

N:o 57.

Ank. till Riksd. Kansli den 1 Maj 1873, kl. 3 e. m.

Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, om anvisande af medel till inlösen för Statens räkning af Kongl. Svenska Aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult tillhöriga jernbanan från Örebro öfver Arboga till Köping; Gifven Stockholms Slott den 25 April 1873.

Sedan Rikets Ständer, i skrifvelse den 2 September 1851, hos Kongl. Maj:t i underdånighet anmält, hurusom de, med upphäfvande af hvad vid 1847 och 1848 årens riksdag stadgats rörande garanti för ränta å anläggningskostnaden i afseende på en jernväg mellan Örebro och Hults hamn vid Venern, för sin del medgifvit och beslutit åtskilliga förmåner och förbehåll med hänsigt till en jernvägsanläggning mellan Köping, Örebro och Hult, i händelse för dess utförande ett bolag, åt hvilket Kongl. Maj:t funne detta företag kunna med säkerhet anförtros, komme att bilda sig samt börja banans anläggning inom slutet af år 1852; samt åtskillige in- och utländske män, hvilka bildat ett bolag för sistberörda jernvägsbyggnads utförande, hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhållit, att detta bolag måtte beviljas nådig oktroj med tillgodonjutande af de till ett sådant företags befrämjande medgifna förmåner; så har Kongl. Maj:t, medelst öppet bref och privilegium af den 13 November 1852, i nåder oktrojerat bemälda bolag att, under namn af *Kongl. Svenska Aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult*, företaga och fullborda anläggningen af en jernväg mellan nämnda tvänne orter samt derå rörelsen bedrifva under en tid af fyratio år ifrån banans öppnande för allmän trafik med vilkor och förmåner bland andra,

att det skulle åligga bolaget att, förr än jernvägsbyggnadsarbetet vidtoges, till säkerhet för detsammans utförande i Kongl. Maj:ts och Rikets Statskontor uti kontanta penningar eller antagliga räntebärande papper nedsätta ett belopp af Två hundra tusen Riksdaler banko eller Tre hundra tusen R:dr Riksmünt; och att, derest jernvägsanläggningen af bolaget icke inom stadgad tid fullbordades, bolaget skulle hafva till svenska staten förverkat det belopp af den nedsatta kapitalsumman, som i Statskontoret vid den bestämda tidens förlopp inestode;

att bolaget jemväl skulle vara förbundet att utan särskild godtgörelse anlägga de nödiga bibanorna, hvardera af omkring 6,000 fots längd, från hufvudlinien till staden Örebros hamn Skebäck vid Hjelmarren och till hamnen vid Arboga;

att arbetet å jernbanan skulle vara börjad förr 1852 års utgång vid äfventyr, att bolaget eljest förlorade de här nedan upptagne, af Kongl. Maj:t och Rikets Ständer beviljade förmåner; att banan borde vara färdig att till allmänt begagnande upplätas senast vid 1855 års slut; och att förlängning af denna arbetstid icke kunde utan Rikets Ständers medgifvande ega rum;

att bolaget ålåge att, efter förloppet af Fyratio (40) år från den dag, då jernvägen fulländad öppnats för allmän trafik, så väl hufvud- som bibanorna med tillhörande jord, byggnader, verkstäder och materiel, af hvilken beskaffenhet som helst, i fullgodt skick till svenska staten under eganderätt aflåta, utan att dervid, ehvad staten under den föregående tiden måtte hafva tillskjutit större eller mindre belopp, tillgodonjuta någon lösen eller annan vedergällning, än som för ett särskildt förutsatt fall möjligen kunde komma att ega rum;

att, om staten ville före utgången af ofvannämnda 40 år till sig lösa jernvägen, sådant äfven vore tillåtet; i hvilken händelse lösesumman, derest öfverenskommelse icke på annat sätt träffades, skulle sålunda bestämmas, att, sedan egendomen blifvit värderad af en utaf ojäfvige och sakkunnige personer bestående komité, hvars ledamöter skulle utses till halfva antalet af Kongl. Maj:t och till den andra hälften af bolaget samt sjelfve utom sig välja en ordförande, och ifrån det af bemälda komité fastställda värde afräknats hvad staten kunde hafva till anläggningskostnadens amortering kontant tillskjutit, återstående värdebeloppet förhöjdes med tjugufem procent;

att svenska staten förbunde sig att, i händelse under ett eller flera af de fyratio år, som näst efter jernbanans fulländande och öppnande till allmän trafik förflöte, jernvägsbolagets årliga nettoinkomst skulle enligt bokslut, som undergått granskning af de personer, hvilka Kongl. Maj:t

dertill förordnade, befinnas understiga 250,000 R:dr Banko eller 375,000 R:dr R:mt, motsvarande 5 procent å den beräknade anläggningskostnaden Fem millioner R:dr B:ko eller 7,500,000 R:dr R:mt, till bolaget erlägga fyllnaden i förstnämnda belopp, hvaraf skulle beräknas fyra procent ränta å det vid hvarje års liqvid återstående kapitalbelopp och återstoden utgöra kapitalafbetalning; dock att denna statens ansvarighet i intet fall kunde utsträckas utöfver 375,000 R:dr R:mt för året; hvaremot, om anläggningskostnaden icke skulle uppgå till förslagssumman fem millioner R:dr B:ko, statens ansvarighet inskränktes till ett belopp, svarande mot fem procent af den verkliga utgiften, deruti likväl inberäknad fem procent ränta under byggnadstiden å det aktiekapital, som för arbetets utförande blefve derå nedlagdt;

samt att all förbindelse till ansvarighet från statens sida förfölle, derest icke bolaget före slutet af år 1852 började jernvägens anläggning och inom utgången af år 1855 fullbordade densamma; äfvensom samma förbindelse skulle upphöra, i fall bolaget uraktlåte att fullgöra hvad för öfrigt i afseende å jernvägsföretaget blifvit stadgadt eller, efter dettas fullbordande, icke underhölle jernvägen och driftmaterielen i ändamålsenligt skick och fortfarande verksamhet.

Sedan, enligt bestämmelsen i omförmälda privilegium, arbetet å jernvägens anläggning blifvit före 1852 års utgång påbörjadt på sträckan mellan Örebro och Arboga, blef detsamma till följd af finansiela svårigheter, hvori bolaget invecklats, bedrifvet så lamt, att bolagets direktion fann sig föranlåten hos Kongl. Maj:t göra framställning om förlängning i den utsatta arbetstiden.

I öfverensstämmelse med hvad Kongl. Maj:t i nådig proposition den 1 Juni 1854, uppå direktionens berörda framställning, föreslog, funno Rikets Ständer, jemlikt underdånig skrifvelse den 28 påföljande Augusti, skäligt medgifva, det bolaget finge uti den tid, som vid beviljandet af statens räntegaranti blifvit stadgad för arbetets fullbordande och banans öppnande för allmän trafik, tillgodonjuta förlängning af ett år eller till 1856 års slut, utan rubbning af de förmåner, som genom oktrojen blifvit bolaget tillförsäkrade; dock under vilkor, att vägbanan från Köping till Örebro med erforderliga lokomotiver fullbordades och öppnades för allmänna trafiken inom den förut bestämda tiden eller slutet af år 1855.

Redan derförinnan hade bolaget, hvars anläggningskapital upptogs genom aktieteckning såväl i Sverige som hufvudsakligast i England och till följd af mellankomne omständigheter förökades genom utgifvande af s. k. preferens-aktier, vid extra bolagsstämma den 29 Maj 1854 beslutit att emot utfärdande af tjugufem tusen obligationer, hvarje å 4 pund

sterling eller deremot svarande 48 R:dr B:ko, hvilka obligationer skulle efter utlottning i öfverensstämmelse med uppgjord amorteringsplan inlösas hvarje med 5 pund sterling eller 60 R:dr B:ko och hvarå skulle beräknas fem procent, till betalning halfårsvis hvarje den 27 Oktober och 27 April förfallande ränta, upptaga ett lån å Ett hundra tusen pund sterling eller deremot svarande 1,200,000 R:dr B:ko eller 1,800,000 R:dr R:mt. De till följd af åberopade beslutet utfärdade obligationer äro daterade den 27 April 1855 och innehålla förklarande, att obligationens innehafvare, i kraft af densamma, skall ega laglig och ovilkorlig säkerhet i hela jernvägslinien från Köping till Hult för behöriga utbekommandet så af räntor som kapital, på sätt genom obligationen vore honom tillförsäkradt. Enligt upplysningar, meddelade af vederbörande ledamot i bolagets nuvarande styrelse, hafva utöfver omförmälda 25,000 obligationer, ytterligare utsläppts 7,500 sådane, likaledes lydande hvarje å 4 pund sterling att vid utlottning infrias med 5 pund. Och anledningar lära icke saknas till antagande, att dessutom emitterats i två omgångar tillsammans 13,000 dylika obligationer. Antalet af utelöpande primitiva aktier, hvarje å 5 pund sterling, utgör 92,000 och af utgifna preferens-aktier, hvarje å 4 pund sterling, 38,000.

Den af Kongl. Maj:t och Rikets Ständer, på sätt ofvan förmälts, stadgade nya tid för fullbordande af bansträckningen mellan Köping och Örebro blef emellertid af bolaget försuten, enär den $1\frac{1}{2}$ mil långa bandelen mellan Örebro och Dylta station, der den samtidigt fullbordade, af ett särskildt bolag anlagda Nora-Ervalla jernväg ansluter sig till hufvudbanan, icke kunde för trafik öppnas förr än den 5 Mars 1856, samt den återstående delen af banan till Arboga, $3\frac{3}{4}$ mil lång, icke förr än den 26 Augusti 1857.

Enär sålunda det i nådiga privilegium den 13 November 1852 förutsatta fall inträffat eller att all förbindelse till ansvarighet från statens sida för räntegarantien förfallit och bolaget till staten förverkat det belopp af den uti Statskontoret nedsatta kapitalsumma, som vid 1855 års slut innestod; anhöll bolagets Direktion, i underdånig skrifvelse den 28 November 1856, att Kongl. Maj:t täcktes till Rikets Ständer göra framställning om statens fortfarande medverkan för fullbordande af jernvägsanläggningen mellan Köping och Hult samt förnya det bolaget gifna privilegium med de förändringar deri, som omständigheterna kunde påkalla; i afseende hvarå Direktionen föreslog *antingen* att fortfarande af den förverkade räntegarantien med de tillförene derfor gjorda bestämmelser måtte varda bolaget medgifvet och bolaget hvad beträffade dess förhållande till staten åter insättas i de rättigheter, hvaraf det

före 1855 års utgång var i besittning, endast med en utsträckt tid för arbetets fullbordande, — *eller* att, jemte oinskränkt besittningsrätt till banan, åt bolaget måtte beviljas ny garanti under 25 år för 4 procent ränta å anläggningskostnaden utan amortering, — *eller ock* att, mot upphörande af all räntegaranti å statens sida, men tillerkännande deremot åt bolaget af everldlig eller åtminstone till 99 år utsträckt besittningsrätt till jernbanan, bolaget måtte undfå ett lån af 1,600,000 R:dr Banko med samma ränta och amortering, som för Gefle—Dala-jernvägsbolag vid 1853 och 1854 årens riksdag beviljade försträckning blifvit föreskrifna; hvarförutom Direktionen hemställde *dels* att, som ny tid för jernvägens fullbordande då mera måste bestämmas, denna tid måtte utsträckas till tre år eller 1859 års slut, *dels ock* att bolaget måtte tillerkännas fortfarande eganderätt till de i Statskontoret af bolaget ned-satta och der innestående, men förverkade medel.

Sedermera, efter det banan mellan Örebro och Arboga blifvit, på sätt ofvan förmäلت, den 26 Augusti 1857 för trafik upplåten, anhöll Direktionen, uti en den 11 påföljande November till Kongl. Maj:t ingifven ytterligare skrift, att Kongl. Maj:t täcktes till Rikets Ständer göra nådig framställning derom, att, jemte det arbetstiden förlängdes intill 1860 års slut, svenska statens garanti måtte beviljas bolaget för en årlig nettoinkomst af dess jernvägsanläggning under fyratio år af 6 procent å anläggningskapitalet, beräknadt för $14\frac{2}{3}$ mil till Elfva millioner R:dr Riksmünt; äfvensom Direktionen hemställde, att jernvägen med all dertill hörande egendom, såsom jord, byggnader, verkstäder och materiel af hvilken beskaffenhet som helst samt alla bolagets förmåner och rättigheter, antingen mot ett till Fem millioner R:dr Banko bestämdt pris eller mot ett efter värdering åsatt pris med 25 procent tillökning, på sätt uti 11 § af nådiga privilegiet för bolaget af den 13 November 1852 föreskrefves, måtte af staten inköpas emot betalning antingen i kontanta penningar eller i svenska statsobligationer till samma värde som försäljningssumman; hvarjemte Direktionen förnyade sin ofvan-bemälda anhållan om återfående af de till säkerhet för arbetets utförande i Statskontoret deponerade och innestående medel.

Sedan Direktionens ofvan ofmördälda framställningar blifvit medelst nådiga skrivelser den 28 November 1856 och den 13 November 1857 till Rikets Ständer och deras Stats-Utskott öfverlemnade; hafva Rikets Ständer, jemlikt underdånig skrifvelse den 2 Mars 1858, *dels*, enär statsverket, jemlikt 11 § af bolagets privilegium, vore berättigadt att när som helst efter föregående värdering inlösa jernvägen med tillägg af 25 procent till det uppskattade värdet, på detta och i öfrigt anförda

skäl, funnit de gjorda framställningarne om inlösande för statens räkning af jernvägsanläggningen emellan Köping och Hult för det dåvarande icke föranleda till någon Rikets Ständers åtgärd, *dels* hvad angick frågan om beviljandet af förnyad statsgaranti åt ifrågavarande bolag, ansett de deremot förekommande betänkligheter vara af den vigt, att bolagsdirektionens framställningar om utsträckt räntegaranti af Rikets Ständer lemnades utan afseende, *dels* funnit sig icke böra lemna bifall till de i fråga om låneunderstöds beviljande åt bolaget gjorda framställningar; *dels* ock slutligen medgifvit återlyftandet af de till säkerhet för fullbordandet af jernvägsanläggningen mellan Köping och Hult i Statskontoret återstående deponerade medel på det sätt, att bolaget egde att genast lyfta 150,000 R:dr och de öfrige 75,000 R:dr, sedan banan blifvit öppnad för trafik till Köping.

Sedan efter öppnandet af jernvägen mellan Örebro och Arboga allt byggnadsarbete å den öfriga banan under 8 år legat nere; blefvo vid den år 1865 sammanträdande Riksdagen inom alla fyra Ständerna väckta enskilda motioner, hvare motionärerne förmälde, bland annat, att utsträckande af jernvägen mellan Örebro och Arboga till Venern då mera, sedan förbindelse med statens Vestra Stambana vid Halsberg kommit till utförande, vore af mindre vigt, hvaremot den del af det ursprungliga förslaget, som afsåge vägens fortsättning österut till Köping, vunnit en ökad betydelse icke allenast genom förbindelsen med Vestra Stambanan utan äfven genom anläggningen af den då snart fullbordade Köping—Uttersbergs-jernväg; att ganska betydliga kostnader redan vid jernvägsföretagets början blifvit nedlagda på linien mellan Arboga och Köping, i det erforderlig mark inköpts samt en del af terrasseringen och ballastningen utförts jemte murning för tvänne större broar; men att arbetets fulländande sedermera måst, i brist på nödigt byggnadskapital, öfvergifvas; samt att, efter beräkning af kostnaden för de återstående arbetena till 320,000 Riksdaler Riksmünt, hälften af det behöfliga kapitalet, eller 160,000 R:dr, med säkerhet antogs kunna anskaffas af åtskilliga för företaget intresserade, i orten boende personer emot undfående af ränta och amortering, hvaremot för fyllande af återstoden, 160,000 R:dr, statens mellankomst påräknades; på grund hvaraf motionärerne föreslogo, att Rikets Ständer måtte bevilja Köping—Hults jernvägsaktiebolag ett anslag för en gång af 160,000 R:dr utan återbetalningsskyldighet såsom bidrag till fortsättande af Örebro—Arboga-jernväg till Köping. Med anledning af dessa framställningar funno Rikets Ständer, jemlikt skrifvelse den 15 Juni 1866, skäligen bevilja Köping—Hults jernvägsaktiebolag ett anslag för en gång af 160,000 R:dr Riks-

mynt att utan återbetalningsskyldighet från Riksgälds-kontoret utgå såsom bidrag till fortsättande af Örebro—Arboga jernväg till Köping emot vilkor, bland andra, att före medlens lyftning till Riksgälds-kontoret aflemnades af Kongl. Maj:t godkänd säkerhet för arbetets fullbordande inom ett år efter det anslaget blifvit lyftadt och senast inom 1867 års slut, samt att Köping—Hults jernvägsaktiebolag likaledes före medlens lyftning tillförbunde sig att, derest bolagets jernväg framdeles skulle komma att försäljas, Staten egde att af bolaget återbekomma berörda anslagssumma, 160,000 Riksdaler.

Sedan ett särskildt bolag bildats med ett kontant inbetaldt aktiekapital af 160,000 R:dr, fördeladt på 1,600 aktier, hvarje à 100 R:dr; blef emellan detta bolag och Köping—Hults jernvägsbolag den 15 Augusti 1866 träffad öfverenskommelse af innehåll, att det särskilda bolaget skulle, emot utbekommande af det Köping—Hults jernvägsbolag beviljade statsanslag, utföra jernvägsarbetet; att sistberörda bolag efter ifrågavarande bandels fullbordan borde öfvertaga trafikerandet af samma bandel mot tillgodonjutande af halfva bruttoinkomsten; att andra hälften deraf borde användas i första rummet till betäckande af det särskilda bolagets löpande utgifter och dernäst till gäldande af fem procent ränta på samma bolags aktier; hvarefter ett till beloppet för hvarje år bestämdt progressivt belopp skulle anslås till inlösen för Köping—Hults jernvägsbolags räkning af det särskilda bolagets aktier efter utlottning inför staden Köpings magistrat; samt att, om öfverskott derutöfver förefunnes, detta skulle användas först till nyssnämnda räntebetalnings höjande till högst 8 procent och sedermera till ytterligare inlösen af aktier för Köping—Hults jernvägsbolags räkning.

Till följd af berörda öfverenskommelse blef den 1½ mil långa banan mellan Arboga och Köping fullbordad och den 7 Oktober 1867 för trafik öppnad. Rörelsen å denna bandel har utvecklats sig så lyckligt, att, ehuru, enligt den uppgjorda planen för det särskilda bolagets bildande, 15 år ansågos komma att förflyta, innan samtliga aktierna kunde blifva för Köping—Hults jernvägsbolag inlösta; samt ränteutdelningen stigit till 8 procent, vid 1872 års slut likväl icke återstodo flera än 868 aktier att inlösa. Enligt hvad sannolikt är, kunna dessa återstående aktier inom 1875 års slut blifva inlösta, då Köping—Hults jernvägsbolag sålunda skulle ensam blifva verklig egare äfven af bandelen Arboga—Köping.

Innan fråga om Örebro—Arbogabanans utsträckning till Köping uppstått, hemställde Direktionen för ofta omförmälda jernvägsaktiebolag, uti en den 17 Oktober 1864 ingifven underdånig skrift, att bolagets jern-

väg mellan Örebro och Arboga med tillhörande byggnader och rörelse-materiel måtte af Styrelsen för statens jernvägstrafik till förvaltning, trafikering och underhåll öfvertagas, mot det bolaget komme i åtnjutande af viss andel af den inkomst banan inbragte, och att öfverenskommelse derom mellan nämnda Styrelse och bolaget finge afslutas samt de åtgärder blifva vidtagne, som Kongl. Maj:t funne lämpliga för utrönande af de bestämmelser, hvilka med afseende på ömsesidiga förbindelser och rättigheter borde för en sådan öfverenskommelse läggas till grund. Till följd af nådig remiss härå lät Styrelsen för statens jernvägstrafik, efter öfverenskommelse med Direktionen, genom sakkunnige män verkställa de för frågans bedömande nödvändiga undersökningar; men sedan under tiden fråga uppstått om utsträckning af bolagets jernväg från Arboga till Köping och, på sätt ofvan omförmälts, Rikets Ständer beviljat bolaget förr berörda anslag utan återbetalningsskyldighet af 160,000 R:dr, blef, med anledning af de derigenom förändrade förhållanden, mellan Trafikstyrelsen och bolagets trafikchef öfverenskommet, att frågan om öfverlemnande af bolagets bana mellan Örebro och Arboga till förvaltning genom Trafikstyrelsen skulle tillsvidare hvila och bero på framtida anmälan af bolaget. Efter det under år 1869 denna fråga af bolaget återupptagits och Trafikstyrelsen af sådan anledning anmodat Direktionen att meddela yttrande, huruvida bolaget vidhölle sin genom Direktionen år 1864 gjorda ofvanberörda framställning och om linien Arboga—Köping borde deri inbegripas äfvensom att föreslå de närmare bestämmelser, hvilka bolaget ansåge böra ingå i en blifvande öfverenskommelse om banans öfverlemnande till Trafikstyrelsen för förvaltning, trafikering och underhåll, afgaf Direktionen den 17 Januari 1870 ett af Trafikstyrelsen med underdånigt memorial den 8 påföljande Juni öfverlemnadt yttrande i ämnet, innehållande *dels* att bolaget icke hade skäl frånträda sitt redan gjorda erbjudande att till staten utarrendera Örebro—Arbogabanan, till hvilken sedan år 1867 hörde dess utsträckning till Köping, såvida icke staten föredroge att inköpa jernvägen med alla dess tillhörigheter för ett pris af 5,400,000 R:dr, hvartill bolaget vore villigt densamma afyttra; *dels* ock de vilkor, Direktionen uppställt att läggas till grund för det ifrågasatta arrendeaftalet.

Vid pröfning af detta ärende den 22 Juni 1870 förklarade Kongl. Maj:t, i enlighet med hvad Trafikstyrelsen hemställt, skäl icke förekomma till nådigt bifall å hvad Direktionen för Köping—Hults jernvägsaktiebolag föreslagit i fråga om öfverlåtande, mot vissa vilkor, af bolagets jernväg till förvaltande, trafikerande och underhåll genom Trafikstyrelsens försorg; äfvensom att Direktionens anmälan derom, att bolaget

vore villigt till staten föryttra jernvägen med alla dess tillhörigheter, icke komme att för det dåvarande till någon Kongl. Maj:ts åtgärd för-
anleda.

Nu har Trafikstyrelsen, uti underdånigt memorial, som inkom den 24 Januari innevarande år väckt förslag om inlösen för statens räkning af banan Örebro—Arboga—Köping och i sådant afseende, jemte omförmälände af åtskilliga här ofvan upptagna förhållanden, anført följande:

»Uti nådiga förklaringen den 22 Juni 1870, som väl för tillfället undanskjuter, men icke för framtiden afböjer ett återupptagande af den väckta frågan om förvärfvande åt staten af eganderätten till jernvägen mellan Örebro och Köping, har Trafikstyrelsen trots sig finna en särskild anledning att med uppmärksamhet följa utvecklingen af de förhållanden, som med denna fråga ega sammanhang; och är det på grund häraf och med afseende på den förändrade ställning till statens egna jernvägars intressen, denna fråga numera intager, sedan landets jernvägsnät med snabba steg synes utveckla sig i oväntadt storartade dimensioner, som Trafikstyrelsen anser tiden vara inne att ånyo underställa frågan Eders Kongl. Maj:ts nådiga pröfning och dervid redogöra för de skäl, som ligga till grund för Styrelsens åsigt, att statens fördelar numera fordra, att den rätt till inlösen af bolagets jernväg göres gällande, som § 11 af bolagets ofvannämnda privilegium medgifver.» — — — — —

»Den åt Köping—Hults-bolag af staten ursprungligen beviljade räntegaranti har upphört att vara gällande och på samma gång äfven statens derpå grundade rätt att i framtiden utan lösen blifva egare af bolagets jernväg. Deremot kvarstå i öfverensstämmelse med ofvan omförmälnda privilegium af 1872 statens rätt att när sôm helst inlösa banan med alla dess tillhörigheter, mot ett pris, som kan bestämmas antingen genom öfverenskommelse eller genom värdering af en komité, i hvilket sistnämnda fall värdet skall förhöjas med 25 procent, dock med iakttagande deraf, att afdrag sker för den summa af 160,000 R:dr, som staten tillskjutit till fullbordande af linien emellan Arboga och Köping men förbehållit sig att återfå, derest bolagets jernväg framdeles skulle komma att försäljas.

Köping—Hultsbolagets egendom består för närvarande af jernvägen ifrån statsbanans bangård i Örebro till och med Köpings bangård, som är gemensam för bolagets och Köping—Uttersbergs jernvägar, men hvars stationshus och godsmagasin tillhöra sistnämnda jernväg, som därför erhåller 1,100 R:dr i årlig hyresersättning enligt ett på 10 år den 1 Oktober 1867 derom ingånget kontrakt. Å jernvägen förekomma

stationer vid Dylta, Frövi, Fellingsbro, Arboga och Walskog samt hållplatser vid Dylta bruk, Ullersäter och Jäder, alla försedda med nödiga spår och byggnader. Invid Örebro station äro förlagda bolagets reparationsverkstad, lokomotivstall, vagnbod, förråds- och diverse kontorsbyggnader. Den lösa egendomen utgjordes vid 1871 års slut af 9 lokomotiv, 26 personvagnar, 2 postvagnar och 163 godsvagnar utom verkstadsmaskiner, redskap och inventarier af alla till jernvägens underhåll och drift nödiga slag äfvensom materialförräder.

Enligt derom ingånget, uppsägbart kontrakt har bolaget åtagit sig att med sina transportmedel och sin tågpersonal ombesörja transporterna på Nora—Ervalla jernväg emot godtgörelse af 40 procent af bruttoinkomsten på samma jernväg.

Beträffande de skäl, som bestämt Trafikstyrelsen att i underdånighet göra hemställan om åtgärders vidtagande för inlösen af jernvägen emellan Örebro och Arboga i enlighet med den rätt, som tillkommer staten, får Styrelsen nu i underdånighet anföra följande:

Så länge jernvägen ifrån Örebro till Arboga och Köping endast utgjorde en enkel fortsättning af statsbanan till Mälarens vestliga hamnar utan andra förgreningar till de egentliga bergslagera än de af särskilda bolag anlagda Nora—Ervalla och Köping—Uttersbergs-banorna, var det hvarken i allmänt statsekonomiskt eller i statens egen jernvägstrafiks intresse af synnerlig vigt, att ifrågavarande jernvägslinié befann sig i ett främmande bolags ego, till och med om detta bolag, såsom händelsen är med Köping—Hult-bolaget, nästan uteslutande bestode af utländske män, hos hvilka man icke med fog kunde påräkna större afseende på landets och dess näringars allmänna fördelar af jernvägen, än som öfverensstämmer med bolagets egna intressen.

Men sedan dels Frövi—Ludvika-banan, hvilken tillika ansluter sig till Falun—Ludvika—Kil-jernvägen, dels Nora—Carlskoga jernväg med förgreningar till de största jernmalmsfälten i Nora bergslag och slutligen Stockholm—Westerås—Köpings-linien tillkommit, har jernvägen emellan Örebro och Köping att förmedla nästan hela rörelsen emellan rikets mellersta bergsverksdistrikt, å ena sidan, och södra delen af landet med dess förnämsta export- och importorter vid både Kattegat och Östersjön, å den andra, bildande sålunda öfvergången emellan 2:ne utbredda jernvägsnät, det ena norr, det andra söder om de stora sjöarne Mälaren, Hjelmaren och Wenern.

Denna egenskap af föreningsbana emellan statsbanorna och de flera enskilda jernvägar, som sträcka sig tvärsigenom jernbergslagera, måste å Örebro—Köpings-linien gifva en helt annan betydelse i statsekon-

miskt hänseende än densamma tillförene egt, på samma gång som förbindelserna med Mälarens hamnar och den direkta jernvägen till hufvudstaden norr om nämnda sjö äfven ökar dess vikt i militäriskt hänseende.

I och för sig bör denna Örebro—Köping-liniens ökade betydelse redan innebära ett skäl för staten att söka tillegna sig banan, och dy-medelst göra sig oberoende af de hinder, en sådan mellanlänk som den ofvan nämnda möjligen skulle kunna uppställa i frågor om stambanornas samtrafik med det på andra sidan denna mellanlänk befunliga, högst viktiga jernvägssystemet; men om man derjemte tager i betraktande det vid alla jernvägsrörelse gifna förhållandet att transportererna fördras, fördröjas och invecklas, då de skola framgå öfver flera banor med särskilda egare och förvaltningar, som hvar för sig hafva sina enskilda intressen att i första rummet tillgodose, och att den trafikerande allmänhetens intresse sålunda väsentligen befordras om mellanlänkarnes antal minskas, och det desto vissare, ju kortare mellanlänkarne äro, så torde det lätteligen inses, att Örebro—Köpings-liniens fullständiga införlifvande med statens egen jernvägstrafik ovilkorligen måste blifva en väsentlig fördel för den industri inom bergslagerne, som söker sina vägar öfver oftanämnda mellanlänk.

Men denna fördel för industrien ökar produktionen, och den ökade produktionen kommer just statens jernvägstrafik till godo, ty det är endast å denna trafiks händer, som taxenedsättningar till befrämjande af jernindustriens snara uppblomstring å dessa trakter och deraf följande stegrad trafik å statens jernvägar kunna med ekonomisk fördel göras.

Förutom de alltid gifna orsaker, hvilka skulle verka dertill att staten kunde trafikera billigare än det enskilda bolaget och hvilka hufvudsakligen bestå i minskning af utgifter af åtskilliga slag, såsom t. ex. deri att kostnaden för den högsta förvaltningen af bolagets angelägenheter, eller den som representeras af bolagets direktion, helt och hållet försvunne och aflöningarne till det högre liniebefälet kunde väsentligen reduceras, eller deri att för nuvarande samtrafik behöfliga ömsesidiga kontroller och vidräkningar med afseende å fraktafgifter och begagnande af materiel kunde upphöra, samt isynnerhet deri, att expeditionen af samtrafikens gods i betydlig mån förenklades, så förekommer vid nu föreliggande fråga tvenne särskilda omständigheter, som skulle lända till statens jernvägstrafiks ekonomiska fördel i händelse af Örebro—Köpings-liniens införlifvande med stambanorna, och hvilka styrelsen nu går att vidröra.

Den första afser besittningen af reparationsverkstaden i Örebro. Statens jernvägar hafva visserligen 3 större dylika verkstäder, men

dessa äro alla belägna vid banornas ändpunkter i Stockholm, Malmö och Göteborg, hvarföre den inuti landet använda materielen, som i och med jernvägsnätets tillväxt i alla riktningar alltmera ökas, måste för nödiga reparationer transporteras på stora distanser med både tids- och penningeförlust. Styrelsen har derföre under senare år måst anlita så väl Köping—Hult-bolagets verkstad i Örebro som en privat verkstad i Kristinehamn för en del arbeten, hvilka dock blifva dyrare än om de utfördes vid egen verkstad. Dertill kommer att de lokaler, som statens egna verkstäder vid banornas ändpunkter redan upptaga, äro så beskaffade, att de icke utan högst betydliga kostnader kunna tillräckligen utvidgas i samma mån som antalet lokomotiv och vagnar kommer att ökas. När nu den i Örebro befintliga verkstaden eger det mest centrala läge, som kan åstundas, och är uti ett synnerligen godt skick samt försedd med goda maskiner och redskap för alla slag af reparationer äfvensom platsen lemna tillfälle till alla utvidgningar, som kunna af behovet framdeles påkallas, så torde lätt inses huru fördelaktigt det vore för statsbanorna att kunna förfoga öfver denna verkstad för egna arbeten. Tillgång på öfvade förmän och arbetare förefinnes äfven i Örebro och till billigare pris än i de större kuststäderna. Derjemte bör den viktiga fördelen uppmärksammas, att midt i landet ega en skyddad punkt, dit materielen kan sammandragas i händelse af behof, t. ex. under ett krig, då kuststäderna kunna blifva af fienden intagna eller jernvägsliinierna derifrån afskurna.

Den andra särskilda fördelen för statens jernvägstrafik vore den, att de Köping—Hult-bolag nu tillhöriga lokomotiv och tågpersonal äfven kunde begagnas för en stor del af tågbefordringen emellan Örebro och Hallsberg i omedelbar fortsättning af tjänstgöringen emellan Köping och Örebro, hvarigenom de maskiner med tillhörande personal, som för närvarande upptagas ensamt af ofvanberörde endast 2,3 mil långa bansträckning, blefve för annan tjänstgöring disponibla.

De finansiella resultaten af det ifrågasatta inköpet af Örebro—Köping-linien för statens räkning kan naturligtvis icke med någon noggrannhet beräknas, förr än man känner inköpssumman, men ostridigt är, att bolagets inkomster på de sista åren väsentligen förbättrats samt att nettobehållningarne af rörelsen betydligt stigit och under sistförflutna 6 åren utgjort:

1867	R:dr 85,311.
1868	» 94,512.
1869	» 111,989.
1870	» 137,164.

1871 R:dr 154,000, samt
 1872 omkring » 225,000.

Starka anledningar förefinnas dessutom till det antagande att rörelsen skall ytterligare betydligt tillväxa, när Frövi—Ludvika- och Falun—Ludvika-jernvägarne samt Stockholm—Vesterås—Köping-banorna hunnit fullbordas.

Härvid bör dock anmärkas, att under sista åren omkring 40- å 50,000 R:dr årligen blifvit af förestående nettobehållningar nedlagda på nya byggnader och förbättringar å sjelfva linien samt ökning af den rörliga materielen.

Till följd af de ökade inkomsterna och gjorda förbättringar har bolaget emellertid under de senare åren kunnat erlægga en del förfallna räntor å sina utelöpande obligationer, hvilka derföre nu på den engelska fondmarknaden noteras till nära parikurs, men ej kunnat hvarken till fullo betala dessa räntor eller begynna någon utlottning af obligationerna än mindre göra någon utdelning på preference- eller stam-aktier; hvadan äfven bolaget blifvit i dessa dagar af obligationsinnehafvare lagsökt för en del förfallna obligationsräntor.

Äfven denna för bolaget äfventyrliga ställning synes Styrelsen innebära ett skäl för staten att nu göra sin inlösningsrätt gällande, på det att den numera för landets inre kommunikationer och för statens egna banor så viktiga jernvägen ej må blifva föremål för sådana seqvestrerings- eller andra åtgärder från fordringsegares sida, som möjligen kunna vålla skada för eller afbrott i rörelsen, till men icke allenast för den trafikerande allmänheten, utan äfven för stambanorna. Obemärkt bör ej heller lemnas att bolagets antagna benämning i England af »Royal Swedish», under hvilken benämning dess värdepapper noteras i London, i anseende till de med bolagets länge fortfarande, betänkliga finansiella ställning förknippade omständigheter, icke bidragit att stärka Sveriges kredit derstädes, hvarföre det synes vara önskligt att denna benämning genom bolagets upplösning komme att försvinna.

Med stöd af hvad Styrelsen sålunda anfört vågar Styrelsen i underdånighet hemställa att Eders Kongl. Maj:t i nåder täcktes föreslå direktionen för Kongl. Svenska aktiebolaget för jernväg emellan Köping och Hult att, så fort ske kan, låta uppskatta värdet af bolagets jernväg med tillhörigheter i fast och löst genom en komité af fem ojäfvige och sakkunnige personer, af hvilka Eders Kongl. Maj:t kallade tvänne och bolaget tvänne, samt dessa fyra tillsammans den femte, på det att, derest icke bolaget, innan denna uppskattning hunnit försiggå, skulle hafva inkommit med antagligt försäljningsanbud, Eders Kongl. Maj:t

mätte blifva i tillfälle att bedöma, huruvida staten bör, med begagnande af sin rätt, inlösa jernvägen efter det värde komiténs uppskattning be-
tingar,

samt att, derest värderingssumman befinnes skälig, Eders Kongl. Maj:t tacktes till Riksdagen aflåta nådiga proposition om anslag till inlösen för statens räkning af jernvägen emellan Örebro och Köping med alla dess tillhörigheter i löst och fast.»

Vid underdånig föredragning af detta ärende den 30 sistlidne Januari har Kongl. Maj:t, enär nådigt förslag till Riksdagen om beviljande af de för inlösen för statens räkning af ifrågavarande jernväg behöfliga medel icke lämpligen kunde göras med mindre beloppet vore förut känt, funnit nödigt, att för bestämmande af erforderliga beloppet sådan uppskattning, som i 11 § af återopade nådiga privilegium omförmäles, föreginge frågan om aflåtande till Riksdagen af nådig proposition i ämnet samt förty i nåder uppdragit åt Chefen för Kongl. Civildepartementet att hos Direktionen för Köping—Hults jernvägsaktiebolag göra framställning, det Direktionen ville å bolagets vägnar ofördröjligen utse två ojäfvige och sakkunnige män att såsom ledamöter ingå i Uppskattningskomitéen.

Sedan till följd häraf Chefen för Kongl. Civildepartementet anmodat Direktionen att skyndsamt vidtaga ofvanberörda åtgärd och meddela underrättelse om de valde; samt ej mindre Direktionen, enligt hvad den uti en den 28 sistlidne Februari inkommen skrifvelse tillkännagifvit, till deltagande i den ifrågasatta värderingen kallat norske Ingeniören Jonas Wessel och ledamoten i Örebro enskilda banks styrelse Kamereraren Andrew Hollingworth, än äfven Kongl. Maj:t under sistnämnda dag i nåder utsett Kaptenen vid Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-corpsen m. m. Axel Malcolm Lindgren och Trafikchefen vid Kristinehamn—Sjöändans jernväg Harald Asplund att i egenskap af gode män å statens vägnar deltaga i samma värdering; så och efter det de fyra sålunda valde den 21 påföljande Mars till femte gode man och ordförande i Uppskattningskomitéen valt Majoren vid Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-corpsen m. m. Axel Grafström, har bemälda ordförande, med underdånigt memorial, som den 23 i denna månad inkom, till Kongl. Maj:t ingifvit de under förrättningen förda protokoll samt instrumentet öfver den verkställda uppskattningen jemte dertill hörande bilagor.

Till följd af härå samma dag erhållen nådig remiss har Styrelsen för Statens jernvägstrafik afgifvit underdånigt utlåtande, hvilket såsom bilaga åtföljer denna proposition. Uti återopade utlåtande har Styrelsen

af anförda skäl i underdånighet hemställt, att Kongl. Maj:t, med gillande af det utaf värderingsmännen åsatta värde 4,975,000 Riksdaler, måtte i nåder föreslå Riksdagen:

att under de vilkor, som nådiga privilegiet för Kongl. Svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult af den 13 November 1852 uti § 11 innehåller, jernvägen mellan Örebro och Köping med sidobanor till Skebäcks och Arboga hamnar samt tillhörande fasta och lösa egendom enligt värderingsinstrumentet åtföljande specifika förteckningar må för statens räkning inlösas, samt de till denna lösen nödiga medel anvisas, med iakttagande af det vid Rikets Ständers år 1866 beviljade anslag till understöd för fullbordan af bandelen mellan Arboga och Köping fästade vilkor, att samma anslag, 160,000 Riksdaler, skall af köpeskillingen till staten återbetalas.

Oansedt Köping—Hultsjernvägsaktiebolag genom underlåtenhet att inom den medgifna anståndstiden utföra den bolaget tillstadda jernvägsbyggnad vållat, att all förbindelse till ansvarighet från svenska statens sida för den utfästa räntegarantien förfallit; till följd hvaraf också den deremot svarande, af räntegarantien betingade förmån för staten att, efter förloppet af fyratio år från det jernvägen blifvit för allmän trafik öppnad, få utan lösen å sig öfverlåten eganderätten till jernvägen med tillhörigheter upphört; är likväl, på sätt jemväl Rikets Ständer i underdånig skrifvelse den 2 Mars 1858 förklarar, staten fortfarande berättigad att när som helst efter föregående värdering inlösa jernvägen med tillägg af 25 procent till det uppskattade värdet. Bolaget, som genom sin direktion, uppå derom från statens sida gjord framställning, utan gensägelse eller invändning, i enlighet med bestämmelsen i § 11 af ofta åberopade privilegium den 13 November 1852, skridit till val af två gode män att å bolagets vägnar delta i den föreslagna värderingen af jernvägen och låtit denna förrättning fortgå och avslutas, har dy-medelst erkänt tillvaron af statens sist omnämnda rättighet, hvilken således, hvad angår förhållandet mellan bolaget och staten, måste anses vara ostridig. Denna statens rättighet, hvilken finnes grundad uti och genom 1852 års såsom allmän författning publicerade öppna bref och privilegium, har icke heller kunnat röna någon inskränkning eller

minskning genom den försäkran, hvarje af de utaf bolaget den 27 April 1855 utfärdade obligationer innehåller, att obligationens innehafvare i kraft af densamma skall ega laglig och ovilkorlig säkerhet i hela jernvägslinien från Köping till Hult för behöriga utbekommandet så af räntor som kapital. Äfven om genom oförmälda försäkran lagligen kunnat grundläggas rättighet för obligationsinnehafvarne att framför andra bolagets oprioriterade borgenärer njuta förmånsrätt till betalning ur jernvägen eller den derför vid exekutiv försäljning inflytande köpeskilling; så kan dock samma försäkran, på sätt nyss är sagdt, icke tillintetgöra statens författningsenliga rättighet att i enlighet med stadgade beräkningsgrunder inlösa jernvägen eller, om staten af samma rätt sig begagnar, föranleda andra rättsanspråk emot staten från obligationsinnehafvarnes sida, än att vid liquid om den löseskilling för jernvägen, staten kan komma att erlægga, efter tillgodonjutet afdrag dels för ofvanberörda åt Köping—Hults jernvägsaktiebolag gifna statsanslag, 160,000 R:dr, och dels för den skuld, hvori bolaget till följd af sin förbindelse att inlösa ännu icke infriade aktier i Arboga—Köpings jernvägsbolag till detta sednare bolag häftar och hvilken skuld, utgörande i kapital 86,800 R:dr, staten lämpligen kan och bör öfvertaga, staten genom deposition af den återstående delen af löseskillingen eller annorledes sörjer derför, att betalning derur tillflyter obligationsinnehafvarne, såsom Köping-Hults jernvägsaktiebolags borgenärer. Härtill kommer dessutom, att det belopp, hvilket staten, efter det å löseskillingen, med 25 % förhöjning utgörande 6,218,750 R:dr, verkställts nyssberörda afdrag, kan komma att kontant erlægga, eller 5,971,950 R:dr, lemnar full tillgång till infriande af Köping—Hultsjernvägsaktiebolags utelöpande obligationer. Ehuru, enligt hvad förut uppgifvits, utöfver de 25,000 obligationer, hvilka bolaget vid extra bolagsstämma den 29 Maj 1854 beslutit utfärda, blifvit genom svekfullt förfarande af en utaf bolagets förste i England bosatte direktionsledamöter, upplagda och sannolikt äfven utsläppta ytterligare 20,500 dylika obligationer; föranleder dock handlingarnes innehåll, dertill att af sistberörda obligationer ett antal af 13,000 återkommit i bolagsdirektionens våld, enär endast 32,500 obligationer äro utelöpande. Hvarje af dessa måste enligt bolagets utfästelse infrias med 90 Riksdaler Riksmynt, och inlösen af dem alla kräfver således ett belopp af 2,925,000 R:dr. Läggas dertill de den 27 i denna månad å dessa obligationer upplupna räntor, utgörande, enligt förut åberopade, af vederbörande direktionsledamot lemnade upplysning, 78,000 £ sterling, eller i svenskt mynt, efter kurs 18 R:dr för 1 £ sterling, 1,404,000 R:dr; så utgör sammanräknade summan af bolagets kapital- och ränte-

skuld till obligationsinnehafvarne 4,329,000 R:dr, hvilket belopp med icke mindre än 1,642,950 Riksdaler understiger hvad staten här ofvan beräknats kunna komma att såsom löseskilling till bolaget kontant erlägga, eller 5,971,950 Riksdaler. Fullt laglig visshet om beloppet af bolagets obligationsskuld lärer dock icke kunna vinnas annorlunda än genom årsstämming. Sådan kommer ock, i händelse jernvägen varder af staten inlöst, att å bolagets borgenärer utfärdas. De af Kongl. Maj:t den 13 November 1852 för bolaget fastställda reglor innehålla nemligen i § 53, att, om svenska staten begagnar sin rätt att inlösa bolagets egendomar, detsamma skall upplösas vid slutet af det år, då sådan inlösning skett; samt i § 55 att, sedan bolagets räkenskaper för den sista tiden af dess tillvaro blifvit behörigen afslutade, årsstämming å bolagets borgenärer skall genast sökas. Hvad sålunda blifvit anfördt så väl rörande befogenheten af de rättsanspråk, hvilka obligationsinnehafvarne möjligen skulle kunna rikta mot svenska staten, som ock i fråga om beloppet af obligationsinnehafvarnes kapital- och räntefordran hos bolaget samt om årsstämming å dess borgenärer, torde göra tillfyllest för att undanrödja hvarje farhåga, att staten, efter att hafva erlagt löseskillingen, skulle stanna i någon ansvarsförbindelse gent emot obligationsinnehafvarne utöfver den här ofvan förutsatta att sörja därför, det löseskillingen användes till godtgörande af obligationsinnehafvarnes fordran.

Beträffande derefter sjelfva frågan, huruvida svenska staten bör begagna sig af sin rättighet att emot den numera fastställda löseskillingen, hvilken, såsom förut är sagdt, efter 25 % förhöjning utgör 6,218,750 R:dr, förvärfva sig eganderätten till ifrågavarande jernväg och dess tillhörigheter, deri dock icke inbegripne två under byggnad varande lokomotiv, materialförrådet och ett invid Köpings bangård beläget värds-
hus; så enär, med afseende å de af Styrelsen för statens jernvägstrafik så väl i dess första underdåniga memorial af den 13 sistlidne Januari som ock i det af gårdagen till stöd för förslaget om jernvägens inlösnings andragna skäl, antagas måste, att den föreslagna åtgärden är egnad att icke allenast bereda staten betydande fördelar, utan äfven förebygga åtskilliga olägenheter och svårigheter, hvilka till hinder och men för statens jernvägstrafiks framtida utveckling möjligen kunde uppkomma, derest jernvägen från nu varande bolaget till följd af dess brydsamma ekonomiska ställning öfverginge i annan egares hand; enär vidare de särskilda beräkningar, hvilka Trafikstyrelsen, med tillämpning af olika grunder därför, anställt rörande jernvägens förmåga att afkasta ränta å löseskillingen, ådagalägga med all den visshet, dylika beräk-

ningar innebära, att den behållna inkomst och öfriga i penningar uppskattbara fördelar, hvilka staten komme att draga af jernvägen, skulle redan under innevarande år uppgå till ett sammanräknadt belopp, som motsvarade fem procents ränta af löseskillingen, samt enär slutligen, enligt hvad för handen varande förhållanden gifva skäligen anledning antaga, samma löseskillning redan under de närmast följande åren komme att afkasta ännu högre ränta; finner Kongl. Maj:t statens fördel bjuda, att ifrågavarande jernväg varder för statens räkning inlöst. I händelse sådan inlösen kommer att ega rum, kan och bör staten lämpligen ikläda sig de förbindelser och öfvertaga de rättigheter, hvilka åligga och tillkomma Köping-Hults jernvägsaktiebolag i förhållande till andra jernvägsbolag på grund af gällande, i händelse af behof uppsägbara kontrakt. Hvad angår tiden för af- och tillträdet, hvilken, äfven under förutsättning af Riksdagans bifall till inlösen, icke kan för närvarande utsättas; torde det finnas lämpligt, att till- och afträdet sker vid slutet af en kalendermånad. Omöjligheten att på förhand bestämma af- och tillträdesdagen föranleder emellertid dertill, att beloppet af hvad staten kan komma att i löseskillning till bolaget kontant erlägga icke heller nu kan till slutsiffrorna annorledes än approximativt bestämmas. På sätt af det förut anförda finnes, skulle, efter afdrag för statens qvittningsgilda fordran 160,000 R:dr, den utgående löseskillingen utgöra 6,058,750 R:dr. Derifrån bör, under förutsättning att staten öfvertager Köping—Hults jernvägsaktiebolags skyldighet att inlösa den 1 Oktober 1872 ännu icke infriade 868 aktier i Arboga—Köpings jernvägsbolag, ytterligare afdrag ske. För räntan, beräknad till 8 procent, å det mot nämnda aktier svarande kapital 86,800 R:dr bör, med tillämpning af de likvidationsgrunder, som vid uppgörelsen om köpeskillingen för försåld, med in-teckning för hypotekslån behäftad fastighet vanligen följas, Köping—Hults jernvägsaktiebolag ansvara för tiden från den 1 Oktober 1872 till afträdesdagen samt svenska staten för tiden derefter till den 1 Oktober innevarande år och vidare framgent. Hvad deremot angår sjelfva kapitalet, komme Köping—Hults bolag att hafva derå under tiden från den 1 Oktober 1872 till afträdesdagen afbetalt en del, hvarför afdrag å löseskillingen naturligtvis icke får ske. Enligt det emellan Köping—Hults jernvägsaktiebolag och det särskilda Arboga—Köpings jernvägsbolag den 24 Juli 1866 afslutade kontrakt skall nemligen det förra bolaget till det sednare för hvarje månad öfverlemna hälften af bruttointkomsten af trafiken å linien Arboga—Köping, att användas till räntebetalning och amortering å aktiekapitalet. Antaget, att af- och tillträdet komme att ega rum den 1 nästkommande

Juli, förefaller det icke osannolikt, att hvad Köping—Hults jernvägs-aktiebolag kan hafva amorteringsvis guldit å aktiekapitalet uppgår till så stort belopp, att återstoden af samma kapital tillsammans med det belopp, 1090 R:dr 71 öre, hvarför bolaget mot afstående till staten af sin fordran hos Örebro gasbolag för en försåld tomt borde undfå godtgörelse, utgör allenast 58,750 R:dr. Efter afdrag för sistberörda summa skulle således det belopp, som staten hade att såsom löseskilling gälda, uppgå till jemnt 6 millioner R:dr. Huruvida denna löseskilling komme att erläggas i kontanta penningar eller godtgöras med svenska statens obligationer efter dagens kurs, torde kunna få bero på öfverenskomelse med bolaget.

På grund af hvad sålunda förekommit vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen, att, på det Kongl. Maj:t må komma i tillfälle att för statens räkning från kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult inlösa jernvägen mellan Örebro och Köping med sidobanor till Skebäcks och Arboga hamnar samt tillhörande fasta och lösa egendom enligt upprättade specifika förteckningar, bevilja och till utgående under innevarande år å Riksgälds-kontoret anvisa de för ändamålet nödiga medel, beräknade till 6 millioner R:dr.

De till förevarande ärende hörande handlingar skola tillhandahållas det Utskott, till hvars behandling detsamma af Riksdagen öfverlemnas; Och förblifver Kongl. Maj:t Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

OSCAR.

Axel Bergström.

Stormächtigste, Allernådigste Konung!

Sedan handlingarne rörande den värdering af jernvägen emellan Örebro och Köping, tillhörig Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg emellan Köping och Hult, som, efter derom af Chefen för Eders Kongl. Maj:ts Civildepartement till bolagets Direktion aflåten framställning och med dess samtycke, blifvit förrättad af en i enlighet med § 11 af det för bemälda bolag den 13 November 1852 utfärdade nådiga privilegium utsedd komité, till Eders Kongl. Maj:t inkommit, har Eders Kongl. Maj:t genom nådig remiss af den 23 dennes anbefallt Styrelsen för statens jernvägstrafik att i ärendet afgifva underdånigt utlåtande; och får Styrelsen till underdånig åtlydnad häraf anföra följande:

Af värderingsinstrumentet inhemtas:

att den ifrågavarande jernvägen emellan Örebro och Köping är 6,6 mil lång, oberäknadt 0,32 mil sidobanor från Örebro till Skebäcks lastageplats och från Arboga station till hamnen derstädes;

att hufvudbanan utgår ifrån stambanans trafikstation vid Örebro och fortsätter till Köping—Uttersbergs jernvägsstation i Köping samt eger föreningsstationer vid Dylta med Nora—Ervalla jernväg och vid Frövi med Frövi—Ludvika- eller den så kallade svenska centraljernvägen; om hvilka samtliga föreningsplatsers gemensamma begagnande särskilda kontrakt äro med vederbörande förvaltningar upprättade;

att Köping—Hults bolag med sina transportmedel och sin tågpersonal, enligt uppsägbara kontrakt, emot särskild ersättning ombesörjer rörelsen på Nora—Ervalla jernväg och hamnspåret vid Arboga;

att Köping—Hults bolag enligt kontrakt är berättigadt och förpligtadt att af inflytande trafikinkomster på linien Arboga—Köping betala ränta uppå samt inlösa aktierna uti det särskilda bolag som år 1867 bildades för fullbordandet af berörde bandel;

att komitéen funnit det nuvarande värdet af jernvägen emellan Örebro och Köping med alla dess tillhörigheter i fast och lös egendom, byggnader, materiel, inventarier och redskap jemte tillhörande jordområde, allt upptaget å särskilda, värderingsinstrumentet bifogade förteckningar, utgöra 4,975,000 Riksdaler, i hvilket värde dock ej inbegripes 2:ne under byggnad varande lokomotiv, materialförrådet och ett nyligen af bolaget inköpt hotell för resande i Köping, samt

att uti förenämnda summa icke är inberäknad den förhöjning med en fjerdedel, hvartill bolaget, enligt dess privilegium, är berättigadt, i den händelse att staten kommer att inköpa egendomen;

hvarförutan komitéen anmärker:

att staten, vid liquiden, är berättigad återfå det anslag af 160,000 R:dr, som Rikets Ständer år 1866 beviljade till understöd för fullbordan af bandelen Arboga—Köping;

att af aktierna uti det särskilda bolaget för nyssnämnde bandels fullbordan den 1 Oktober 1872 återstodo oinlösta 868 stycken å 100 R:dr, motsvarande ett ännu icke amorterad kapitalbelopp af 86,800 Riksdaler;

att bolaget har en återstående fordran för till gaslysningsbolaget i Örebro försåld jord af 1,090 R:dr 71 öre, som bör detsamma tillgodokomma, och

att, enligt erhållen uppgift, bolaget häftar för en obetald obligationskulld af omkring £ 130,000 sterling, utom upplupna räntor.

Enär alla uti 1852 års privilegium föreskrifna former för bestämmandet af den ifrågavarande egendomens värde synas blifvit iakttagna, lärer någon förändring af det åsatta värdet icke kunna å någondera partens sida ifrågasättas. Styrelsen torde således böra inskränka sitt yttrande till en undersökning deraf, huruvida de fördelar, som genom Örebro—Köpings-liniens förvärfvande skulle tillskyndas staten och speciellt dess jernvägstrafik, kunna uppskattas till sådant värde, att de motsvara den köpeskilling, som staten borde utbetala för att blifva egare af banan.

Denna köpeskilling bestämmes af egendomens uppskattade värde	R:dr 4,975,000: —
med tillägg af en fjerdedel derutaf.....	» 1,243,750: —
	till inalles R:dr 6,218,750: —
men derifrån bör likväl afdragas det till fullbordande af Arboga—Köpings-linien utbetalda anslag, som staten vid inköp af banan eger återfå, med	R:dr 160,000: —
så att den utgående köpeskillingen skulle utgöra	R:dr 6,058,750: —

Då emellertid, enligt hvad värderingsmännen upplyst, Köping—Hults bolag ännu icke medhunnit att, enligt derom ingånget, handlingarne bilagdt kontrakt, återlösa alla det särskilda bolaget för jernvägens fullbordan emellan Arboga och Köping tillhöriga aktier, utan 868 stycken sådana, hvardera å 100 R:dr, ännu äro utelöpande till ett sammanräknadt kapitalvärde af 86,800 R:dr, så bör, i händelse förslaget att inköpa banan bifalles, vid köpets afslutande och betalningsvilkorens bestämmande vidräkning härom med Köping—Hult-bolaget göras, hvarvid Styrelsen skulle anse lämpligast och enklast, om staten, emot afdrag å köpeskillingen af den betingade amorteringskostnaden, iklädde sig kontraktsvilkorens uppfyllande å Köping—Hult-bolagets sida. I hvilket fall som helst inverkar frågan om nu berörda amortering ej på den lösningssumma som skall utgå, således icke heller på den kalkyl som Styrelsen nu framlägger.

Uti memorialet af den 13 sistlidne Januari har Styrelsen angifvit tre särskilda moment, som i nu föreliggande inlösningsfråga böra komma i betraktande, nemligen först behovet för statens jernvägstrafik att disponera en reparationsverkstad och depot för dess på linierna Örebro—Laxå—Töreboda och Laxå—Charlottenberg tjänstgörande rörliga materiel, dernäst möjligheten att i ej obetydlig utsträckning begagna de Örebro—Köpings-banan tillhöriga lokomotiv äfven på statens nuvarande jernvägar, och slutligen den antagligen i framtiden växande rörelsen med deraf följande större inkomster af trafiken på ifrågavarande jernväg.

Beträffande först reparationsverkstaden i Örebro, så har visserligen komitéen redan uti värdet af banan inräknat ett särskildt kapital af 59,000 R:dr, grundadt på den behållna inkomst som bolaget haft af arbeten derstädes för främmande jernvägars och personers räkning; men med den kännedom Styrelsen eger om denna verkstads beskaffenhet och förmåga, hyser Styrelsen intet tvifvel derom, att betydliga besparingar i underhållskostnaden för de omkring 20 lokomotiv och 600 vagnar af alla slag, som tjänstgöra på statsbanorna i denna del af riket, skola ernås, om nödiga underhållsarbeten och reparationer få utföras vid en staten tillhörig, så närbelägen verkstad som den i Örebro, ty derigenom kunna undvikas dels anlitaandet af främmande verkstäder, dels den skadade materielens transport till statens längre bort belägna verkstäder i Göteborg och Stockholm, och en ej obetydlig vinst af tid för materielens tjänstbarhet skördas, till hvilken tidsvinst äfven kan läggas den att arbetena, fördelade på flere platser, kunna verkställas fortare. Huru vansklig uppskattningen af dessa fördelar i penningar än måste blifva, anser sig Styrelsen dock kunna med full tillförsigt beräkna dem

till ett värde af 5,000 R:dr om året, samt anser fördenskull, att statsbanorna genom förvärfvandet af bolagets verkstad i Örebro vinna ett ökad kapitalvärde af 100,000 R:dr.

Hvad dernäst angår fördelen af dispositionsrätten öfver Örebro—Köpings-liniens 8 lokomotiv, så kan denna beräknas på följande sätt. Dessa lokomotiv äro till sin beskaffenhet jemförliga med statsbanornas kopplade maskiner för blandade och godståg. Enligt Trafikstyrelsens statistiska redogörelser för åren 1870 och 1871 har hvarje dylikt statens lokomotiv i medeltal tillryggalagt 2,494 tågmil om året, hvaremot hvarje bolagets lokomotiv, tjenstgöringen på Nora—Ervalla banan, som komitéen särskildt uppskattat till kapital, inberäknad, endast behöft tjenstgöra 1,515 tågmil. Om banans utsträckning sådant tillåtit, skulle alltså hvarje af bolagets 8 lokomotiv kunnat ytterligare användas för omkring 979 mil, och alla tillsammans för 7,832 tågmil, motsvarande något mera än det arbete som 3:ne af statsbanans lokomotiv af samma slag brukat utföra. Förvärfvandet af dessa 8 lokomotiv innebär således detsamma, som om statsbanan erhållit en förstärkning af 3 nya lokomotiv af det värde, ungefär 36,000 Riksdaler för hvarje, komitéen åsatt desamma, motsvarande ett kapital af 108,000 Riksdaler.

Enligt Styrelsens uppskattning kommer således inköpet af Örebro—Köpings-linien att tillskynda statsbanorna ett ökad värde af 100,000 R:dr för reparationsverkstaden i Örebro och af 108,000 R:dr för lokomotiven, eller af tillsammans 208,000 Riksdaler, som bör frånräknas den ofvan nämnda köpeskillingen för egendomen 6,058,750 R:dr, då återstoden, som bör förräntas genom trafiken på samma linie, utgör 5,850,750 Riksdaler.

Efter fem procent utgör räntan å detta kapital 292,537 R:dr 50 öre, och det återstår således att undersöka, om en motsvarande behållning kan med någon säkerhet påräknas af rörelsen på banan, i fall densamma kommer under statens förvaltning.

Enligt bolagets räkenskaper, hvarutur utdrag blifvit af dess trafikchef Styrelsen meddelade, visa bruttoinkomster, drift- och underhållskostnader samt nettobehållningar på Örebro-Köpings-linien, med uteslutande af öretalen, följande förhållanden under åren 1868—1872.

	Bruttoinkomst.	Omkostnader.	Behållning.
1868.....	R:dr 277,827.	R:dr 183,315.	R:dr 94,512.
1869.....	» 307,860.	» 195,871.	» 111,989.
1870.....	» 353,467.	» 208,545.	» 144,922.
1871.....	» 384,724.	» 218,993.	» 165,731.
1872.....	» 490,446.	» 236,557.	» 253,889.

De årliga tillväxterna hafva sålunda utgjort:

	i bruttoinkomst,	omkostnader	och behållning:
1868—1869	R:dr 30,033.	R:dr 12,556.	R:dr 17,477.
1869—1870	» 45,607.	» 12,674.	» 32,933.
1870—1871	» 31,257.	» 10,448.	» 20,809.
1871—1872	» 105,722.	» 17,564.	» 88,158.

Komitéens beräkning för 12 månader från den 1:sta April 1872 till den 1:sta April 1873 angifver deremot bruttoinkomsten för detta, näst före värderingen tilländalupna år till R:dr 524,666: 74 och antagas omkostnaderna till hälften af samma belopp » 262,333: 37 så uppstår en nettobehållning af R:dr 262,333: 37.

Den verkliga nettobehållningen för år 1872 understiger således med 38,648 R:dr det belopp af 292,537 R:dr, som erfordras för att till fullo betäcka räntan på ett kapital af 5,850,750 Riksdaler, men enligt komitéens beräkning skulle denna brist för senaste 12 månaderna nedgå till 30,204 R:dr.

Härvid bör likväl ihågkommas, att bland omkostnaderna äro inberäknade en del utgifter som, i fall banan stått under statens förvaltning, icke skulle hafva ifrågakommit, och hvilka uti 1872 års räkenskap upptagas under följande rubriker, nemligen:

Aflöningar till direktörer och revisorer i Sverige	R:dr 5,462: 30
Förvaltningskostnader i England	» 9,488: 03
samt en del af kostnaderna för det s. k. hufvudkontoret i Örebro, bland 1872 års utgifter upptagna till 14,367,47, hvilka genom indragning af särskild trafikchef, kontrollkontor och en del annan bokföring, som skulle bestridas af statens öfriga förvaltning, kunna reduceras till omkring 6,000 R:dr, hvadan skilnaden utföres med	» 8,367: 47
då summan af dessa poster utgör.....	R:dr 23,317: 80.

Om den här ofvan beräknade bristen för år 1872 i fulla 5 procents ränta på kapitalet förminskas med detta belopp, så återstå endast 15,330 R:dr, och afdrages beloppet från den brist, som de sista 12 månaderna enligt komitéens beräkningar skulle hafva lemnat, felas blott 6,886 Riksdaler, för att ett kapital af 5,850,750 Riksdaler skulle efter fulla 5 procent hafva blifvit förräntadt.

Ehuru värderingskomitéen vid sin beräkning af omkostnaderna för drift och underhåll med skäl tagit de sista årens allmänna utgiftsprocent vid statens jernvägar till utgångspunkt, så skulle man dock genom en direkt jemförelse med resultaterna på den med Örebro—Köpings-linien mest jemförliga del af statsbanorna, hvilken är en direkt fortsättning af den förra och genom densamma erhåller sin största trafik, nemligen föreningsbanan mellan Örebro och Halsberg af 2,3 mils längd, äfven kunna erhålla någon ledning för bedömandet af de ekonomiska resultat, som Örebro—Köpings-linien i statens hand borde lemna.

Styrelsens årliga trafikberättelser redogöra särskildt för inkomster, omkostnader och behållningar *per mil* af berörda bansträckning emellan Örebro och Halsberg, och inhemtas deraf, att:

	1870.	1871.	1872.
bruttoinkomsterna utgjort	R:dr 68,001: —	71,811: —	83,344: —
omkostnaderna	» 31,202: —	33,607: —	38,551: —
behållningen	» 36,799: —	38,204: —	44,793: —
utgiftsprocenten	% 45,88	46,80	46,26
nettobehållningen på anlägg- ningskostnaden	% 5,65	5,77	6,70

Inkomsterna per banmil på Örebro—Köpings-linien uppgingo år 1872 till 74,310 R:dr och för de 12 månader, som vid värderingen afsetts, till 79,343 R:dr. Om man för denna bana under statens förvaltning antager samma utgiftsprocent som för Örebro—Halsbergs-linien eller i medeltal 46,3 %, så skulle behållningen hafva utgjort i förra fallet 39,904 R:dr och i det senare 42,607 R:dr per mil samt sålunda inalles för 6,6 mil respektive 263,362 och 281,204 R:dr, lemnande sålunda en brist i fulla 5 procent ränta på kapitalet af 29,175 R:dr för året 1872 och 11,333 R:dr för sist förflutna 12 månader.

Denna beräkning lemnar sålunda ett resultat, liggande emellan de båda föregående kalkylerna öfver den brist i full ränta på kapitalet som hitintills varande inkomster på Örebro—Köpings-linien lemnat obetäckt.

Uttryckt i procent af ofta omförmälda kapital 5,850,750 R:dr skulle således 1872 års verkliga behållning hafva lemnat en afkastning af 4,34 % behållningen för samma år efter jemförelse-kalkylen med Örebro—Halsbergs-linien

och efter afdrag af en del det enskilda bolagets förvaltningskostnader

samt de 12 sista månadernas rörelse enligt komitéens beräkning ..

efter jemförelse-kalkylen

och efter afdrag af förvaltningskostnaderna

Om man nu till grund för beräkningarne öfver den förökning af trafikén som erfordras, för att behållningen skall till fullo betäcka räntan på köpeskillingen, antager 1872 års förhållande oförändradt, eller en behållning af 253,889 R:dr, och i likhet med komitéén uppskattar omkostnaderna till samma belopp som behållningen, så skulle, för att redan innevarande år fylla bristen af 38,648 R:dr i det erforderliga räntebeloppet 292,537 R:dr, erfordras en ökad trafikinkomst af brutto 77,296 R:dr.

Begagnar man deremot någöndera af de öfriga här ofvan anförda beräkningsgrunderna, så blifver resultatet naturligtvis fördelaktigare.

Men nu upplysa räkenskaperna, att bruttoinkomsterna under innevarande års 3:ne första månader redan öfverstigit samma månaders inkomster under förlidet år med i rundt tal 34,000 R:dr, och då man ihågkommer, att Frövi—Ludvika samt Halsbergs—Motala—Mjölby jernvägar, som obestriddigen kommer att betydligt öka rörelsen på Örebro—Köpings-linien, med säkerhet blifva fullbordade under Augusti eller September månader detta år, så läser intet tvifvel kunna ega rum derom, att årets återstående 9 månader skola lemna en bruttoinkomst, som med åtminstone 44,000 R:dr skall öfverstiga inkomsterna för samma tid förlidet år, och att behållningen för året 1873 sålunda fullt skall uppgå till fem procent på det ifrågasatt kapitalet.

En jernvägsaffär af den halt, att banan redan första året densamma trafikeras för statens räkning gifver fulla fem procent af den kostnad staten därför fått vidkännas, vore utan gensägelse det fördelaktigaste företag af detta slag hvari staten hittills ingått. Ensamt ur denna synpunkt kan den ifrågasatta inlösningen med allt skäl af styrelsen förordas, men dertill komma äfven andra, hvilka styrelsen, ehuru hon i ett föregående memorial redan framhållit desamma, likväl nu anhåller att få ånyo beröra.

Det lär ej kunna undfalla uppmärksamheten, att jernvägen emellan Örebro och Köping, som hädanefter kommer att upptaga och förmedla all den rörelse med bergverks-, skogs- och landtmannaprodukter samt handelsvaror i allmänhet, hvilken kan uppstå emellan bergslagerna i norra delen af Örebro län och sydvestra delen af Kopparbergs län, å ena sidan, samt Mälaredalen och de trakter, som beröras af vestra stambanan jemte jernvägssträckningen från Halsberg öfver Mjölby till Malmö med dess sidobanor, å andra sidan, måste gå allt mera växande inkomster till mötes, ju mera denna transiterande trafik hinner utvecklas och nya affärsförbindelser knyts emellan de antydda orterna. Denna betydelse af Örebro—Köpings-linien, att utgöra en mellanlänk emellan viktiga handelsområden med olikartad produktion är af stor vikt, och det

ligger mycken makt uppå att staten, som mer än alla de enskilda jernvägsbolagen är intresserad i trafiken å den ena sidan af denna mellanlänk och äfven har ett högst viktigt intresse att bevaka med afseende å trafikens utveckling på den andra sidan derom, kommer i en sådan ställning till mellanlänken, att hon blir oberoende af den spekulation, som möjligen skulle vilja begagna Örebro—Köpings-linien till ett medel att genom oskäligt höga taxor tilltvinga sig fördelar på de å ömse sidor belägna liniernas bekostnad, hvarigenom den utveckling af industrien, som betingas af lättade kommunikationer, skulle hämmas. Om man än ej kan med skäl förebrå Köping—Hults-bolags hittills varande förvaltning ett sådant handlingssätt, så är det dock ingalunda omöjligt, att banan, under de bekymmersamma ekonomiska förhållanden, som dess nuvarande bolag iråkat, kan falla i andra och för landet mera främmande händer, eller dess förvaltning komma att ledas efter andra principer än de hittills följda.

Styrelsen för statens jernvägstrafik anser sig fördenskull i denna på landets hela ekonomi inflytelserika trafiks välförstådda intresse, efter tagen kännedom af alla värderingsinstrumentet åtföljande upplysningar och med stöd af den erfarenhet, Styrelsen hemtat från samtrafiken under 10 år med Örebro—Köpings-banan, samt på grund af den af trafikberättelserna vitsordade ständiga tillväxten i rörelsen å denna bana, böra i underdånighet hemställa, att Eders Kongl. Maj:t måtte, med gillande af det af värderingsmännen åsatta värde af 4,975,000 Riksdaler, uti nådig proposition föreslå Riksdagen:

att under de vilkor, som nådiga privilegiet för Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg emellan Köping och Hult af den 13 November 1852 uti § 11 innehåller, för statens räkning inlösa jernvägen emellan Örebro och Köping med sidobanor till Skebäcks och Arboga hamnar samt tillhörande fasta och lösa egendom, enligt värderingsinstrumentet åtföljande specifika förteckningar, samt till denna inlösen anvisa nödiga medel, med iakttagande af det vid Rikets Ständers år 1866 beviljade anslag till understöd för fullbordan af bandelen emellan Arboga och Köping fästade vilkor, att samma anslag, 160,000 Riksdaler, skall af köpeskillingen till staten återbetalas.

I afseende på liquidationssättet och de förbehåll, som för köpeskillingens utbetalande böra uppställas, anser Styrelsen sig icke befogad att afgifva något förslag; men vill, rörande de af bolaget med andra jernvägar och korporationer ingångna öfverenskommelser, allenast i underdånighet yttra, att staten kan, i händelse Riksdagen bifaller jern-

vägens inlösning, utan olägenhet ikläda sig de förbindelser, som bolaget, enligt gällande och i händelse af behof uppsägbara kontrakt, sig åtagit.

Öfver de af komitéen till handlingarne fogade räkningar öfver kostnaden för värderingen anhåller Styrelsen att få med särskildt underdånigt yttrande inkomma.

De remitterade handlingarne biläggas i underdånighet.

Styrelsen framhärdar med djupaste vördnad, trohet och nit,

Stormächtigste, Allernådigste Konung!
Eders Kongl. Maj:ts

underdånigste, tropligtigste
tjenare och undersåtar

C. O. TROILIUS.

C. Linnell.

Stockholm den 24 April 1873.

Utdrag af Protokollet öfver Civil-ärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i Stats-Rådet å Stockholms
Slott den 25 April 1873.

Närvarande:

Hans Excellens Herr Justitie-statsministern ADLERCREUTZ,
Hans Excellens Herr Statsministern för Utrikes ärendena BJÖRNSTJERNA,
Statsråden: BREDBERG,
BERG,
Friherre LEJONHUFVUD,
WÆRN,
WENNERBERG,
BERGSTRÖM,
Friherre ALSTRÖMER och
WEIDENHJELM.

Slutligen uppläste Departements-chefen Statsrådet Bergström till justering ett i öfverensstämmelse med hvad Kongl. Maj:t denna dag, uppå Stats-Rådets enhälliga tillstyrkande, beslutat, uppsatt förslag till Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen om anvisande af medel till inlösen för statens räkning af Kongl. Svenska Aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult tillhöriga jernbanan från Örebro öfver Arboga till Köping.

Hans Maj:t Konungen behagade, enligt Stats-Rådets underdåniga tillstyrkande, i nåder gilla berörda förslag samt befallde att, i öfverensstämmelse dermed, nådig proposition af det innehåll, bilagan till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ex protocollo
Otto W. Seippel.