

verksamhet skulle äfven blifva en helt annan eller den samma, som åtskilliga verk och inrättningar redan hafva sig uppdraget att följa, nemligen utvecklingen på de industriella områdena inom Europa.

På grund af hvad jag sålunda anfört, vågar jag föreslå:

att Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett extra anslag af 15,000 kronor för utsändande och understödjande af handelsagenter i utom Europa belägna länder.

P. A. H. Stjernspetz.

N:o 16.

Af Herr Lindahl: Om anslag till låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar.

Enligt Riksdagens underdåniga skrifvelser den 17 Maj 1871 och den 15 Maj 1876 beviljade nämnde års Riksdagar hvardera gången extra anslag af 10 millioner kronor att utgå med 2 millioner kronor hvar år till och med år 1881 såsom lån till understöd åt enskilda jernvägsanläggningar. Vid 1881 års riksdag stälde Riksdagen, enligt dess underdåniga skrifvelse den 27 April samma år, till Kongl. Maj:ts disposition ytterligare ett extra anslag af fem millioner kronor att med något förändrade villkor och bestämmelser utgå under fem år från och med år 1882 med en million kronor årligen till understödjande af nya, då ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar.

Alla dessa lånefonder hafva redan blifvit för angifna ändamål disponerade och dessutom hafva under de senaste riksdagarne låneunderstöd blifvit särskildt beviljade till Skåne—Hallands och mellersta Hallands under byggnad varande jernvägar.

Samma giltiga skäl, som vid förutnämnda tillfällen åberopades för bifall till låneanslag att dermed understödja enskilda jernvägsanläggningar, äro ännu gällande. Det gagn, som dessa anläggningar medföra så väl för statens stambanor som ock för landets hela utveckling, är för betydande för att icke staten skulle ännu under någon tid lemna sitt understöd till sådana arbetens utförande. Frågor om nya vigtiga jernvägs-linier inom vårt land hafva uppstått. Behofvet af dem är oafvisligt, men deras åstadkommande är beroende af fördelaktiga lån, för att dessa jernvägar, åtminstone i början af sin tillvaro, skola kunna bära sig. Skulle ett enskildt jernvägsbolag nödgas sjelf uppnegociera sitt lånebehof, vanligen halfva anläggningskostnaden, hos banker eller bankirer, blefve räntan minst en à en och half procent högre, än om dessa lån förmedlades genom statsverket. Då nu erfarenheten visat, att statsverket på sina lån till enskilda jernvägar icke gjort förlust utan snarare vinst, torde ej skäl förefinnas att frångå den hitintills följda principen att medelst lånebidrag på fördelaktiga villkor främja och uppmuntra anläggningen af nödiga och nyttiga jernvägar samt dymedelst jemväl främja landets naturliga utveckling i så väl socialt som ekonomiskt hänseende.

Under närvarande tid stå, som nämnt är, åtskilliga frågor om byggande af vigtiga enskilda jernvägar på dagordningen och de orter, hvilka dessa jernvägar skulle beröra, afvakta med stor spänning dessa frågors lösning. Så hafva förslag blifvit väckta om enskilda jernvägsbolags bildande för åstadkommande af slika kommunikationsanstalter

dels emellan Karlskrona och Karlshamn, för hvilken bana, med 3,59 fots spårvidd, plan och kostnadsförslag uppgjorts och koncession hos Kongl. Maj:t redan blifvit sökt;

dels emellan Karlskrona och Kalmar, genom kusttrakten, för hvilken bana, jemväl smalspårig, kostnadsförslag äfven blifvit uppgjort;

dels emellan Halmstad och sjön Bolmen, äfventledes af samma spårvidd, hvarigenom direkt trade på likspårig bana skulle åstadkommas från Kalmar öfver Karlskrona och Rommeby, samt från Kristianstad öfver Sölvesborg till Karlshamn och vidare derifrån öfver Wislanda och Bolmen till Halmstad och vestkusten;

dels emellan Warberg och Göteborg, bredspårig;

dels emellan Lysekil och Frändefors station på bergslagsbanan;

dels emellan Wadstena och Hästholmen eller Odeshög;

dels emellan Kalmar och Hultsfred eller Berga;

dels ock inom Kopparbergs län.

Behofvet af tillgång på en ny jernvägslånefond synes alltså vara trängande och fondens belopp torde i följd af de tillämnade jernvägarnes

beskaffenhet och mängd böra blifva lika stort som det åren 1871 och 1876 anslagna, äfven för undvikande af särskilda framställningar till Riksdagen från sådana bolag, som annars icke skulle kunna erhålla nödigt understöd.

Under åberopande af de skäl, hvilka ofvan blifvit anförda och med hemställan att Riksdagen vid bestämmande af lånevilkoren ville jemväl taga hänsyn till de fördelaktigare vilkor, under hvilka staten numera kan upplåna nödiga medel, vågar jag vördsamt föreslå:

att Riksdagen behagade ställa till Kongl. Maj:ts disposition för låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar ett extra anslag af Tio millioner kronor att med Två millioner kronor årligen utgå under Fem år från och med år 1887 på de vilkor, Riksdagen torde bestämma.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 26 Januari 1886.

W. Lindahl.

N:o 17.

*Af Herr **Pettersson**: Med förslag till stadgande om behandling af ärenden, som endast angå byar eller mindre samfälligheter å landet.*

Till kyrko- och kommunalstämmornas behandling höra de ärenden, hvilka äro gemensamma för hela socknen. Inom små socknar med ett invånareantal af några få hundraden kunna der möjligtvis alla de ärenden behandlas, hvilka fordra en allmännare behandling. Men sådant är icke