

enskommelse kunde träffas emellan Sverige å ena sidan och Norge å den andra, att när invånare från det ena landet under en viss tid — möjligen högst fem år — oafbrutet vistats i det andra, de der skola åtnjuta hemortsrätt, samt att Kongl. Maj:t täcktes för ändamålets vinnande vidtaga därför erforderliga åtgärder.

Om remiss till vederbörligt Utskott anhålles, och torde det Utskott, hvartill denna motion remitteras, göra de ändringar och tillägg, som anses lämpliga för det åsyftade ändamålets vinnande.

Stockholm den 26 Januari 1884.

Anders Bengtsson,
från Vermland.

N:o 125.

Af Herr And. Gudmundson: Angående anslag till låneunderstöd till mellersta Hallands jernvägsaktiebolag.

Då jag härmed vågar förelägga Riksdagen vördsam framställning angående låneunderstöd till mellersta Hallands jernväg, eller för jernvägslinien Halmstad—Varberg, anhåller jag först få lemna ett kort sammandrag af Hallands läns landstings åtgärder för åstadkommande af en vestkustbana från skånska jernvägsnätet till Göteborg.

År 1872 beslöt Hallands läns landsting att, för anläggande genom Hallands hela längd af en jernväg, anslå 200,000 kronor;

År 1875 beslöt landstinget anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta nådig proposition om 1,500,000 kronors statsbidrag utan

återbetalningsskyldighet till en jernväg genom Halland, och om ett amorteringslån, motsvarande $\frac{2}{3}$ af byggnadskostnaden;

År 1880 beslöt landstinget att, om en jernväg från lämplig jernvägsstation i Skåne för statens räkning bygges till Göteborg, till densamma bidraga med 1 million kronor;

År 1881 beslöt landstinget att till samma jernvägsanläggning bidraga med 50,000 kronor pr banmil inom Halland, samt att anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta nådig proposition om statsbidrag till ifrågavarande jernväg;

År 1883 beslöt landstinget att med 20,000 kronor pr banmil höja förut beviljade belopp af 50,000 kronor pr banmil för bandelen Halmstad—Varberg.

Af detta sammandrag framgår, huruledes landstinget med ständigt växande allvar och kraft sökt verka för denna lifsfråga för provinsen.

Ehuru någon framställning till Riksdagen hittills icke skett från regeringen angående byggande af eller understöd till en vestkustbana, har Riksdagen likväl, i anledning af enskilda representanters framställningar, vid olika tillfällen förut behandlat frågan. Sålunda uttalade vid 1881 års riksdag dåvarande Stats-Utskott följande angående vestkustbanans ifrågasatta byggande för statens räkning, nemligen:

»Utskottet har funnit ifrågavarande förslag förtjent af Riksdagens uppmärksamhet. Den provins, som den föreslagna kustbanan skulle genomlöpa, synes vara i behof af jernvägsförbindelser; de orter banan skulle sammanbinda förete, i afseende å folkmängd och utveckladt näringslif, sådana förutsättningar, som plåga anses innebära goda utsigter till blifvande trafik. Ehuru Utskottet således ingalunda förbisett den vikt, som denna jernvägsanläggning — — — synes ega, anser Utskottet sig likväl ej kunna tillstyrka Riksdagen att, med ytterligare utvidgning af stambanesystemet i de södra delarne af riket, besluta dess utförande för statens räkning såsom stambana.

Deremot vill Utskottet — — — ingalunda förneka att ju icke en närmare utredning af ärendet skulle kunna ådagalägga, det ifrågavarande jernväg vore för det allmänna af sådan vikt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas. I sådant fall och enär, med afseende å banans längd och betydliga anläggningskostnad, det ej torde vara för Kongl. Maj:t möjligt att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den allmänna fond till låneunderstöd för enskilda jernvägar, som Utskottet ämnar föreslå, — — — lärer särskild framställning till en blifvande Riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana vara erforderlig.»

Med stöd af detta uttalande väcktes vid 1882 års riksdag enskilda motioner angående statsbidrag till det eller de jernvägsbolag, som bildades för anläggande af hela vestkustbanan från Helsingborg till Göteborg eller delar deraf, hvilka motioner likväl, då frågan angående anläggningskostnad m. m. icke ansågs vederbörligen utredd, ej vunno Riksdagens bifall.

Sedan dess har denna jernvägsfråga utvecklats sig sålunda, nemligen, *dels* att för den sydligaste delen, eller linien Helsingborg—Halmstad, fullt halfva anläggningskostnaden anskaffats genom aktieteckning, nära en tredjedel af anläggningskostnaden erhållits af den allmänna lånefonden till enskilda jernvägar, och arbetet med jernvägsbyggnaden börjats samt redan fortskridit så långt, att banan under nästa år beräknas kunna trafikeras; *dels* att för den *mellersta* delen, eller linien Halmstad—Varberg, bolag bildats under benämning »Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag», koncession jemte stadfästelse af planer och kostnadsförslag erhållits, och fullt hälften af den beräknade anläggningskostnaden anskaffats genom aktieteckning, hvadan för jernvägsarbetets påbeggynade å denna bandel endast återstår att anskaffa lån motsvarande hälften af anläggningskostnaden; *dels* att för den återstående bandelen, eller linien Varberg—Göteborg, undersökning verkstälts, och preliminära åtgärder för aktieteckning vidtagits och pågå.

Då nu utsigterna för det omedelbara påbörjandet af *mellersta Hallands jernväg*, under förutsättning att låneunderstöd af statsmedel kan erhållas, ställa sig så gynsamma som möjligt *dels* genom nu rådande ovanligt låga pris å skenor, syllar m. fl. materialier, *dels* genom möjligheten att kunna, efter hand som arbetet å linien Halmstad—Helsingborg fullbordas, öfverflytta manskap och arbetsmateriel direkt till linien Halmstad—Varberg, vore det högligen att beklaga, om bolaget såge sig antingen i brist på nödiga medel urståndsatt att ofördrojligen påbörja byggandet eller tvunget anlita utländskt kapital.

Fördelarna för staten och det allmänna af att erhålla en vestkustbana utan direkt uppoffring och utan annan åtgärd än att förmedla lån med samma ränta och amortering, som staten sjelf erlägger, äro så påtagliga, att de icke torde kunna förbises, hvarföre jag endast får hänvisa till hvad derom blifvit anfördt i de olika motioner, som i samma hufvudfråga ingifvits vid 1881, 1882 och 1883 års riksdagar.

Med fästadt afseende på dessa förhållanden samt med anhållan att, under ärendets behandling, i vederbörande Utskott få inlemna tillhörande handlingar, vågar undertecknad vördsammast föreslå,

att Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 1,555,000 kronor, att under

enahanda vilkor och bestämmelser, som af 1881 års Riksdag blifvit fastställda för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar, af Kongl. Maj:t anvisas med en tredjedel under hvartera af åren 1884, 1885 och 1886 såsom lån till Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag.

Om remiss till vederbörligt Utskott anhålles.

Stockholm den 26 Januari 1884.

A. M. Gudmundson.

I denna motion instämma.

I. Lyttkens.
Lars Börjesson.

Carl Ifvarsson.
Joh. Bengtsson.

A. M. Lundberg.
A. W. Angel.

N:o 126.

Af Herr Aug. Bokström: Angående ändring af 8 § af Kongl. förordningen om stämpelafgiften.

Enligt § 8 i gällande förordning angående stämpelafgiften skall stämpelbeläggning, som enligt samma förordning är föreskrifven för statsmyndigheternas expeditioner, icke ega rum i bevillningsmål och mål angående kronans ränta och tionde, så ock i frågor rörande debitering, afskrifning eller restitution af kronoutskylder eller andra afgifter till *staten*. Då expeditioner i mål, som angå kommunala och andra allmänna afgifter, deremot icke blifvit särskildt tillförsäkrade befrielse från stämpelbeläggning, så måste stämpelafgift af de i sådana mål rättelse sökande utkrävas.