

N:o 37.

Ank. till Riksd. Kansli den 25 Febr. 1874, kl. 11 f. m.

Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, angående statsbidrag för åstadkommande af jernvägsförbindelse mellan landskapet Dalsland och Smaalenenes amt i Norge; Gifven Stockholms Slott den 20 Februari 1874.

Åstadkommande af en jernvägsförbindelse mellan Sverige och Norge i sträckning från Fredrikshald genom Smaalenenes amt till riksgränsen och vidare genom landskapet Dalsland till Wenersborg eller annan punkt på Uddevalla—Wenersborgs-banan har under de senare åren utgjort föremål för lifliga önskningar och allvarliga bemödanden så väl i Sverige som Norge. Sedan Kongl. norska regeringens Departement för det inre, uppå framställning af så väl amtmannen i Smaalenenes amt, som ock Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Elfsborgs län, genom skrivelser till norske jernbanedirektören af den 15 Oktober 1867 och den 1 Februari 1868 förordnat, att den påbörjade generela terrängbefaringen för en jernbansförbindelse mellan Christiania och riksgränsen, hvilken förrättning ursprungligen hade till förutsättning en linie från Fredrikshald till riksgränsen i sträckning genom Bohuslän till Uddevalla, borde utsträckas att jemväl omfatta en linie, som mötte en jernvägssträckning från Wenersborg om Vestra Ed vid sjön Stora Lee till riksgränsen; samt jernbanedirektören uti skrifvelse till Departementet för det inre den 15 Februari 1868 icke allenast redogjort för resultatet af den verkställda preliminära undersökningen, de der, enligt jernbanedirektörens åsigt, ådagalade, att en hvar af ifrågakädda linierna erbjöde antagliga betingelser

för en jernbaneanläggning, utan ock förordat anställande af detaljerade undersökningar icke allenast af den på norsk sida fallande delen af Dalslands-linien, hvarom så väl Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Elfsborgs län, som Fredrikshalds kommun genom amtmannen motionerat, utan ock af den norska delen af Bohusläns-linien; så hafva, i enlighet med det af Departementets för det inre genom skrifvelse den 18 Juni 1868 jernbanedirektören lemnade bemyndigande, linier i hvarje af nämnda tvänne riktningar gjorts till föremål för detaljerade undersökningar. Då man dervid, med afseende å de på svensk sida väckta förslag beträffande jernbaneförbindelsen med Fredrikshald, måste tänka sig möjligheten deraf, att jernbanor från enhvar af de tvänne därför intresserade trakterna kunde komma till utförande, utan att man kunde veta, om hvilkendera spörsmål först skulle uppstå, har man vid de i Norge verkställda undersökningarne haft för ögonen att för de tvänne linierna finna en föreningspunkt, som låg gränsen så nära som möjligt, och som förty tillstodde den möjligen längsta gemensamma linie till Fredrikshald. I stället för att gå fram efter fullständigt åtskilda och, på grund af förhållandena, hvad angår största sträckningen, väsendtligen parallelt med hvarandra, om än med olika höjd öfver hafvet liggande, linier, har man derföre vid de i Norge utförda undersökningar från Fredrikshald följt blott en linie intill dess man vid Prestebakke eller Prestbacka funnit en lämpligt belägen, gemensam utgångspunkt för de tvänne linierna till Sverige. Denna punkt ligger nära två norska mil från Fredrikshald och en mil från punkten för mötet med Bohusläns-linien vid norra ändan af sjön Bullaren. För Dalslands-linien uppgafs af den svenske Ingeniören, Majoren m. m. C. A. Adelsköld, alternativt tvänne mötespunkter, nemligen en vid hemmanet Högen, beläget vid allmänna landsvägen från Fredrikshald till Sverige, och en vid Hallerud, omkring $\frac{3}{4}$ norsk mil norr om förra mötespunkten. Generela undersökningar företogos från så väl svensk som norsk sida mot en hvar af dessa punkter, belägna på omkring lika stort afstånd, nemligen nära en mil, från Prestbacka; men då linien mot Hallerud på svensk sida befanns olämplig, blefvo i Norge detaljerade undersökningar förda till slut blott i riktningen mot Högen.

På anmodan af jordegare uti Westergötland och Dalsland hafva åtskillige personer, i skrifvelse den 28 Juli 1869, hvilken blifvit af Landshöfdinge-embetet i Elfsborgs län med förordande till Kongl. Maj:t insänd, i underdånighet annäلت förslaget om en jernbana från Herrljunga—Wenersborg—Uddevalla jernväg till Fredrikshald samt vidare, i den mån norska statskassans tillgångar medgäfve, till Christiania. I afseende å denna jernbana och dess allmännyttiga beskaffenhet blef dels af de ut-

sedde komiterade och dels af Landshöfdinge-embetet andraget hufvudsakligen följande, nemligen: att handelsgemenskapen emellan de båda brödrarikena icke kunde uppnå någon högre grad af utveckling och liflighet, med mindre en jernväg, utgående från stambanan i de södra delarne af Sverige, framdroges genom detta lands sädesrikare gränsprovinser i den föreslagna riktningen, enär af de redan befintliga större trafikvägarne mellan begge rikena nordvestra stambanan framginge genom ett mindre bördigt, långsträckt gränslandskap och den då nyligen öppnade kanalen mellan Wenern och sjön Stora Lee vid riksgränsen icke vore fortsatt inåt Norge, samt i allt fall under flera månader af året vore genom isläggning stängd; att under de senare årtiondena en högst betydlig rörelse uppstått mellan Norge, å ena, samt Dalsland och Westergötland, å andra sidan, hvarpå ock exempel anfördes; att det vore högst viktigt för Sverige att, på närmare håll än England, hafva en lätt tillgänglig afsättningsort för sina ladugårdsprodukter och väfnadstillverkningar, samt för Norge att erhålla ett större handelsområde och en vidsträcktare marknad för dess uppspirande industri; att, enligt hvad komiterade hade sig bekant, framställningar blifvit gjorda från Smaalenenes amt och Fredrikshalds kommun till Kongl. Maj:ts norska regering om denna jernvägs fortsättning inom Norge, hvartill nämnda kommun skulle vara beredd att med betydligare tillskott bidraga; att, efter samråd mellan den af norska regeringen dertill förordnade ingenjör och undersökningsförrättaren å svensk sida, Majoren Adelsköld, anknytningspunkten för den svenska och den norska delen af ifrågavarande jernvägslinie blifvit bestämd vid hemmanet Högen å riksgränsen; att kostnadsförslag och ritningar blifvit upprättade för så väl den norska som den svenska linien, i afseende å hvilken senare samma handlingar jemväl bifogades; att ifrågavarande jernvägs spårvidd skulle blifva lika med den å Borås—Herrljunga och Herrljunga—Wenersborg—Uddevalle jernbanor; att kostnaden för den svenska delen uppginge till 3,744,650 riksdaler; samt att komiterade anhölle att under sakens handläggning få inkomma med förslag till de modifikationer, hvartill skäl kunde förekomma.

I afseende å beskaffenheten af det statsunderstöd, som, derest Kongl. Maj:t icke af politiska och ekonomiska skäl skulle finna lämpligt, att ifrågasätta jernvägsanläggning utfördes för statens räkning, kunde komma att lemnas, förmälte vidare komiterade — vid det förhållande, att jernvägen inom Norge, åtminstone tills vidare, torde komma att stadna vid Fredrikshald, samt att två särskilda bolag icke gerna kunde utföra och för framtiden trafikera två på svenska och norska sidan belägna banstycken — att nödvändigheten syntes kräfva, att de understöd, som af

de begge rikena kunde komma att lemnas, fotades på enahanda grund eller gjordes beroende af enahanda vilkor. Till följd deraf, och då i allt fall anläggning af jernväg å svenska sidan icke kunde ifrågakomma, med mindre anläggandet å norska sidan åtminstone vore beslutadt, hemställde komiterade, att Kongl. Maj:t täcktes, efter att hafva i ämnet hört norska regeringen, bestämna dessa vilkor samt derom till Riksdagen aflåta nådig proposition; och vore komiterade förvissade att, i händelse Kongl. Maj:t ansåge anläggningarne böra åtskilje öfverlåtas, ansökning derom skulle göras, helst orten vore beredd att lemna det bidrag, Kongl. Maj:t i nåder funne lämpligt att föreskrifva.

Omförmälda framställning öfverlemnades till behandling af den komité, hvilken Kongl. Maj:t, med föranledande af Riksdagens den 12 Maj 1869 aflåtna underdåniga skrifvelse, under den 20 Augusti 1869 förordnade för uppgörande af plan för enskilda jernvägsanläggningar och sättet för deras utförande. Uti sitt den 29 Augusti 1870 afgifna underdåniga betänkande föreslog komitén att, af samtliga då ifrågställda enskilda jernvägsanläggningar, 13 banor, de der vore att hänföra till ett sekundärnät, måtte komma i åtnjutande af statsunderstöd i den ordningsföljd, hvori de af komitén uppfördes, och enligt hvilken banan Venersborg—stora Lee—norska gränsen erhållit sista eller trettonde rummet. Komitén, som för hvarje bana hade antagit ett område, hvilket ansetts lämpligen böra beräknas till två mil å ömse sidor och till lika längd eller två mil jemväl vid banans ändpunkter, utom hvad angick de tvänne till riksgränsen mot Norge stötande banor, för hvilka området ej blifvit räknadt längre än till denna gräns, öfverlemnade tillika med betänkandet en med Lit. G utmärkt statistisk tablå för de af komitén behandlade jernvägslinier. I denna tablå finnas för banan Venersborg—norska gränsen utförda följande rubriker och tal: folkmängd 114,926; mantal 1,509,7; areal i tunnland: åker och annan odlad jord 140,772; naturlig äng 108,283; skogbärande mark 472,413; taxeringsvärden år 1868 å *dels* egendom, fri från bevillning, 1,506,075 riksdaler och *dels* egendom, för hvilken bevillning erlägges: jordbruksfastighet 43,758,575 riksdaler och annan fastighet 8,105,931 riksdaler eller tillsammans 51,864,506 riksdaler; bevillning år 1868 å jordbruksfastighet 13,128 riksdaler; å annan fastighet 4,051 riksdaler och å inkomst 23,100 riksdaler eller tillsammans 40,279 riksdaler samt jernhandteringen: år 1868 centner gjutgodstillverkning 2,517; stångjernstillverkning 50,719 samt jernmanufaktur- och ståltillverkning 16,849 eller tillsammans 70,085. En annan med ledning af uppgifterna i Lit. G uppgjord och med Lit. H utmärkt tablå upptager för ifrågavarande 8,5 mil långa bana följande rubriker och tal, nemligen:

banområdets folkmängd per kvadratmil 2,966 och hela areal i kvadratmil 38,753; odlade jorden 15,7; ängsmarken 12,1 och skogbärande marken 52,7 procent af banområdets hela areal; anläggningskostnaden 7,73 procent af hela taxeringsvärdet och 7,95 procent af bevillningstaxeringsvärdet; af anläggningskostnaden belöpande på hvarje helt mantal 2,733 riksdaler; på hvarje 1,000 riksdaler af bevillningstaxerad fastighet 79,5 riksdaler och på hvarje bevillningsriksdaler 102,4 R:dr; samt medeltal per banmil af folkmängden 13,521; odlade jorden 16,561; ängsmarken 12,739; skogbärande marken 55,578; hela taxeringsvärdet 6,278,892 och bevillningstaxeringsvärdet 6,101,707. En tredje vid betänkandet fogad och med Lit. I utmärkt tablå, innehållande uppgifter på beräknade årliga inkomster å de föreslagna jernvägarne, upptager för banan Venersborg—Norska gränsen följande rubriker och tal, nemligen: *Gods*: centner: bomull, väfnader, kläden, hudar och skinn samt öfriga dylika fabriker och råvaror 30,200; brännvin, spanmål, viktualier och öfriga landtmannaprodukter 382,000; gödningsämnen och kalk 150,700; kol, alla slag, och malmer 95,000; jern och stål, arbetadt och oarbetadt, samt metaller, alla slag, 11,000; salt, sill, salt, torr och rökt fisk 145,000; skogsprodukter 140,000; specerier och öfrigt köpmansgods 30,000; särskilda transportföremål 20,000; gods, diverse slag, 26,850; summa centner 1,030,750; summa centnermil 4,238,125 å öre 6 inkomst: riksdaler 254,288; *Boskap*: antal 10,000; inkomst: riksdaler 13,752; *Passagerare*: antal 40,800; inkomst: riksdaler 63,918; *diverse inkomster*: 1,000 riksdaler; summa summarum inkomst: riksdaler 332,958.

Komiterades omförmälda framställning föranledde emellertid icke till någon Kongl. Maj:ts åtgärd. Frågan om åstadkommande af jernvägsförbindelse mellan Dalsland och Smaalenenes amt väcktes åter under hösten 1872 derigenom, att en svensk man ungefär samtidigt gjorde ansökning dels i *Sverige* om rättighet att i förening med in- och utländske män bygga och trafikera en jernväg af samma spårvidd som de svenska stambanornas, från Högen vid norska gränsen, hvarest den tillämnade Christiania—Fredrikshalds-banan skulle sluta, öfver Kolslätt till en punkt på Venersborg—Uddevalla-banan emellan Venersborg och stationen Grunnebo; dels ock i *Norge* om koncession å anläggning af en jernbana från Christiania genom Edsberg, Rakkestad Sarpsborg, Fredrikshald till riksgränsen vid Högen med sidobanor från Bovimb till Moss och från Sarpsborg till Fredriksstad eller, om Kongl. Maj:t antog, att jernbanan genom Smaalenene borde anläggas för norska statens räkning, om koncession åtminstone å linien från Fredrikshald öfver Prestbacka till Högen vid riksgränsen. I täflan med nämnde koncessionssökande uppträdde i Norge

en dansk undersåte, som, med stöd af norska lagen af den 12 Augusti 1848, sökte koncession att anlägga och drifva en bredspårig jernbana från Christiania genom Haaböl, Spydeberg, Askim, Edstad och Rakkestad till Sarpsborg samt derifrån i två förgreningar, den ena till Fredrikstad och den andra genom Skjeberg och Bergs prestegäll till Fredrikshald och derifrån genom Ids prestegäll till en punkt vid svenska gränsen, hvarest sammanslutning med det svenska jernvägsnätet kunde uppnås.

Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, hvars underdåniga utlåtande öfver den ifrågakända jernvägsanläggningen mellan Venersborg—Uddevalla-banan och riksgränsen infordrades, inkom under hösten 1872 med sådant utlåtande och anförde deri att, enligt hvad styrelsen förmodade, den i ansökningen om koncession i Sverige uppgifna bansträckning antagligen åsyftade att i närheten af Venersborg stöta till den bredspåriga bana, som Bergslagernas jernvägsaktiebolag ämnade anlägga mellan Falun och Göteborg, och derigenom i förening med en tillämnad strandbana från Göteborg till Helsingborg bereda Christiania, Fredrikshald och flera städer i Norge en lättad förbindelse med flera delar af Sverige och med utlandet; att nämnda förmodan, om den vore riktig, gäfvade en förklaring af koncessionssökandens afsigt att, när Falun—Göteborgs-banans läge i trakten af Venersborg ännu icke vore bestämdt, tills vidare förena den omhandlade bredspåriga banan från Högen med den smalspåriga Uddevalla—Venersborgs-banan; att, om jernväg från Norge skulle anläggas till Falun—Göteborgsbanan, det, enligt Styrelsens åsigt och i öfverensstämmelse med hvad vederbörande distriktschef antydt, måste anses ändamålsenligt att låta en sådan jernväg under günstiga terrängförhållanden utgå från Vestra Ed till Falun—Göteborgsbanan vid Mellerud; men att, huru än dermed måtte förhålla sig, Styrelsen för sin del hölle före, att frågan om jernvägsanläggning från riksgränsen i afsigt att sammanbinda jernväg i Norge med Bergslagernas jernvägsaktiebolags-bana, hvars sydvestliga del från Kil till Göteborg då ännu icke hunnit fullständigt undersökas, vore för tidigt väckt.

De tvänne i Norge gjorda framställningarne om koncession å anläggning af jernbana mellan Christiania och riksgränsen ledde icke till någon följd. Deremot afläts under den 12 April 1873 nådig proposition till Norges rikets Storting om utförande för statskassans räkning af jernbaneanläggning från Christiania genom Akershus och Smaalenenes amt till svenska gränsen. Med anledning deraf har, enligt hvad Kongl. norska regeringens Departement för det inre i skrifvelse till Kongl. Civildeparte-

mentet den 15 September 1873 meddelat, Stortinget under den 5 näst-förutgående Juni fattat följande beslut:

A. Stortinget samtycker dertill, att för statskassans räkning anläggas en bredspårig jernbana från Christiania genom Akershus och Smaalenenes amt till riksgränsen i två linier, den ena på östra sidan om Glommen och den andra med Moss såsom beröringspunkt, dock att det förbehålles nästföljande Storting att, sedan behöriga detaljundersökningar anstälts, träffa val mellan de särskilda alternativ, hvilka i fråga om linierna kunde förete sig på sträckningen mellan Christiania och Fredrikshald, och för öfrigt under vilkor:

- 1:o att anläggningen af en jernbana på sträckningen från Fredrikshald eller Femsjön till riksgränsen, hvilken vid tillfälle i det väsendtliga skall utföras i öfverensstämmelse med jernbanedirektörens förslag, icke påbörjas förr, än sådan visshet, som af regeringen pröfvas tillräcklig, förefinnes om anläggning af en motsvarande jernbana med samma spårvidd på svenska sidan till riksgränsen;
- 2:o att af kommuner och privata äro tecknade bidrag mot aktier till belopp af minst 1,260,000 speciedaler; och
- 3:o att statskassan för sitt tillskott mottager aktier i anläggningen;

B. Regeringen bemyndigas att under budgetterminen från den 1 Juli 1873 till 30 Juni 1874 använda intill 100,000 speciedaler till undersökningar och förberedande arbeten å jernbaneanläggningen;

C. Regeringen anmodas att låta detaljundersökningarne angående linierna mellan Christiania och Fredrikshald och i synnerhet östra linien företagas med syftemål, att anläggningen så vidt möjligt är må, utan väsendtlig tillökning i liniernas längd eller i anläggningskostnaderna, kunna komma ett så stort distrikt som möjligt till nytta.

Detta Stortingets beslut har genom Kongl. Resolution den 6 Augusti 1873 blifvit i nåder godkänt.

Sedan Bergslagernas jernvägsaktiebolag blifvit genom öfverlåtelse innehafvare af den genom nådiga Resolutionen den 6 September 1871 beviljade koncession att bygga och trafikera, bland andra, följande jernvägar, nemligen: 1:o från staden Falun till Ludvika station å Wessman—Barkens jernväg, 2:o från Ludvika eller annan tjenlig punkt å Frövi—Ludvika-banan till Kils station å nordvestra stambanan, och 3:o från Kil vester om sjön Venern till Göteborg; samt planer för linierna Falun—Ludvika och Ludvika—Kil blifvit af Kongl. Maj:t fastställda, så har styrelsen för nämnda jernvägsaktiebolag under den 4 Juni 1873 till

nådig pröfning och fastställelse anmält plan för omförmålda tredje linie från Kils station vester om sjön Venern till Göteborg och dervid utförligt redogjort för de skäl, hvilka föranledt dertill, att för sistberörda jernvägs sträckning blifvit vald icke den, jemväl från norsk sida, ifrågasatta linien öfver Billingsfors, utan den så kallade Näs—Åmåls-linien; och har Kongl. Maj:t, efter det vederbörande blifvit i ärendet hörda, under den 9 September 1873 i nåder godkänt den af styrelsen för omförmålda jernvägsanläggning föreslagna sträckning från Kils station genom Nors' och Grums socknar, öfver Slottsbroundet, genom Näs härad, öfver Byelfven, genom Åmåls, Tösse och Tydje socknar, förbi Köpmannebro, vidare genom Frändeforss socken, öfver Uddevalla—Venersborgs-banan vid Öxnered, genom Gustaf Adolfs socken, öfver Göta elf ofvanför Trollhättan, genom Gerdhems, Upphärads och Sköfde socknar samt trakten vid Kattlebergs gästgifvaregård och derifrån utefter östra stranden af Göta elf till Göteborg, skolande, enligt bestämmelserna i nådiga koncessionsresolutionen den 26 September 1871, arbetet å jernvägslinien Kil—Göteborg börjas senast den 1 April 1875 och jemväl, hvad trafikmaterielen angår, vara fullbordadt så tidigt, att trafik derå kan öppnas den 31 December 1882.

Sedan hvad sålunda omförmålts föregått, hafva Landshöfdingen m. m. Grefve Erik Sparre, Bruksegarne A. W. Wærn och O. S. Hasselgren, Ledamoten af Riksdagens Andra Kammar Sven Håkansson i Bäckenas och Landtbrukaren A. Olsson på Bågen, uti en till Kongl. Maj:t ställd, af Landshöfdinge-embetet i Elfsborgs län insänd skrift af den 27 Augusti 1873 i underdånighet anført: *att* sedan längre tider tillbaka den tilltagande samfärdseln emellan, å ena sidan Norge, å den andra ej mindre Elfsborgs län med Dalsland, Skaraborgs och jemväl Jönköpings län, från hvilka delar af Sverige brödrariket efter skilsmessan från Danmark hemtade en större del af sina lifsförnödenhetsvaror så väl till förbrukning hemma som till proviant å sin betydliga handelsflotta och vid sina fiskerier, än äfven slutligen Wermland, hvarifrån, öfver Wenern, likasom från Dalsland ofantliga belopp block hemtades till sågverken vid Fredrikshald, framkallat önskingar om en förbättrad kommunikationsled mellan ifrågavarande delar af de begge rikena; *att* detta allt mera oeftergifligt franträdande behof föranledt anläggande af Dalslands kanal, å hvilken, den nordligare delen af nämnda landskap genomgående, kommunikationsled också betydliga massor af trävaror fördes till Norge; — *att* emellertid, enär samma kanal stadnade vid den i riksgränsen belägna sjön Stora Lee samt de länge närda önskingarne att från denna, omkring 350 fot öfver hafvet belägna sjö, fortsätta kanalen till Fredriks-

hald, vid det förhållande, att på den jemförelsevis korta väglängden af omkring 3 mil skulle erfordras omkring 40 slussar, måst uppgifvas, trävarorna måste föras öfver den höga bergås, som der bildade vattendelaren mellan de svenska och norska vattendragen, samt vidare genom flottning i de senare till Fredrikshald, likasom öfriga varor forslades landsvägen på axel till nämnda stad; hvaremot fäkreatur och till och med svin i brist af fordon drefvos till Norge; att dessa omständigheter föranledt plan att anlägga en jernväg från södra ändan af sjön Stora Lee till Fredrikshald, hvartill kostnadsförslag för flera år tillbaka blifvit uppgjort; men att denna plan till följd af brist på medel inom den särdeles fattiga orten icke kunnat bringas till utförande; att, sedan nu mera beslut blifvit fattadt ej mindre om anläggande af en jernväg från Christiania genom Akershus' och Smaalenenes amt till Fredrikshald och riksgränsen, med vilkor, i fråga om stycket emellan sistnämnda tvänne punkter, att en tillstötande jernväg anlades å svensk sida, än äfven om Falun—Göteborgs-jernvägens sträckning genom östra delen af Dalsland utmed Wenerns strand, hvarigenom nämnda landsorts intresse ingalunda blifvit tillgodosedt; så återstode att sammanbinda båda dessa jernvägssträckningar genom en bana från riksgränsen öfver Vestra Ed till trakten af Mellerud, der Bergslagernas jernvägsaktiebolags bana komme att framgå; att genom denna banas anslutning till Vestra Ed syftemålet med ofvan omförmälda fortsättning af Dalslands kanal skulle uppnås; att, då Mellerud vore beläget på ett afstånd af endast $\frac{1}{2}$ mil från lämplig hamn vid Wenern, jernbanan torde böra till sådan hamn fortsättas för underlättande af förbindelsen mellan Norge och världshafvet å ena samt de till sjön Wenern gränsande landskap å andra sidan; att för åstadkommande af denna sex mil långa jernväg, hvilken med afseende å så väl samfärdseln som, i händelse af krig, de strategiska förbindelserna emellan begge rikena torde böra anläggas med samma spårvidd, som ofvan nämnda norska och Bergslagernas jernvägsaktiebolags jernväg eller stambanornas, och hvartill kostnaderna till följd af de svåra terrängförhållandena enligt verkställda undersökningar, som likväl då ännu icke vore fullt afslutade, ansåges komma att uppgå till fem millioner riksdaler, tillgångar saknades inom den af naturen torftigt utrustade orten, hvars afbrända skogar och af odlaren öfvergifna tegar ännu bure vittne om de förhärjningar, som under de sekler genomgående krigen med Danmark ödelade desamma; att det icke finnes någon utsigt, att ifrågavarande för landskapet Dalsland likasom för hela landet viktiga, men af nyss förut uppgifna skäl kostbara jernväg — som derjemte i anseende till den jemfö-

relsevis korta längden komme att tryckas af en i förhållande till inkomsterna dyrbar trafik- och underhållskostnad och hvarå trafiken, enär banan vid begge slutpunkterna utmynnade i andra jernvägar, blefve af dessas styrelser beroende — skulle kunna såsom vinstgifvande företag åstadkommas; samt att på grund deraf skriftens undertecknare, hvilka af innevånarne i landskapet Dalsland — ett bland de få, hvilka icke redan blifvit hugnad med stambanor, om erhållande hvaraf i framtiden också af anförda skäl föga hopp förefunnes — fått i uppdrag att söka genom samlande af bidrag medelst aktieteckning bringa ifrågavarande jernvägsanläggning till utförande, i underdånighet anhölle:

att Kongl. Maj:t måtte täckas åt det bolag, som under benämning Dalslands jernvägsaktiebolag hölle på att bildas och hvars bolagsordning, likasom de öfver jernvägssträckningen upprättade kartor och kostnadsförslag, oförtöfvadt skulle för vinnande af nådig fastställelse ingifvas, meddela nådigt tillstånd att anlägga och trafikera en jernväg af samma spårvidd, som å stambanorna eller norska Smaalenenes och Bergslagernas jernvägsaktiebolags banor, från den punkt för anslutning till nyssbeändade norska bana vid riksgränsen i trakten af Högen, Kongl. Maj:t behagade bestämma, till lämplig punkt å Bergslagernas jernvägsaktiebolags bana i trakten af Mellerud och derifrån till lämplig hamn vid Wenern, med de förmåner, som till befordrande af enskilda jernvägsföretag beviljas; samt att Kongl. Maj:t, med nådigt afseende på hvad sålunda blifvit i underdånighet anfördt, måtte täckas till 1874 års Riksdag aflåta nådig proposition om anslag utan återbetalningsskyldighet, i likhet med hvad till Wexjö—Carlskrona samt Nässjö—Oscarshamns jernvägar beviljats, af en million riksdaler till Dalslands jernvägsaktiebolag för åstadkommande af ifrågavarande, för förbindelserna inom landet och med brödrariket vigtiga jernväg.

Till följd af erhållen nådig remiss har Styrelsen öfver allmänna väg- och vattenbyggnader i ämnet afgifvit underdånigt utlåtande och deri yttrat, att Styrelsen utaf ofvan omförmälda underdåniga framställning funne sig icke kunna draga annan slutsats, än att utförandet af den ifrågasatta jernvägsanläggningen vore beroende dels deraf, huruvida bolag kunde för sådant ändamål bildas, och dels deraf, att ett statsanslag af en million riksdaler blefve af Riksdagen till företaget beviljadt; att vid sådant förhållande Styrelsen i underdånighet hemställde, huruvida den af sökandena gjorda framställning påkallade annat yttrande, än att, i händelse aktiebolag blefve bildadt och till Kongl. Maj:ts pröfning inlemnade förslag till bolagsreglor jemte plan till företagets verkställande, bestående af plan-, profil- och detaljritningar, Kongl. Maj:t ville taga ärendet i nå-

digst öfvervägande; samt att åtskilliga af de många jernvägsanläggningar, som under senaste åren inom landet blifvit i flera riktningar genom enskild företagsamhet bragta till utförande, utan annat allmänt understöd, än det, som kunde anses ligga deruti, att expropriations-författningen fått för inköp af nödig mark tillämpas, och att under vissa förhållanden kronojord fått utan ersättning vid anläggningarne begagnas, visserligen blifvit af Kongl. Maj:t i nåder koncessionerade; men att, enligt hvad Styrelsen föreställde sig, sådant skett, derföre att intressenterne icke till byggandet ifrågasatt direkt understöd från statens medel; hvar emot, i händelse statsbidrag till dylikt företag beviljades, någon särskild koncession att utföra anläggningen icke syntes vara behöflig.

Sedermera hafva Grefve Erik Sparre, A. W. Wærn och Anders Olsson jemte A. M. Wiel och J. L. Rasch, uti en den 15 sistlidne December ankommen skrift, med förmälan dels att de vid sammanträde den 9 i samma månad med delegarne uti det för utförande af ifrågasvarande jernvägsanläggning bildade Dalslands jernvägsaktiebolag blifvit utsedde att utgöra bolagets styrelse, dels ock att aktier i bolaget då vore tecknade till ett belopp af 671,900 riksdaler, i underdånighet anhållit ej mindre om nådig fastställelse å ett bilagdt förslag till bolagsordning, än ock om nådigt godkännande af jemväl bifogad plan för jernvägen från Sunnanå hamn vid Wenern öfver Mellerud till norska riksgränsen vid Högen, med tillhörande kostnadsförslag.

Under den 19 December sistlidna år blef det ingifna förslaget till bolagsordning för Dalslands jernvägsaktiebolag af Kongl. Maj:t fastställt. Denna ordning innehåller, bland andra, följande bestämmelser:

i § 2.

att bolaget har till ändamål att anlägga jernväg från den anslutningspunkt med norska Smaalenenesbanan å riksgränsen vid Högen, som Kongl. Maj:t bestämmer, till Bergslagernas jernväg i närheten af Mellerud och vidare till hamn vid Wenern, äfvensom att å denna bana mot afgift efter taxa, som af Kongl. Maj:t varder fastställd, underhålla regelbunden fart med lokomotiv till personers och varors fortskaffande; och att bolaget i afseende å sträckningen och anläggningen af ifrågasvarande jernbana skall vara underkastadt de vilkor, som Kongl. Maj:t kan finna skälighet i nåder föreskrifva;

i § 4.

att bolagets aktiekapital skall utgöra minst en million och högst fyra millioner riksdaler, fördeladt i aktier, hvarje å etthundra riksdal-

ler; att dessa aktier kunna indelas i två serier, betecknade med serien A och serien B; att af den senare serien aktier icke utan bifall af bolagsstämman må utsläppas, och högst dubbelt så många, som af serien A; att hvarje aktie representerar lika stor andel af bolagets egendom, men att aktierna i serien B hafva det företräde, att dem, under tio år, räknade från aktiebeloppens slutliga inbetalning, tillkommer utdelning af bolagets utdelbara vinst till fem procent årligen å de inbetalda beloppen, innan någon utdelning å aktierna af serien A får ega rum;

i § 5.

att för anskaffande af de medel, hvilka, utöfver aktiekapitalet och det understöd af statsmedel, som möjligen kan erhållas, för jernvägsbyggnadens utförande erfordras, bolaget eger att emot tryckta eller graverade obligationer, löpande med högst sex procent, halfårsvis förfallande ränta, upptaga lån, att genom årlig amortering betalas under loppet af högst fyratio år, till nominelt belopp, motsvarande högst tre gånger bolagets inbetalda aktiekapital;

i § 6.

att bolaget icke må börja jernvägsarbetet förr, än minst tio tusen aktier och deraf minst fem tusen aktier af serien A blifvit tecknade, samt för nämnda antal aktier första inbetalningen fullgjorts och förbindelser å återstoden aflemnats; och att det sedermera ankomme på bolagets styrelse att, i den mån sådant visade sig kunna med fördel för bolaget ske, verkställa ytterligare emission af aktier intill det i § 4 stadgade maximibelopp; dock med iakttagande, att af serien B ej må utsläppas flera än två tredjedelar af hela artalet utelöpande aktier;

i § 9.

att aktietecknare är pliktig att å den tid, som af styrelsen en månad förut bestämmes, fullgöra första inbetalningen å det tecknade aktiebeloppet med femton procent och för återstoden till styrelsen aflemba förbindelse af föreskrifven beskaffenhet, samt att inbetalningen af aktiebeloppet skall vara i allo verkställd, hvad angår de aktier, som vid bolagets trädande i verksamhet finnas tecknade, inom två år derefter och beträffande aktier, som sedermera komma att utsläppas, inom två år efter teckningsdagen; och

i § 10.

att återstående beloppet å aktierna inbetalas med minst fem procent hvarje gång å de tider bolagets styrelse bestämmer; dock så, att icke mera än tjugo procent till betalning infordras under en tid af tre månader och att inbetalningen sker under loppet af två år, såsom i § 9 sägs.

Den för byggande af ifrågakämllda, 6 mil 5,690 fot långa jernväg uppgjorda plan med tillhörande kostnadsförslag upptager följande förhållanden:

Banvallens bredd i krönet	20 fot.
Jordskärningarnes bredd i balansplanet	32 „
Bergsprängningarnes d:o d:o	20 „
D:o sidolutning	5 : 1
Jordskärningarnes och bankarnes sidolutning	1 : 1,5
Ballastens bredd i krönet	12 „
D:o höjd	2 „
D:o sidolutning	1 : 1,5

Skenornas vigt per löpande fot 22,75 skålp.;

Syllarnes längd 9 fot, bredd 0,75 fot, tjocklek 0,5 fot;

Brantaste lutningen 1:100, med undantag af lutningen vid Rostock, som är 1:94;

Minsta kurvradie 1,000 fot.

Anläggningskostnaden är beräknad till 4,370,285 riksdaler, hvar-till kommer rörlig materiel för 6,16 mil å 100,000 riksdaler milen 616,000 Riksdaler eller tillsammans 4,986,285 riksdaler; således per mil utan rörlig materiel 709,462 riksdaler och med sådan 809,462 riksdaler riksmvnt.

Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, som den 19 December 1873 erhöU nådig befallning att afgifva ej mindre nytt underdånigt utlåtande i anledning af omförmålda ansökning att anlägga ifrå-gavarande jernväg, än äfven underdånigt yttrande öfver ingifna planen för jernvägsanläggningen, har anført, att, enligt hvad Styrelsen föreställde sig, jernvägsstycket mellan stranden af Venern och Mellerud, hvilket antagligen komme att trafikeras mindre än bansträckan från Mellerud till norska gränsen, ganska väl kunde, till besparings vinnande, utföras med inskränkning så väl i bankdimensioner som skenvigt, hvarigenom en icke ringa minskning uti den beräkuade anläggningskostnaden skulle ernås; att sökandena icke uppgifvit anledningen, hvarför skenor af så stor tyngd som 22,75 skålp. blifvit för banbyggnaden antagna; men att måhända

norska Smaalenenesbanan skulle anläggas med skenor af dylik tyngd och att, om förhållandet vore sådant, något icke funnes att anmärka deremot, att skenvigten för banan från riksgränsen till Mellerud beständes lika; — att beträffande kostnadsförslaget Styrelsen funnit skäl anmärka, att för rörlig materiel till hela banan vore uppförd en summa i klump af 616,000 R:dr; men att ingen upplysning vore lemnad om antalet lokomotiv samt passagerare-, gods- och bromsvagnar, hvilka bolaget skulle komma att för nyssnämnda 616,000 R:dr anskaffa; — att Styrelsen på grund af dessa anmärkningar ansåge sig icke kunna tillstyrka nådigt gillande af kostnadsförslaget; likasom Styrelsen härvid i underdånighet androge, att fastställelse å dylikt förslag erfordrades blott för den händelse, att statsunderstöd komme att utgå, enär i sådant fall en noggrannare kontrollering af alla byggnadsdetaljer borde från det allmännas sida utöfvas; — att, vidkommande ritningarne, dessa vore upprättade med den tydlighet och fullständighet, som vanligen erfordras i fråga om jernvägsbyggnadsplaner, hvilka skola utgöra ledning för den närmare kontroll, som å lokalen bör utöfvas under ett jernvägsarbetes verkställande; — att, ehuru af kostnadsförslaget syntes, att fem broar behöfde anläggas för jernbanans framdragande öfver smärre åar, likväl ingen broritning blifvit planen bifogad; men att, enär Kongl. Maj:t tillförene flera gånger vid gillande af andra jernvägsplaner i nåder medgifvit, att förekommande broanläggningar finge utföras under vilkor, att ritningarne till sådana anläggningar granskades och godkändes af den ingenjör, som vore utsedd att å statens vägnar tillse och bevaka verkställighetsåtgärderna, Styrelsen hemställde, om icke enahanda beslut nu kunde i nåder fattas hvad anginge ifrågasvarande jernbana; — att, enligt hvad planen antydde, jernbanan skulle komma att midt i Kornsjön, der riksgränsen framginge, förenas med norska Smaalenenesbanan, men att uppgörelse derom icke ännu måtte hafva egt rum, enär de tvänne i ärendet ingifna ansökningar icke antydde något sådant; — att, enär af den senare ansökningen framginge, att jernvägsbyggnaden icke torde komma att för det närvarande företagas, så vida icke det statsanslag af en million riksdaler, hvilket i första ansökningen begärts, blefve till arbetet beviljadt, Kongl. Maj:t icke torde finna skäl att gilla planen förr, än anslagsfrågan blifvit afgjord; — samt att, då, jemlikt kostnadsförslaget, jernvägsanläggningen vore beräknad att erfordra nära fem millioner riksdaler, men, enligt hvad intressenterne uppgifvit, aktier blifvit tecknade till ett belopp af endast 671,900 R:dr, sådant tycktes antyda, att utsigterna för arbetets snara företagande icke heller påkallade, att planen för närvarande behöfde i nåder gillas, utan att god tid funnes för den komplettering och närmare utredning af

ärendet, som vore af behof, innan det äskade statsanslaget af en million riksdaler till företaget beviljades.

Sedan 1873 års lagtima landsting i Elfsborgs län beslutit att till urtima möte sammanträda i November månad samma år för behandling af väckta frågor angående, bland annat, bestämmande så väl af ett fullständigt jernvägsnät, hvilket tillfredsställde hela länets intressen, som ock om och efter hvilka grunder bidrag till såmedelst lämpliga befunna och af understöd förtjenta jernvägsanläggningar inom länet borde utgå; samt landstinget på grund deraf, efter det berörda frågor vunnit förberedande handläggning af dertill utsedde komiterade, samlats till urtima möte den 24 sistlidne November; har landstinget beslutit, bland annat, att för befordrande af jernvägsanläggningar inom länet genom aktieteckning i de bolag, som för sådant ändamål bildades, bidraga med ett belopp af 100,000 R:dr till ifrågavarande jernväg samt med särskilda bestämda belopp till åtskilliga andra jernbanor. Efter det landstingets oförmälda beslut, hvaröfver två landstingsmän anført underdåniga besvär, blifvit i delar, som vederborde, underställt Kongl. Maj:ts nådiga pröfning och fastställelse, har Kongl. Maj:t den 30 sistlidne Januari funnit godt att, med afslag å det underdåniga ändringssökandet, landstingets beslut i underställda delar godkänna och såmedelst förläna detsamma bindande kraft.

Kongl. Maj:t, som tagit i öfvervägande hvad sålunda förekommit, finner det för samfärdseln och varuutbytet mellan de förenade konungarikena vara af stor vigt, att den föreslagna jernvägsförbindelsen kommer till stånd. Den af norska statsmakterna redan beslutade byggnaden af jernväg från Christiania till Fredrikshald och vidare derifrån till riksgränsen är, hvad den senare sträckningen angår, gjord beroende deraf, att en tillstötande jernbana å svensk sida varder anlagd. Vid sådant förhållande kunde det i unionens intresse anses önskligt, att, likasom den redan befintliga mellanriksbanan genom Wermland till norska gränsen vid Kongsvinger och den vid 1873 års riksdag beslutade jernvägsförbindelsen mellan Jemtland och Trondhjems amt, jemväl ifrågavarande jernbana genom Dalsland till norska gränsen utfördes genom svenska statens försorg och på dess bekostnad. Sådant lär dock desto mindre kunna ifrågakomma, som nämnda bana icke kommer att stå i förening med statens stambanor, utan utgör en afskild bansträckning, afsedd att förena tvänne främmande jernvägssystem. Deraf följer dock icke, att, om banans byggande öfverlemuas åt enskild företagsamhet, svenska staten

bör undandraga sig all medverkan dervid. En sådan medverkan kan anses föranledd och betingad redan af det önskvärda deraf, att staten förskaffar sig det inflytande å ifrågavarande mellanriksbanas byggande, underhåll och förvaltning, som lemnande af statsunderstöd ensamt kan förläna. Kommer dertill den till visshet gränsande sannolikheten, att den enskilda företagsanheten icke utan statens medverkan förmår bringa jernvägsföretaget till fullbordan, ligger deri en ytterligare uppmaning till staten att lemna påkalladt understöd. Beträffande formen för detta skulle kunna ifrågasättas, att, såsom tillförene skett, staten borde lemna i försträckning $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, emot det att det byggande bolaget genom aktieteckning tillvägabragte återstående $\frac{1}{3}$. Det lär dock med skäl kunna betviflas, att en tredjedel af den till nära 5 millioner riksdaler beräknade anläggningskostnaden eller 1,666,666 $\frac{2}{3}$ R:dr skulle kunna anskaffas genom aktieteckning. Deremot förefaller det i hög grad troligt att, om, såsom begärdt blifvit, $\frac{1}{5}$ af anläggningskostnaden eller en million riksdaler lemnas sasom anslag utan återbetalningsskyldighet, aktieteckningen, hvilken, med inberäkning af de utaf Elfsborgs läns landsting tecknade 100,000 R:dr, redan uppgår till 771,900 R:dr, skall kunna uppbringas till det i bolagsordningen bestämda minimibelopp eller en million riksdaler, samt att i sådan händelse återstående $\frac{3}{5}$ af anläggningskapitalet eller tre millioner riksdaler kunna anskaffas genom upptagande af ett amorteringslån emot utfärdande af obligationer. 1871 års Riksdag beviljade såsom bidrag till anläggning af Wexiö—Carlskrona jernväg ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 1,100,000 R:dr, att utgå med en tredjedel under hvarje af åren 1872, 1873 och 1874; hvarjemte för samma ändamål af Kongl. Maj:t anvisades ett försträckningsbelopp af 2,600,000 R:dr. Nu ifrågavarande jernväg synes vara af den allmänna vigt och betydelse, att statsunderstöd till föreslaget belopp utan återbetalningsskyldighet jemväl bör komma samma väg till del.

Hvad Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader emot ingifna planen anmärkt synes icke vara af beskaffenhet att föranleda afslag å ansökningen om statsbidrag eller uppskof med dess beviljande. Hvad angår den föreslagna skenvigten, hvilken öfverensstämmer med den för statens stambanor antagna, så lär annan vigt icke lämpligen böra ifrågakomma, enär icke allenast Bergslagernas jernvägsaktiebolags bana från Falun till Göteborg kommer att beläggas med lika tunga skenor, utan ock norska jernbanedirektören för norska delen af ifrågavarande mellanriksbana föreslagit ungefär samma vigt å skenor eller 60 skålp. per engelsk yard, samt norska statsmakterna beslutit, att sträckningen
från

från Fredrikshald eller Femsjön till riksgränsen skall i det väsendtliga utföras i öfverensstämmelse med jernbanedirektörens förslag. Att, såsom Styrelsen vidare föreslagit, bygga den omkring $\frac{1}{2}$ mil långa sträckan från Mellerud till Sunnanå hamn vid Wenern med inskränkning så väl i bankdimensioner som skenvigt, skulle väl leda till någon minskning i anläggningskostnaden; men en sålunda åstadkommen besparing vore endast skenbar, enär den komme att tillintetgöras af nödvändigheten att för trafikerande af ifrågavarande bansträckning anskaffa särskilda lokomotiv af lättare beskaffenhet än dem, hvilka komme att befara den öfriga större delen af banan. Kostnaden för anskaffande af den rörliga materielen å ifrågavarande bana är beräknad efter samma grund, som tillämpas vid dylik beräkning i fråga om stambanorna eller 100,000 riksdaler per mil; och derest specifik bestämmelse af de särskilda slag af materiel, som för den beräknade kostnadssumman böra anskaffas, anses lämplig eller nödig, kan Kongl. Maj:t, vid fastställande af planen, meddela sådan bestämmelse. Beträffande slutligen stället för banans förening med den norska jernbanan, så är vid gemensamma undersökningar af svenska och norska ingenjörer samma ställe så nära bestämdt, som på sakens nuvarande ståndpunkt är möjligt. Kongl. Maj:t finner således, i olikhet med Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, ärendet ingalunda vara i så outredt skick, att det för beviljande af det sökta statsbidraget kan anses behöfligt att åstadkomma ytterligare utredning och komplettering deraf.

Üti de underdåniga ansökningarne finnes icke uppgifvet, när bolaget ämnar börja arbetet eller när detta kan vara fullbordadt och banan öppnas för allmän trafik. Det torde dock få antagas, att förberedande åtgärder icke hinna vidtagas fortare, än att arbetet kan påbörjas först nästkommande år; likasom att banan först under år 1877 kan för allmän trafik öppnas. Det anslag utan återbetalningsskyldighet till belopp af en million riksdaler, hvilket Kongl. Maj:t anser böra komma sökande bolaget till del, torde därför lämpligast kunna anvisas till utgående med en tredjedel eller $333,333\frac{1}{3}$ riksdaler under hvarje af åren 1875, 1876 och 1877.

Såsom vilkor för åtnjutande af anslaget lärer böra föreskrifvas, att i bolagets direktion en af Kongl. Maj:t förordnad ledamot eller suppleant för denne skall ega säte och stämma, och att i hvarje revision af bolagets förvaltning och räkenskaper en af Kongl. Maj:t utsedd revisor skall delta, äfvensom att arvoden till bemälde ledamot och revisor böra af bolaget bekostas; hvarjemte torde böra åt Kongl. Maj:t öfverlemnas att stadga de ytterligare förbehåll och vilkor, hvilka till säkerhet för jernvägsanläggningens utförande och framtida underhåll kunna erfordras.

På grund af hvad sålunda anfördt blifvit vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att — under förutsättning och förbehåll, att Dalslands jernvägsaktiebolag tillvägabringar dels genom aktieteckning minst en million riksdaler och dels genom aktieteckning och frivilliga bidrag eller ock i mån af behof genom upptagande af amorteringslån mot obligationer tre millioner riksdaler, eller tillsammans $\frac{4}{5}$ af beräknade kostnaden för anläggning af jernväg från Sunnanå hamn vid Wenern öfver Mellerud till riksgränsen vid Högen, en norsk statsbana till mötes — såsom bidrag till nämnda jernvägsanläggning bevilja bolaget ett anslag utan återbetalningsskyldighet till belopp af en million riksdaler, att utgå med en tredjedel eller 333,333 $\frac{1}{3}$ kronor under hvarje af åren 1875, 1876 och 1877 emot vilkor, *dels* att i bolagets direktion en af Kongl. Maj:t förordnad ledamot eller suppleant för denne skall ega säte och stämma; att i hvarje revision af bolagets förvaltning och räkenskaper en af Kongl. Maj:t utsedd revisor skall deltaga; och att arvoden till bemälde ledamot och revisor böra af bolaget bekostas; *dels* ock att bolaget skall vara skyldigt underkasta sig de öfriga bestämmelser, Kongl. Maj:t för bolagets rättighet att tillgodonjuta anslaget kan till säkerhet för jernvägsanläggningens fullbordande och framtida underhållande finna lämpligt meddela.

Handlingarne i målet skola vederbörande Utskott tillhandahållas; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

OSCAR.

Axel Bergström.

Utdrag af Protokollet öfver civil-ärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Stats-Rådet å Stockholms slott den 20 Fe-
bruari 1874.

Närvarande:

Hans Excellens Herr Justitie-statsministern *Adlercreutz*,
Hans Excellens Herr Statsministern för utrikes ärendena *Björnstjerna*,
Statsråden: *Bredberg*,
Berg,
Friherre *Leijonhufvud*,
Wærn,
Wennerberg,
Bergström,
Friherre *Alströmer*,
Weidenhielm.

Härefter uppläste Departements-chefen, Statsrådet *Bergström* till
justering ett i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts, enligt Stats-Rådets
enhälliga tillstyrkande, sålunda fattade beslut uppsatt förslag till nådig
proposition till Riksdagen angående statsbidrag för åstadkommande af
jernvägsförbindelse emellan landskapet Dalsland och Smaalenenes Amt
i Norge.

Hans Maj:t Konungen tacktes, enligt Stats-Rådets
underdåniga tillstyrkande, i nåder gilla samma förslag
samt förordna att i öfverensstämmelse dermed skulle
afåtas nådig proposition till Riksdagen, så lydande
som bilagan *Litt. B.* till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo

Otto W. Seippel.