

arbete i oförändradt skick bibehålles, hvaremot sådan befrielse ej må ega rum för motsvarande inkomst af fastighet.

Om vördsam remiss till Bevillnings-Utskottet anhålles.

Stockholm den 23 Januari 1886.

*Gustaf Ericsson.*

## N:o 20.

**Herr Arvid Gumelius:** *Om beviljande af ett extra anslag å 10 millioner till låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar under åren 1887—1891.*

Sedan det visat sig, att spörsmål om statsunderstöd i en eller annan form åt jernvägar kunna i betänklig grad förrycka riksdagsarbetet och inverka jenväl på andra frågors afgörande, beslöt 1871 års Riksdag anvisa 2 millioner årligen under 5 år såsom lån åt enskilda banor, hvilka, efter vederbörlig utredning, Kongl. Maj:t pröfvade dermed företrädesvis böra understödjas.

År 1876, då femårsperioden skulle utlöpa, ville mången »pausera» i jernvägsbyggande, hvaremot jernvägsiffrare i stort antal och från många landsdelar förberedde ett kombineradt anfall mot statskassan eller Riksgäldskontoret, som förmenades böra tillsläppa några tiotal millioner för att på ett eller annat sätt understödja byggandet af nya banor. Riksdagen var ej benägen för någondera ytterligheten, utan fortgick på förut inslagen väg genom att å nyo anvisa 10 millioner, att under 5 år och med 2 millioner om året utlånas till enskilda jernvägsbolag.

År 1881 väcktes förslag dels om 10, dels om 5 millioner jernvägslån att utgå i 5 år med en femtedel årligen. Stats-Utskottet ansåg beloppet kunna minskas från förutvarande 10 till  $7\frac{1}{2}$  millioner,

och Riksdagen gick vidare i nedsättning och bestämde sig för 5 millioner, med 1 million om året.

Men, i motsats mot hvad Utskott och Riksdag förmodat, visade sig beloppet otillräckligt, och af nedprutningen följde, att jernvägsbolag, hvilka ej kunde få bistånd hos Kongl. Maj:t, åter började vända sig till Riksdagen och delvis äfven lyckades der utverka sig lånehjelp, hvilken oegentlighet kunnat undvikas, om 1881 års Riksdag gått fram i samma spår som föregångarne.

Efter denna erfarenhet — och då äfven nu åtskilliga jernvägsföretag dels redan trädt i förgrunden, dels veterligen bereda sig att framtråda — torde det vara lämpligt och statsklokt att fortfarande i låneväg stödja sådana bolag, då de pröfvas vara utrustade med tillräckligt aktiekapital och allmängagneliga. Hårda tider innebära en maning att ej söka hämma, utan fast hellre omtänksamt främja större arbetsföretag, der dessa, i trots af ökade svårigheter, åvägabringas genom enskild handlingskraft, offervillighet och tilltro.

Den fördel, det allmänna — och ej minst statsbanorna — må kunna påräkna af ytterligare tillkommande enskilda banor, för hvilka direkt uppoftning af statsmedel icke ifrågasättes, bör föranleda staten att, då den åt dessa banor lemnar lån, beräkna lånevilkoren så billiga, som staten kan göra utan att derpå förlora. Till sådan billig beräkning är anledningen nu större, än tillföre, då på statsbanorna synas förestå betydande fraktnedsättningar, hvilka, med nuvarande samtrafiksanordningar, ej kunna undgå att inverka på de enskilda banornas afkomst.

Med stöd af hvad här anförts hemställes vördsamt,

att Riksdagen måtte, till låneunderstöd åt enskilda jernvägar intill högst halfva anläggningskostnaden, bevilja och till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett extra anslag af 10 millioner kronor, att utgå under 5 år, med 2 millioner under hvardera af åren 1887, 1888, 1889, 1890 och 1891, å hvilket anslag Kongl. Maj:t må ega att, till understödjande af nya, enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, emot så billiga lånevilkor, som staten utan egen ränteförlust kan bevilja.

Stockholm den 23 Januari 1886.

*Arvid Gumælius.*