernvägar.

Om remiss till Lag-Utskottet anhålles.

Stockholm den 27 Januari 1886.

*Axel Vilh. Ljungman.*

---

### N:o 179.

Af Herr **A. V. Ljungman**: *Om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande af förslag till lag för meddelande af koncessioner åt enskilde att anlägga telegraf- och telefonledningar.*

Den stora betydelse, samfärdseln medelst *telegraf-* och *telefoninrättningar* synbarligen visat sig ega för näringslivets utveckling, jemte det allt mer och mer tilltagande behovet för allmänheten att i allt större omfattning varda delaktig af de förmåner, ett möjligast fullständigt telegraf- och telefonväsende för med sig, hafva helt naturligt föranledt en liflig verksamhet att vid sidan af de staten tillhörande telegraf- och telefonanläggningarna utföra privata sådana, på det att detta allmänhetens behof icke måtte lemnas otillfredsstäldt. Då man emellertid för utförandet och vidmakthållandet af telegraf- och telefonanläggningar i väsentlig mån, om än ej i samma omfattning som i fråga om t. ex. jernvägsanläggningar, behöfver vara i åt-