

Med stöd af hvad jag nu yttrat, får jag yrka,  
att vid behandlingen af det förslag till ny organisation af Sveriges  
landförsvar, som nu är Riksdagen förelagdt, måtte blifva be-  
aktadt:  
att äfven inom Blekinge, Södra och Norra Møre härader samt  
på Öland ett nöjaktigt starkt ortförsvar må beredas,  
antingen derigenom att, med båtsmanshållets indragning, be-  
värings-inrättning med stam och befäl må organiseras inom  
dessa landskap efter samma grunder, som inom öfriga delar  
af riket,  
eller ock på det sätt, att, om det helas väl nödvändigt anses  
fordra båtsmanshållets bibehållande till större eller mindre del,  
den manliga befolkningen der dock måtte förses med vapen, samt  
så inöfvas och ordnas till dessas bruk, under ledning af fullt  
tillräckligt och skickligt samt i orten stadigvarande befäl, att den  
när som helst kan vara färdig till strid.

Stockholm den 28 Januari 1869.

*Carl Axel Mannerskantz.*

---

N:o 265.

*Af Herr O. Hedenberg: Om beviljande af anslag till jernvägsanläggning  
emellan Nässjö och Oskarshamn.*

Hitintills har man varit öfvertygad om, att Staten skulle företaga byggandet  
af en jernväg från Nässjö till Oskarshamn i fortsättning af jernvägen Göteborg—  
Falköping—Nässjö, men det har visat sig, att dermed skulle draga ut på tiden  
alltför länge — särdeles som Riksdagen beslutat, att till jernvägsbyggnader för Sta-  
tens räkning använda alla tillgängliga medel i och för fortsättandet af arbetena å  
nordvestra stambanan.

Derföre hafva ock kommunerna inom den ort, Nässjö—Oskarshamn-jernvägen skall genomlöpa, beslutat att såsom bibana bygga densamma och för sådant ändamål bildat ett bolag, som redan under innevarande år oförtöfvadt ämnar påbörja arbetet derå. Man har nemligen satt sig i förbindelse med engelska ingenjörer och kapitalister, hvilka underhandlingar lemnat det resultat, att dessa förbundet sig tillsläppa  $\frac{2}{3}$ :delar af anläggningskostnaden samt bygga banan, lika bredspårig med Statens, för 5,550 pound sterl. pr engelsk banmil med all dithörande rörlig materiel. Anläggningskostnaden, beräknad i rund summa till omkring 8 millioner, skall anskaffas till  $\frac{1}{3}$ :del genom obligationer,  $\frac{1}{3}$ :del genom préférence-aktier och  $\frac{1}{3}$ :del genom en andra series aktier å 100 R:dr stycket. Obligationerna och préférence-aktierna äro af engelska kapitalister öfvertagna; men nu återstå sista seriens aktier, eller tredjedelen af kostnaden för denna jernväg, att af ortens innevånare sammanskjutas. Vål har jag mig bekant, att denna aktie-teckning går raskt; men summan är dock stor, tiderna svåra och kapitalerna skrinlagda i bankerna, hvarföre jag befarar, att den behöfliga summan blifver svår att sammanbringa.

Känt är äfven att just de trakter jernvägen skall genomgå (Kalmar och Jönköpings län) förlidet år drabbats af missväxt — så svår, att hungersnöd är förhanden; att derför hjälp blifvit sökt af Staten och upprop skedt till allmänna välgörenheten. Men allmänna meningen är äfven den, att, om jernvägsarbetet börjas i vår, så skola de mesta bekymren för framfödandet af den nu svältande arbetslösa befolkningen vara häfda.

Jag borde måhända i sammanhang härmed afge en berättelse om Nässjö—Oskarshamn-banans ställning alltifrån första frågan derom under 1856 års riksdag intill förlidet års, äfvensom orda om de fördelar i öfrigt som landet genom densamma skulle tillskyndas; men detta allt kan lämpligast inhemtas af Stats-Utskottets utlåtanden derom under samma tid, hvartill jag således tillåter mig hänvisa. Sjelfva saken är så tillräckligen känd, att ingen numera väl kan ifrågasätta annat, än att denna jernväg — förbindande Östersjön med Atlanten — är en af de mest behöfliga.

Under de förhållanden, hvilka jag här ofvan haft äran andraga, tror jag det vara för Staten af synnerlig vigt att *nu* mellankomma med hjälp vid ett arbetsföretag, som skall lända icke allenast ifrågavarande del af Småland, utan hela landet till fromma.

Jag vågar alltså vördsammast föreslå,

att, till byggande af jernväg från Nässjö till Oskarshamn, Staten utbetalar en million R:dr R:mt med en tredjedel under hvarterdera af åren 1869, 1870 och 1871, antingen utan återbetalnings-skyldighet, eller mot öfvertagande af motsvarande belopp af aktier i jernvägs-bolaget af andra serien och med de vilkor och förbe-

håll för bevarande af Statens rätt och säkerhet, som Riksdagen kan finna lämpligt stadga.

Nödiga, frågan belysande handlingar, skola till Stats-Utskottet ingifvas — dit jag anhåller, att denna motion må remitteras.

Stockholm den 28 Januari 1869.

Oscar Hedenberg.

Häruiti instämmer:

C. J. Svensén.

N:o 266.

*Af Herr L. J. Hierta: Om ändring i gällande konkurslag.*

Uppå anmodan af flera här boende affärsmän väcktes af mig vid nästlidna års riksdag motion, angående ändring och tillägg i åtskilliga delar af nu gällande konkurslag. Mig har visserligen vederfarits den tillfredsställelsen, att Riksdagen fästade afseende vid några delar af denna motion, och att de beslut, Riksdagen i anledning deraf i dessa delar fattade, nu äro lag. Men, tacksamt erkännande detta, har jag dock, efter förnyad anmodan af samma affärsmän, ansett mig icke böra afstå från att ånyo underställa Riksdagens pröfning en i min förra motion upptagen viktig punkt, hvilken allt mer och mer börjat betraktas såsom eu lifssak för affärlifvet, nemligen frågan om det s. k. tvångsackordets inskränkande.

Uti min förra motion hade jag sökt temligen fullständigt redogöra för de skäl, hvilka synas kraftigt tala för vidtagande af en förändring i den nu gällande bestämmelsen om tvångsackorderna. Jag vill icke trötta med upprepande deraf, utan allenast hänvisa till berörda motions innehåll. Lag-Utskottet hade, för afstyrkande af motionen i denna del, till en början anfört åtskilliga, ur theoretisk synpunkt rigtiga satser, angående pluralitetens beslutanderätt i bolag, de må nu vara tvungna eller frivilliga. Jag vill icke tvista med Utskottet om dessa satser, utan blott tillkännagifva