

## N:o 27.

Af Herr **Reuterskiöld, A.**: *Om inköp af Halsberg—Motala—Mjölby jernväg.*

Det är allmänt bekant huruledes en betydande jernvägsanläggning, sammanbindande stationerna Hallsberg på vestra och Mjölby på östra stambanan, och af statsbanornas byggnadssätt så till spårvidd som soliditet, blifvit helt och hållet genom enskildes samverkan utan något som helst understöd från det allmännas sida, bragt till stånd och för allmän trafik upplåten. Det är vidare känt och äfven från myndigheternas sida erkänt, att denna jernväg, som djupt inne i landet sammanbinder stambanesystemet och berör det vattendrag, Vettern, invid hvilket rikets enda centrala fästningsverk, Carlsborg, är beläget, ur strategisk synpunkt är af yttersta vigt för landets försvar och derjemte betydligt förkortar afstånden såväl från Vermland och Norge som bergslagen till de södra orterna. Slutligen är det äfven bekant att trafiken å sagda jernväg med anledning af de tryckta tiderna, ej motsvarat derpå fästade förhoppningar, samt att den höga amorteringen å upptagna obligationslån förorsakar dryga årliga utskrifningar, i enlighet med bolagsordningens 17 §, för gäldande af dessa amorteringar och den del af räntan, som ej betäckes af den årliga nettobehållningen å trafiken. Att dessa utskrifningar, som till mer eller mindre betydande belopp måste under en följd af år fortgå, redan kännas tryckande för enskilde aktieegare, men synnerligast för de kommuner som tagit aktier, framgår tydligt, och denna börda kan möjligen, under tidens lopp, förorsaka beklagliga förvecklingar, innan alla lånen eller större delen af dem blifvit amorterad.

Ur allmän synpunkt måste dock detta företags bestånd och oafbrutna verksamhet tillerkännas stor betydelse, och för det allmänna kan det icke heller vara ligkiltigt om kommuner och enskilde, som genomfört det allmännyttiga företaget, derigenom bringas till en för mängen svår ekonomisk för-

lust. En sådan utgång af ett patriotiskt företag måste otvifvelaktigt finnas i hög grad behjertansvärd. Vål kan sägas, att den må skylla sig sjelf, som ej bättre sig föresåg, och att statsverket icke kan hafva till uppgift, att med sina tillgångar eller sin kredit träda emellan till afhjelpande af följderna utaf mindre väl beräknade eller mislyckade enskilda spekulationer. Huru riktigt detta än må såsom grundsats antagas och erkännas, gäller likväl vid detta såsom vid så många andra fall: *ingen regel utan undantag*. Och synes statens mellankomst i detta fall hafva så mycket mera skäl för sig, som den, der den icke sjelf utfört hela företagen, *dels* med anslag *dels* med lån understödt dylika byggnader. Exempler derpå äro så många att knappast något torde behöfva återopas.

Här föreligger, troligen starkare än vid något annat liknande företag, en särskild anledning till bistånd från det allmännas sida, den nemligen: att icke blott kommuner och obemedlade hemmansegare i orten, hänförde af det allmänna intresset för jernvägens åstadkommande, tecknat sig till delaktighet deri, och nu tryckas af de tunga årliga uttaxeringarne, och att en stor del fattige arbetare vid jernvägens centralpunkt Motala, måste, till följd af tillskotten för jernvägen, årligen vidkännas högst betydliga afdrag å sin arbetsförtjenst genom mångdubblad kommunalskatt, utan utsigt till erhållande af någon fördel, sedan jernvägslånen, efter ett tjugutal af år blifvit till fulla afbetalda.

Skulle nu dessa svåra förhållanden kunna förmildras, eller helt och hållet afvändas, genom statens mellankomst, utan att dock statsverket behöfde underkasta sig någon i förhållande till företagets stora betydelse egentlig uppoffring, så uppfylles visserligen derigenom ett ingalunda oberättigadt statsändamål.

Erfarenheten bekräftar, att nästan hvarje ny jernväg behöfver trafikera en längre tid, innan den uppnår en mot anläggnings- och drift-kostnaden svarande skälig afkomst; och det ligger i sakens natur att förhållandet måste vara sådant. Äfven Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg har, under de år för hvilka inkomsterna äro kända, visat en stigande afkastning.

Då denna jernbana utgör, så att säga, en nödvändig *länk* i statens stambanesystem, och i dess hand säkerligen skulle lemna bättre resultat, samt vara af stor fördel för trafiken i sin helhet, och då derjemte, genom statens åtagande af ansvar för obligationslånen, ej mer än ett jemförelsevis ringa belopp behöfde kontant erläggas, tillåter jag mig föreslå:

”att Riksdagen måtte för sin del besluta om inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg med dertill hörande rörlig materiel,  
 ”reparationsverkstad, materialier och fordringar till ett pris minst  
 ”motsvarande bolagets skulder och förbindelser, dock ej öfverstigande

”kronor 590,000 för mil, samt öfverlemna åt Kongl. Maj:t att med ”jernvägsbolaget derom afhandla.”

Visserligen skulle aktieegarne genom en dylik försäljning förlora, ej endast hela aktiekapitalet, 1,400,000 kronor, utan ock alla de 64 % tillskott, 896,000 kronor, de redan erlagt, men då för de flesta vinnande af bättre samfärdsmedel, och icke direkt vinst varit hufvudändamålet, så är bolaget villigt underkasta sig denna stora förlust.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles samt att dit, så fort ske kan, få inlemna de handlingar och utredningar, som ytterligare kunna anses erforderliga.

Stockholm den 26 Januari 1878.

*A. Reuterskiöld.*

---

### N:o 28.

Af Herr **Olsson, Chr.:** *Om antagande af en författning rörande skyldigheten att deltaga i kostnaden för byggnad och underhåll af tingshus och häradsfängelse.*

Under åberopande af de skäl som vid flera föregående riksdagar blifvit anförda, med särskildt fästadt. afseende å hvad Lag-Utskottet n:o 44 vid 1876 års riksdag och i utlåtandet n:o 7 sistlidna riksdag anført i fråga om förändring af 26 kap. 4 § Byggningsbalken, tillåter jag mig nu åter framlägga det förslag till ändring af nämnda lagstadgande jag vid förra riksdagen i denna Kammare tog mig friheten väcka; och, under förhoppning att äfven Första Kammaren vid denna riksdag härtill lemna sitt bifall, föreslår jag vördsamt: