

Nr 50

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående införlivande med statens järnvägar av Stockholm-Roslagens järnvägar; given Stockholms slott den 6 februari 1959.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att de till Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag hörande järnvägarna, sammanfattningsvis benämnda Stockholm-Roslagens järnvägar, skall från och med den 1 juli 1959 införlivas med statens järnvägar. Vidare begäres riksdagens bemyndigande att vidtaga erforderliga åtgärder för likvidation av järnvägsbolaget. För transaktionens genomförande äskas ett investeringsanslag av 9 110 000 kr. Någon ny upplåning å kapitalmarknaden torde dock ej erfordras i anledning härav.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 6 februari 1959.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition 1951: 130 anvisade 1951 års riksdag (SU 157, Rskr. 300) till förvärv av aktierna i Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag för budgetåret 1951/52 ett investeringsanslag av 1 505 000 kr. Den med aktieförvärvet avsedda rörelsen omfattar järnvägsrörelse, bilrörelse och fastighetsförvaltning. Varje förvaltningsgren representeras av ett eller flera särskilda bolag. Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag är moderbolag till och innehavare av samtliga aktier i de övriga bolagen.

De linjer, som Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag driver i östra Uppland, brukar sammanfattningsvis benämnas Stockholm-Roslagens järnvägar (SRJ) och omfattar dels Stockholm-Roslagens järnvägar med huvudlinjerna Stockholm—Rimbo, Uppsala—Rimbo—Norrhälje, Roslagsnäsby—Österskär och Rimbo—Hallstavik, dels Dannemora—Hargs järnväg med huvudlinjerna Dannemora—Hargshamn och Faringe—Gimo, dels Djursholmsbanan. Biltrafiken bedrivs numera av dotterbolaget Stockholms läns omnibus AB.

I propositionen uttalades, att en viss del av SRJ, nämligen Djursholmsbanan, hade karaktär av spårväg och därför i princip icke borde omfattas av ett förstatligande. Då det emellertid var en förutsättning för förvärvet, att Djursholmsbanan medföljde i köpet, fattades beslut i enlighet härmed. Med hänsyn främst till de säregenheter i trafikhänseende, som Djursholmsbanan uppvisade, ävensom till ovissheten om huruvida denna bana i framtiden skulle uppgå i det lokaltrafiksystem för stockholmsregionen, till vilket banan naturligt hörde, angavs i propositionen icke någon viss tidpunkt, då ett definitivt inlemmande i statsbaneföretaget av SRJ borde ske. Riksdagen uttalade emellertid, att SRJ borde införlivas med statens järnvägar så snart förutsättningar härför vore för handen.

Riksdagen har sedermera i anledning av motioner vid 1954 års riksdag förutsatt (SU 186, Rskr. 388), att frågan om roslagsjärnvägarnas förvaltningsform upptages till förnyat övervägande, så snart ställning tagits till 1948 års järnvägstaxekommittés förslag.

Vid behandlingen av frågan om driftbidrag till statens järnvägar för innevarande budgetår (prop. 1958: A 77) anmälde jag, att frågan om roslagsjärnvägarnas förvaltningsform lämpligen borde upptagas till förnyat övervägande i samband med budgetbehandlingen hösten 1958.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 26 november 1958 hemställt, att SRJ från den 1 juli 1959 måtte införlivas med statens järnvägar. Över framställningen har yttrande avgivits av fullmäktige i riksgäldskontoret.

Jag anhåller att nu få upptaga frågan till närmare behandling.

Järnvägsstyrelsens framställning

I sin framställning meddelar järnvägsstyrelsen inledningsvis, att under år 1958 klarhet vunnits beträffande planerna för stockholmsregionens lokaltrafik, åtminstone i vad angår inom Stor-Stockholms trafikutredning bedrivna undersökningar. Visserligen är trafikutredningens arbete ännu icke helt slutfört men av vad som anförts i ett av utredningen i december 1957 avgivet huvudbetänkande »Den kollektiva förortstrafiken i Stockholmsområdet» framgår tydligt, att utredningen för sin del icke räknar med någon annan beskäring av Roslagsbanans järnvägstrafik än en nedläggning av — den enbart Djursholmstrafiken betjänande — sträckan mellan Stockholms östra station och Engelbrektsplan. Utredningen har funnit en undersökning beträffande en grenlinje på det planerade s. k. andra tunnelbanesystemet mellan den redan i princip beslutade ändstationen vid Östermalmstorg och Stockholms östra station vara en mycket angelägen uppgift och ej ställt sig främmande för tanken på denna linjes framdragande till trakten av Roslagstull. Däremot har den i annat sammanhang skisserade utdragningen till vissa förortsområden utanför roslagsinfarterna ansetts icke ha sådant aktuellt intresse, att kalkyler däröver synts påkallade. Såsom motiv härför anför utredningen, att det befintliga järnvägs- och bussnätet efter en mindre, till rimlig kostnad genomförbar upprustning beräknats bli tillräckligt för att tillgodose det framtida trafikbehovet inom nämnda område. Samtidigt framhålles att anläggningskostnaderna för en ny tunnelbanegren uppenbarligen skulle bli mycket betydande.

I anslutning härtill konstaterar järnvägsstyrelsen, att framtida utredningar visserligen kan komma till annat resultat men att sannolikheten för att Djursholmsbanan inom överskådlig tid skall komma att införlivas med kommunägt lokaltrafikföretag nu synes mycket liten. Djursholmsbanan synes därför böra ingå i ett definitivt förvärv av SRJ.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till behandling av förstatligande frågan och anför härom i huvudsak följande.

Det år 1951 beslutade aktieförvärvet, vilket i första hand gällde samtliga 24 000 preferensaktier samt 91 550 stamaktier av totalt 126 000, har nu fortskridit så långt, att vid senaste bolagsstämma 147 968 aktier eller 98,6 % av hela aktiebeståndet var i statens ägo. Erforderligt belopp för inlösen av åter-

stående 2 032 stamaktier utgör ca 12 200 kr. och ingår i det år 1951 anvisade investeringsanslaget.

Vid roslagsjärnvägarnas införlivande med statens järnvägar anser styrelsen lämpligt att tillämpa samma förfaringssätt som använts vid tidigare tillfällen, då fråga varit om införlivande av järnvägsbolag, i vilka staten innehade den helt övervägande delen av aktierna, exempelvis de till Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarna-Gävle hörande järnvägarna (prop. 1948: 191). Med hänsyn till förhållandet, att staten redan förfogade över nyssberörda järnvägsföretags egendom, ansågs vid inget av dessa tillfällen behövt att underställa riksdagen fullständiga avtalsförslag.

Det fall, som den aktuella framställningen avser, är av mindre dimensioner än de tidigare, men dock analogt med dessa. Då det blott formellt men icke reellt är fråga om statsförvärv av enskild egendom, har järnvägsstyrelsen icke funnit nödigt lämna de sedvanliga sammanställningarna av uppgifter angående roslagsjärnvägarnas tekniska och ekonomiska förhållanden eller av utvecklingen under det sistförflutna årtiondet. Styrelsen har i detta sammanhang ansett det tillräckligt att — i sammandrag och med avrundning av beloppen — återgiva senaste koncernbalansräkning, avseende ställningen den 31 december 1957, vilken har följande utseende.

Koncernbalansräkning för SRJ år 1957

Tillgångar.

Anläggningstillgångar:

	tusental kronor	
Anläggningar för järnvägsrörelsen, maskiner m. m.	50 726	
Avgår: Förnyelsefonder	21 568	29 158
Omnibusbolagens fastigheter, maskiner m. m. (netto)		2 661
Anläggningar för diverse rörelsegrenar	3 092	
Avgår: Förnyelsefonder	317	2 775
Övriga anläggningstillgångar		1 080
		<hr/>
Summa anläggningstillgångar		35 674

Omsättningstillgångar:

Förråd		2 937
Diverse fordringar, bank och kassa		1 461
		<hr/>
Summa omsättningstillgångar		4 398
		<hr/>
Summa tillgångar		40 072

Skulder.

Främmande kapital:

Långfristiga skulder:

Obligationslån	8 687
Inteckningslån	625

Kungl. Järnvägsstyrelsen	21 000	
Pensionsstiftelser	707	31 019
Kortfristiga skulder		3 840
		<hr/>
	Summa främmande kapital	34 859
Eget kapital:		
Moderbolagets aktiekapital		3 750
Bundna reserver		875
Övriga reserver		659
Avgår skillnaden mellan bokfört värde av aktier m. m. i dotterföretagen och dotterföretagens aktie- resp. andelskapital		— 73
		<hr/>
		5 211
Årets vinst		2
		<hr/>
	Summa eget kapital	5 213
		<hr/>
	Summa skulder	40 072

De i balansräkningen under rubrikerna Obligationslån och Inteckningslån upptagna beloppen uppgår sammanlagt till 9 312 000 kr. Styrelsen beräknar, att dessa låneskulder skall komma att nedgå till 9 305 000 kr. den 1 juli 1959. Av uppgifter som styrelsen under hand lämnat framgår, att lånesumman därvid skulle komma att fördela sig på följande sätt i tusental kronor:

Obligationslån av 1946, 3,5 %	8 687
Inteckningslån av 1935, 3 %	90
» » 1945, 3 %	9
» » 1948, 3,25 %	195
» » 1955, 3,25 %	324
	<hr/>
	Summa 9 305

Att minskningen av de externa låneskulderna blir så liten som 7 000 kr. beror på att 1958 års planemått amortering om 181 000 kr. av obligationslånet upptagits bland de kortfristiga skulderna. Nästa amortering förfaller till betalning först under december 1959.

Av tillgängligt material framgår att inteckningslånet av 1948 å 195 000 kr. lösts av bolaget under november månad 1958.

Det belopp, som upptagits under rubriken Kungl. Järnvägsstyrelsen, motsvarar ett investeringsanslag, som riksdagen anvisat för budgetåret 1952/53. Under rubriken Pensionsstiftelser upptaget belopp avser reverser utställda på två fria pensionsstiftelser, benämnda Stockholm-Rimbo Järnvägs AB Fria Pensionsstiftelse samt Stockholms Läns Omnibus AB Fria Pensionsstiftelse.

Till statsförvärvets genomförande erfordras investeringsanslag motsvarande summan av vid förvärvet förefintliga obligations- och inteckningslån. Järnvägsstyrelsen räknar därvid med att investeringsanslaget jämväl skall omfatta det av järnvägsbolaget lösta inteckningslånet om 195 000 kr. Annars

skulle enligt styrelsen nödvändiga investeringar i roslagsjärnvägarna behöva minskas med motsvarande belopp.

I samband med järnvägsförvärv övertagna svävande skulder och rörliga tillgångar är beroende jämväl av händelser mellan den tidpunkt, då uppgörelse träffas och den, då egendomen övertages, och kan följaktligen icke till sitt belopp någorlunda exakt förutberäknas. I alla tidigare fall har bestämts, att sådana skulder och rörliga tillgångar skall föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket upplagts i statens järnvägars räkenskaper med anledning av statsmakernas beslut vid 1940 års riksdag. I nämnda samlingskonto ingående delkonton för varje särskilt järnvägsförvärv hålles numera öppna till och med budgetåret efter det, vid vars början förvärvet äger rum.

Järnvägsstyrelsen finner i förevarande hänseende någon ändring nu icke påkallad. Styrelsen erinrar i detta sammanhang om det åt styrelsen genom Kungl. Maj:ts beslut den 30 maj 1952 givna bemyndigandet att lämna Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag de bidrag i form av tillskott, som kan befinnas erforderliga för balansering av bolagets driftbudget. Dessa tillskott har enligt av styrelsen lämnade uppgifter under åren 1951—1957 uppgått till följande belopp i tusental kronor:

1951	.....	642	1955	.....	3 215
1952	.....	3 534	1956	.....	4 586
1953	.....	3 080	1957	.....	6 429
1954	.....	2 729			

Styrelsen förutsätter, att nämnda bemyndigande får omfatta till driftbudgeten hörande inkomster och utgifter (inkl. skatter) såväl under de månader av år 1959, varunder bolaget kommer att fortsätta sin verksamhet, som under likvidationstiden. Vid sådant förhållande skulle påföringen av inköpskontot komma att omfatta ett relativt litet antal poster.

Beträffande roslagsjärnvägarnas ställning i organisationshänseende framhåller järnvägsstyrelsen, att inlemmandet icke föranleder annan ändring än att nämnda järnvägar blir del av första distriktet. Då det icke synes styrelsen lämpligt att låta dem ingå i någon av förefintliga ban-, maskin- och trafiksektioner med expedition i Stockholm, och då det tillkomna nätet är alltför litet för att kunna bilda sektioner likartade och sidoställda med de nyss åsyftade förefintliga sektionerna, avser styrelsen att inrätta en särskild driftsektion för roslagsjärnvägarna. Denna driftsektion blir därvid närmast jämställd med den som omfattar järnvägarna m. m. på Gotland.

Den hos SRJ vid tidpunkten för införlivandet anställda personalen torde komma att praktiskt taget helt övergå i statens järnvägars tjänst. Enär redan år 1951 beslutades, att den dåvarande och förutvarande personalens avlönings- och pensionsförhållanden skulle regleras efter samma normer, som varit tillämpliga därest inlemmandet skett samtidigt med aktieför-

värvet, blir de vid övergången inträdande ändringarna i huvudsak av formell natur.

I blivande överenskommelse mellan styrelsen och likvidatorn kommer emellertid att intagas bestämmelser, som reglerar de övertagnas anställnings- och lönevillkor. För den personal, som är hänförd till lönegraderna Ao 19 och därunder, erfordras intet beslut av riksdagen. Däremot kräves sådant beslut ifråga om de nio befattningshavare hos SRJ, som nu innehar och som även efter övergången bör vara placerade på tjänster i högre lönegrad än Ao 19. Av de nio befattningshavarna innehar fyra ordinarie tjänst motsvarande lönegrad Ao 26, nämligen en verkställande direktör och tillika maskiningenjör, en baningenjör, en elektroingenjör och en trafikinspektör. En verkstadsingenjör och en kamrer innehar ordinarie tjänster motsvarande lönegrad Ao 24 resp. Ao 23. Slutligen innehar tre befattningshavare ordinarie tjänst motsvarande lönegrad Ao 21, nämligen en förrådsföreltare, en byråassistent och en stationsinspektör.

Före statsförvärvet av järnvägsbolagets aktier träffades med de fem förstnämnda av dessa befattningshavare ouppsägbara personliga anställningsavtal att gälla tills de uppnår en ålder av 63 år. Vissa av befattningshavarna har i nämnda anställningsvillkor dessutom tillförsäkrats extra förmåner. Statens järnvägar måste enligt järnvägsstyrelsen övertaga de sålunda ingångna förpliktelserna och dessa torde få fullgöras vid sidan om lönen enligt den angivna lönegradsplaceringen.

Järnvägsstyrelsen berör i sin framställning även vissa spörsmål rörande taxesättningen av månadsbiljetter på Djursholmsbanan (inre förortstrafiken) samt på linjerna Stockholm—Österskär och Stockholm—Lindholmen (yttre förortstrafiken). Enligt hittills tillämpat taxesystem har avgifterna för månadsbiljetterna på dessa linjer legat något högre än på statens järnvägar. Vid bifall till ett av styrelsen framlagt förslag om ny månadsbiljettaxa för statens järnvägars nät i dess helhet kommer skillnaden mellan statens järnvägars månadsbiljettpriser och motsvarande avgifter för förortstrafiken på SRJ att i stort sett utjämnas. Den av styrelsen föreslagna allmänna månadsbiljettaxan bör enligt styrelsens mening införas även på SRJ efter inlemmandet av dessa järnvägar i statsbanenätet. Om däremot den allmänna månadsbiljettaxan sättes lägre än som föreslagits, hemställer styrelsen, att de nuvarande avgifterna för månadsbiljetter på SRJ tills vidare bibehålles i de fall ett införande av statens järnvägars månadsbiljettaxa skulle medföra avgiftssänkningar. Dessa avgiftssänkningar skulle nämligen eljest inom kort tid kunna komma att följas av en höjning i samband med införandet av en särskild stockholmstaxa med högre avgifter än den allmänna månadsbiljettaxans. Järnvägsstyrelsen räknar med att redan hösten 1959 förfoga över tillräckligt underlag för att kunna bedöma lämplig utformning och nivå för en sådan särskild månadsbiljettaxa för stockholmsområdet.

Med återopande av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl.

Maj:t måtte vidtaga erforderliga åtgärder för likvidation av Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag och för ett införlivande av bolagets järnvägar med statens järnvägar från och med den 1 juli 1959.

Yttrande

Fullmäktige i riksgäldskontoret förutsätter, att riksgäldskontoret, såsom tidigare skett i liknande fall, övertager betalningsansvaret för de långfristiga skulder, som icke omedelbart kan inlösas.

Departementschefen

Sedan statsmakterna år 1951 fattat beslut om statsförvärv av aktierna i Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag, har järnvägsstyrelsen — med anlitande av det för ändamålet anvisade investeringsanslaget å 1 505 000 kr. — för statens räkning förvärvat ca 98,6 % av aktierna i bolaget. I samband med beslutet om statsförvärvet fastställdes icke någon viss tidpunkt, då ett definitivt inlemmande i statsbaneföretaget av bolagets järnvägar, sammanfattningsvis benämnda Stockholm—Roslagens järnvägar (SRJ), skulle äga rum. Till skillnad från tidigare förvärvade enskilda järnvägar företedde nämligen SRJ, med hänsyn till att Djursholmsbanan ingick i förvärvet, vissa säregenheter i trafikhänseende, som motiverade att järnvägarna under en övergångstid bibehölls i samma förvaltningsform som vid tiden för förvärvet. Då Djursholmsbanan närmast ägde spårvägskaraktär, syntes det nämligen icke uteslutet, att denna bana skulle kunna komma att utskiljas ur SRJ och uppgå i ett framtida lokaltrafiksystem för stockholmsområdet. Ett definitivt inlemmande av SRJ i statsbaneföretaget borde därför tills vidare anstå.

Av vad järnvägsstyrelsen nu anfört framgår att några planer icke längre föreligger om att Djursholmsbanan skall uppgå i ett lokaltrafiksystem för stockholmsregionen. Den enda åtgärd rörande denna bana, som kan bli aktuell inom nu överblickbar framtid, synes vara att trafiken mellan Stockholms östra station och Engelbrektsplan kan komma att nedläggas. Banan kommer sålunda alltfört att tillhöra roslagsjärnvägarnas bansystem. Då sålunda det väsentligaste hindret för ett inlemmande av SRJ i statsbaneföretaget icke längre föreligger, synes frågan om en avveckling av bolagsdriften nu böra upptas till behandling och förslag i ämnet underställas riksdagens prövning.

Vad beträffar formen för avvecklingen torde i allt väsentligt kunna följas samma förfarande, som tillämpades, då de till Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarne-Gävle hörande järnvägarna införlivades med statens järnvägar. Något fullständigt förslag till avtal angående det formella statsförvärvet skulle sålunda icke behöva föreläggas riksdagen. Vidare torde jag i det

följande kunna inskränka mig till att angiva endast huvudgrunderna för transaktionens genomförande.

Efter inlemmandet i statsbaneföretaget av SRJ bör de till dessa järnvägar hörande anläggningsvärdena och kapitalbeloppen i statsbokföringen upptas på samma sätt som motsvarande värden och belopp för statens järnvägar i övrigt. Kapitalbehållningen å statens järnvägars fond bör följaktligen ökas med ett belopp lika med summan av de låneskulder som staten övertar från bolaget per den 1 juli 1959. Järnvägsstyrelsen har beräknat dessa låneskulder till 9 305 000 kr. och därvid inkluderat ett belopp av 195 000 kr., avseende ett av bolaget under november månad 1958 inlöst in-teckningslån. De av staten övertagna låneskulder bör i princip täckas av ett motsvarande investeringsanslag å riksstaten. Enligt järnvägsstyrelsens mening bör investeringsanslaget vara av sådan storlek, att det innefattar det jämväl angivna beloppet av 195 000 kr., då eljest investeringarna i SRJ måste minskas med motsvarande belopp. Med hänsyn till att ifrågavarande in-teckningslån redan lösts av bolaget, anser jag mig för egen del icke kunna tillstyrka, att den utestående lånesumman per den 1 juli 1959 beräknas till högre belopp än (9 305 000—195 000) 9 110 000 kr.

Övertagna svävande skulder liksom övertagna likvida medel och rörliga tillgångar bör tills vidare föras å det särskilda inköpskontot för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles meddela erforderliga bokföringsföreskrifter.

I enlighet med hittills tillämpat förfarande torde av statens järnvägars driftmedel få tillskjutas erforderliga belopp för balansering av bolagets driftbudget såväl under den tid bolaget kommer att fortsätta sin verksamhet som under likvidationstiden.

I överensstämmelse med vad jag anfört i det föregående föreslår jag, att för reglering av de ekonomiska frågor, som sammanhänger med införlivandet av SRJ med statens järnvägar, ett investeringsanslag av 9 110 000 kr. anvisas å riksstaten för budgetåret 1959/60. Anvisandet av ifrågavarande anslag torde, såvitt nu kan bedömas, icke behöva medföra någon ny upplåning å kapitalmarknaden.

Enär det redan år 1951 beslutades, att den dåvarande och förutvarande personalens avlönings- och pensionsförhållanden skulle regleras efter samma normer, som skulle ha varit tillämpliga, därest inlemmandet skett samtidigt med aktieförvärvet, blir de vid övergången inträdande ändringarna härvidlag i huvudsak av formell natur. Bestämmelser, som slutligt reglerar den övertagna personalens anställnings- och lönevillkor, torde böra intagas i blivande överenskommelse mellan styrelsen och likvidatorn.

I samband med inlemmandet av SRJ i statsbaneföretaget erfordras en ökning av antalet befattningar i högre lönegrad än Ao 19 vid statens järnvägar. Härför erfordras beslut av riksdagen. Jag avser att framlägga förslag härom vid min anmälan längre fram i vår av verkstyrelsernas framtällningar rörande vissa tjänster vid kommunikationsverken.

Vid den slutliga regleringen av avlöningsförmånerna för den övertagna personalen kommer vissa på avtal grundade personliga löneförmåner att få övertagas av statens järnvägar.

Vad järnvägsstyrelsen anfört och förordat rörande taxesättningen av månadsbiljetter inom den på SRJ bedrivna förortstrafiken har slutligen icke föranlett någon erinran från min sida.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation,

dels föreskriva, att Stockholm-Roslagens järnvägar skall från och med den 1 juli 1959 införlivas med statens järnvägar,

dels till *Förvärv av Stockholm-Roslagens järnvägar* för budgetåret 1959/60 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 9 110 000 kr.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Y. Westerberg