

Nr 49.

Ankom till riksdagens kansli den 6 maj 1932 kl. 1.30 e. m.

Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts positionen angående viss lindring i betalningsskyldigheten för statslån till Östra centralbanans järnvägsaktiebolag m. m.

I en till riksdagen den 15 januari 1932 avläten, till bankoutskottet hänvisad proposition nr 38 har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva *dels* att lindring i betalningsskyldigheten för Östra centralbanans järnvägsaktiebolags statslån må beviljas på sätt och under villkor, som i statsrådsprotokollet förordats, *dels ock* att nämnda bolag må på enahanda villkor under i statsrådsprotokollet angiven tid för egen räkning disponera två inteckningar, vardera å 50,000 kronor med ränta, beviljade respektive den 7 oktober 1901, § 390, i järnvägen Linköping—Vimmerby och den 3 december 1906, § 487, i järnvägen Vimmerby—Hultsfred.

Östra centralbanans järnvägsaktiebolag är ägare till järnvägarna Vimmerby—Storebro—Hultsfred, varå Kungl. Maj:t beviljat koncession den 15 maj 1874, från Linköping över Rimforsa och Kisa till Vimmerby, varå koncession beviljats den 19 november 1897, samt den från Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag år 1920 förvärvade järnvägen mellan Bjärka station å nyssnämnda järnväg från Linköping till Vimmerby samt Åtvidabergs station å järnvägen Västervik—Åtvidaberg—Bersbo. Koncession å järnvägen Bjärka—Åtvidaberg beviljades den 3 juli 1903.

Statens fordran per den 31 december 1931 hos Östra centralbanans järnvägsaktiebolag på grund av tidigare beviljade statslån framgår av följande, av fullmäktige i riksgäldskontoret lämnade sammanställning:

**Östra centralbanans järnvägsaktiebolags skuld för statslånen
per den ³¹/₁₂ 1931.**

	Icke förfallen skuld Kronor		Förfallen skuld Kronor		Summa Kronor	
<i>Lån nr 1 av år 1899.</i>						
Kapital	1,248,357	05	54,913	98	1,303,271	03
Ränta	—	—	116,086	02	116,086	02
Överränta	—	—	4,275	—	4,275	—
Anståndsrenta	177,766	74	—	—	177,766	74
	1,426,123	79	175,275	—	1,601,398	79
<i>Lån nr 2 av år 1916.</i>						
Kapital	1,055,603	11	47,749	02	1,103,352	13
Ränta	—	—	48,600	13	48,600	13
Överränta	—	—	1,167	45	1,167	45
	1,055,603	11	97,516	60	1,153,119	71
<i>Lån nr 3 av år 1903.</i>						
Kapital	237,360	06	3,654	35	241,014	41
Ränta	3,530	73	10,845	65	14,376	38
Överränta	—	—	239	65	239	65
Anståndsrenta	35,898	88	—	—	35,898	88
	276,789	67	14,739	65	291,529	32
<i>Lån nr 4 av år 1922.</i>						
Kapital	111,793	21	1,628	89	113,422	10
Ränta	—	—	5,671	11	5,671	11
	111,793	21	7,300	—	119,093	21
<i>Sammandrag:</i>						
Kapital	2,653,113	43	107,946	24	2,761,059	67
Ränta	3,530	73	181,202	91	184,733	64
Överränta	—	—	5,682	10	5,682	10
Anståndsrenta	213,665	62	—	—	213,665	62
	2,870,309	78	294,831	25	3,165,141	03

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 9 november 1931 har bolaget gjort framställning om lindring i betalningsskyldigheten för bolagets statslån enligt de grunder, som i framställningen angivits.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 19 november 1931 avgivit yttrande i ärendet. Fullmäktige hava därvid överlämnat, bland annat, avskrift av en av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen i järnvägsstyrelsen S. Norrman avgiven promemoria den 23 oktober 1931, innefattande på fullmäktiges uppdrag verkställd utredning jämte förslag angående lindring i betalningsskyldigheten för ifrågavarande statslån m. m.

I nämnda promemoria lämnas bland annat följande uppgifter rörande bolagets andra skulder än statslånen:

	Ursprungligt belopp	Den 31 decem- ber 1930 kvar- stående belopp	Säkerhet
	kronor	kronor	
Obligationslån av år 1901	1,100,000	577,500	Inteckningar i järnvägen Linköping —Vimmerby med förmånsrätt när- mast efter som säkerhet för stats- lånet givna inteckningar och med företrädesrätt till sådana, som fri- göras.
Obligationslån av år 1916	350,000	211,000	Inteckningar med bästa förmånsrätt i Vimmerby—Hultsfreds järnväg.
Obligationslån av år 1925	400,000	400,000	Inteckningar i järnvägen Linköping —Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar å 2,260,000 kronor.

Bolaget häftade i skuld till Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag och statens järnvägar för bidrag till vissa byggnadsarbeten. Det sammanlagda belopp, som vid 1930 års slut återstått oguldet å dessa skulder, utgjorde 64,873 kronor.

Bolagets årliga utgifter för gäldande av räntor och avbetalningar å samtliga lån uppginge enligt följande sammanställning för år 1930 till omkring 325,000 kronor.

	Annuitet	Härav	
		Räntor	Avbetalning
K r o n o r			
Statslån nr 1 av år 1899	85,500	c:a 58,700	c:a 26,800
» » 2 » » 1916	73,000	» 49,700	» 23,300
» » 3 » » 1903	14,500	» 11,000	» 3,500
» » 4 » » 1922	7,300	» 5,800	» 1,500
Summa för statslån	180,300	c:a 125,200	c:a 55,100
Obligationslån av år 1901	71,325	33,825	37,500
» » » 1916	26,375	12,375	14,000
» » » 1925	22,000	22,000	—
Summa för obligationslån	119,700	68,200	51,500
Reverslån till Nässjö—Oskarshamns järnväg	5,641	1,137	4,504
» » Statens järnvägar nr 1	9,600	1,222	8,378
» » » » nr 2	10,306	1,718	8,588
Summa för reverslån	25,547	4,077	21,470
Summa för samtliga lån	325,547	197,477	128,070

I fråga om beredande av sådan lindring i betalningsskyldigheten för bolagets lån, som med hänsyn till bolagets under de senare åren alltmer försämrade driftresultat måste anses erforderlig, anföres i promemorian följande:

Det torde vara tydligt, att eftergifter från långivarnas sida måste medgivas, därest bolaget icke skall nödgas gå i konkurs. Sådan eftergift från obligationsägarnas sida kan icke ifrågasättas. Ej heller synes lämpligt, att sådan begäres av de järnvägar, som hava fordringar enligt reverser för utförda arbeten vid föreningsstationer, helst som ifrågavarande lån äro till sina belopp relativt obetydliga. Effektiv hjälp kan således lämnas endast genom beviljande av lindring beträffande annuiteterna å statslånen.

Av de enskilda lånen skola slutbetalas:

år 1933:	två reverslån med årsutgift (år 1930) av kronor	19,900
» 1934:	ett » » annuitet av	5,600
» 1941:	två obligationslån » »	97,700.

Å andra sidan börjar år 1936 amorteringen av 1925 års obligationslån, föranledande en merutgift av 12,000 kronor.

Bolagets utgifter för de enskilda lånen förräntning och amortering minskas sålunda i jämförelse med 1930 års motsvarande utgifter:

år 1933	med	19,900 kronor	
» 1934—1935	»	25,500	» per år
» 1936—1941	»	13,500	» » »
fr. o. m. år 1942	»	111,200	» » ».

Därest bolaget tills vidare befrias från skyldigheten att erlägga annuiteter å statslånen, bör bolaget sålunda åtminstone från och med år 1942 vara i tillfälle att återupptaga inbetalningar för statslånen helt enligt amorteringsplanerna eller till den del, som av dåtida förhållanden kan påkallas.

Under uttalande av önskvärdheten av att dylik eftergift medgäves bolaget, för att detsamma skulle kunna vidmakthålla sin kredit hos banker och leverantörer, hava utredningsmännen ifrågasatt, att bolaget skulle helt befrias från gäldande av räntor å statslånen under viss tid. Då bolaget först från och med år 1942 komme att erhålla en mera betydande lindring i utgifterna för räntor och avbetalningar å sin låneskuld, syntes det skäligt, att möjlighet till räntefrihet och anstånd med amorteringarna å statslånen bereddes bolaget intill sistnämnda år. Då emellertid konjunkturerna under ett decennium framåt och med dem järnvägens trafik och ekonomi kunde komma att undergå väsentliga förbättringar, syntes icke lämpligt att redan nu definitivt bevilja sådan eftergift under hela ifrågavarande tid, utan torde detsamma böra begränsas till att omfatta tiden t. o. m. år 1934, med bemyndigande för fullmäktige i riksgäldskontoret att sedermera t. o. m. år 1941 efter utredning för högst två år i sänder medgiva bolaget förenämnda förmåner med avseende å alla eller eventuellt endast vissa av ifrågavarande lån.

Efter utredningsmännens uppfattning borde en reglering av Östra Centralbanans järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten komma till stånd enligt följande grunder:

1) De oguldna räntor och överräntor å Östra centralbanans järnvägsaktiebolags statslån av åren 1899, 1916, 1903 och 1922, som debiterats eller debiteras för åren 1930 och 1931, avskrivs, i samband varmed de oguldna amorteringsbelopp, vilka ingå i nämnda två års annuiteter, återföras till ej förfallen kapitalskuld.

2) Bolaget befrias från skyldigheten att för åren 1932—1934 erlægga ränta å statslånen och att under samma tid därå verkställa kapitalavbetalning.

3) Därest och i den mån fullmäktige i riksgäldskontoret efter verkställd utredning skulle finna, att bolagets ekonomiska ställning ej medgiver annuitetslikvidernas återupptagande från och med år 1935, äga fullmäktige att för tiden intill år 1942, dock för högst två år i sänder, helt eller delvis bevilja bolaget enahanda eftergift i betalningsskyldigheten, som enligt punkt 2) medgivits för åren 1932—1934.

4) Från och med det år, då bolagets skyldighet att förränta och amortera statslånen åter inträder, skola annuiteterna å respektive förfallodagar inbetalas till riksgäldskontoret, och skall denna annuitetslikvid fortfa, intill dess kapital- och ränteskulden för statslånen ävensom den å 1899 och 1903 års statslån debiterade anståndsrentan till fullo guldits. Av annuiteterna skall först gäldas ränta å ogulden kapitalskuld och återstoden utgöra avbetalning å denna skuld respektive anståndsrentan.

5) I och för anskaffande av erforderligt rörelsekapital må bolaget tills vidare under den tid, då annuiteter å statslånen enligt lämnat medgivande ej gäldas eller erläggas endast delvis, för egen räkning disponera två inteckningar, vardera å 50,000 kronor med ränta, beviljade den ena den 7 oktober 1901 under § 390 i järnvägen mellan Linköping och Vimmerby samt den andra den 3 december 1906 under § 487 i järnvägen från Vimmerby till Hultsfred.

6) Under i punkt 5) omförmälda tid må bolaget ej utan av fullmäktige i riksgäldskontoret lämnat medgivande använda disponibla medel för vare sig utvidgningar eller förbättringar av bolagets järnvägar och rullande materiel eller annat för järnvägsdriftens uppehållande ej nödvändigt syfte.

För egen del hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* anfört följande:

Av den i utredningsmännens promemoria förebragta utredningen framgår, att bolaget för närvarande icke är i stånd att samtidigt fullgöra betalningsskyldigheten för statslånen och de lån hos enskilda, för vilka bolaget häftar i skuld. Under tiden till och med år 1929 har det ekonomiska resultatet av trafiken å bolagets järnvägar varit jämförelsevis gynnsamt, men från och med år 1930 har en avsevärd försämring härutinnan inträtt. Sistnämnda års driftöverskott uppgår till något över 268,000 kronor och har, jämfört med år 1929, nedgått med i runt tal 107,000 kronor. År 1931 kännetecknas av en ännu starkare minskning av driftöverskottet. Med stöd av föreliggande utgifts- och inkomstrapporter har detta överskott av riksgäldskontorets ombud beräknats komma att uppgå endast till omkring 100,000 kronor. Bolagets i bank inestående medel, vilka den 31 december 1926 utgjorde något över 73,000 kronor, hava därefter, med bortseende från år 1929, efter hand minskats och uppgå för närvarande till omkring 37,000 kronor, varvid är att märka, att bolaget i september 1931 måst upptaga ett tillfälligt lån å 25,000 kronor; om detta belopp frånräknas, återstår endast en summa av 12,000 kronor såsom disponibelt banktillgodohavande.

För egen del hava fullmäktige ej något att erinra mot, att den lindring i betalningsskyldigheten för statslånen, varom bolaget nu gjort framställning, medgives av Kungl. Maj:t och riksdagen. De belopp, som staten enligt det avgivna förslaget skulle komma att förlora, äro visserligen betydande. Definitivt skulle nämligen efterskänkas de den 31 december 1931 upplupna oguldna räntorna å tillhopa 190,415 kronor 74 öre samt ytterligare tre års räntor, uppgående (å kronor 124,814: 80 för år) till sammanlagt 374,444 kronor 40 öre. Den förlust, som staten under alla förhållanden skulle hava att vidkännas, utgör sålunda inalles 564,860 kronor 14 öre. Men därjämte

ifrågasättes även, att staten eventuellt skulle ytterligare avstå från sju års räntor, tillsammans utgörande 873,703 kronor 60 öre. I ogynnsammaste fall skulle staten alltså efterskänka 1,438,563 kronor 74 öre. Å andra sidan vilja fullmäktige framhålla, att den eftergift, varom nu är fråga, endast avser räntor men däremot ej själva kapitalskulden, vilken skulle kvarstå oförändrad. I ett flertal tidigare fall har staten måst finna sig i att å utlämnade järnvägslån avskrivna icke allenast alla förfallna, oguldna räntor utan även en avsevärd del av sin kapitalfordran. Vidare må anföras, att Östra centralbanans järnvägsaktiebolag under en lång följd av år behörigen fullgjort sin betalningsskyldighet för statslånen. Från och med åren 1916 respektive 1922, då tidigare av riksdagen medgivna skuldregleringar ägde rum, har bolaget till riksgäldskontoret å de fyra statslånen inbetalat sammanlagt 2,473,222 kronor 16 öre. Av detta belopp utgöra 1,921,875 kronor 69 öre upplupna räntor och återstående 551,346 kronor 47 öre avbetalning å kapitalskulden. Även en annan synpunkt förtjänar beaktande. Församringen i bolagets ekonomiska ställning beror delvis därpå, att samtrafiksvägarna under senaste tiden blivit förändrade och transportavgifterna för samtrafiksgods sänkta. Bestämmelserna härom hava tillkommit utan att bolaget kunnat öva något inflytande därpå; bolaget har endast haft att bära den därav härrörande förlusten i inkomst.

Vid flera under de senaste åren verkställda regleringar av järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten har den kvarstående delen av statslånet uppdelats i två lån, med skyldighet för vedergörande bolag att omedelbart eller snart påbörja förräntning och amortering av det ena lånet, för vilket vanligen utöver inteckning lämnats säkerhet i form av kommunborgen, och med rätt för fullmäktige att, om och i den mån fullmäktige finna bolagets ekonomiska ställning sådant medgiva, framdeles påfordra förräntning och amortering av det andra lånet, varför endast inteckningssäkerhet lämnats. Det nu ifrågasatta bemyndigandet för fullmäktige att efter år 1934 successivt förlänga tiden för ränte- och amorteringsfrihet för Östra centralbanans järnvägsaktiebolags statslån är principiellt likartat med den fullmäktige sålunda tidigare vid flera tillfällen tillerkända befogenheten, även om det formellt innebär en nyhet. Förslaget i denna del synes emellertid fullmäktige praktiskt och lämpligt, enär därigenom undvikes, att riksdagen eventuellt skulle komma att ett flertal gånger besväras med handläggning av den förevarande regleringsfrågan. Givet är, att fullmäktige först efter omsorgsfull utredning och omprövning komma att efter år 1934 medgiva bolaget den lättnad i dess betalningsskyldighet för statslånen, som för bolagets bestånd och järnvägsdriftens behöriga uppehållande kan befinnas nödvändig.

Vid förevarande ärendes behandling hava fullmäktige haft sin uppmärksamhet fäst på den olika ställning, staten och bolagets enskilda fordringsägare skulle komma att intaga, i händelse det nu föreliggande förslaget bifalles av statsmakterna. Enligt förslaget skulle nämligen staten ensam göra eftergifter i sin fordringsrätt, under det att däremot förräntningen och avbetalningen å bolagets tre obligationslån skulle fortgå i stadgad ordning, intill dess de bliva slutlikviderade. Någon erinran mot ett dylikt tillvägagångssätt torde ej kunna göras vad beträffar obligationslånet av år 1916; säkerheten för detta utgöres nämligen av inteckningar i bandelen Vimmerby—Hultsfred, gällande med *bästa* förmånsrätt. Vad åter angår obligationslånen av åren 1901 och 1925 är förhållandet ett annat. Hypoteken för dessa lån bestå av inteckningar, meddelade i bandelen Linköping—Vimmerby och i avseende på förmånsrätten liggande *mellan* inteckningarna för 1899 och 1916 års statslån. Fullmäktige anse sig emellertid i avseende därpå böra framhålla, att, om staten icke skulle visa tillmötesgående mot bolaget i dess

nuvarande svårigheter och bolaget i anledning därav i en sannolikt ej avlägsen framtid skulle se sig nödsakat att träda i konkurs eller likvidation, fullmäktige enligt bestämmelse i § 60 av riksgäldskontorets reglemente måste bevaka statens hela kapital- och räntefordran för nyssnämnda två statslån. Detta skulle emellertid betyda, att riksgäldskontoret tvingades att antingen kontant inlösa de båda obligationslånen eller ock övertaga betalningsansvaret för dem. Härtill kommer, att ett statsinköp av banorna under nuvarande ekonomiska förhållanden alls icke är önskvärt.

Fullmäktige ingå härefter på frågan om medgivande för bolaget att för uppbringande av rörelsekapital få disponera vissa inteckningar och anföra härom:

Järnvägsbolaget har vidare hemställt om medgivande att tillsvidare för egen räkning få disponera två inteckningar i järnvägarna Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred, vardera å 50,000 kronor, med sådant läge i avseende på förmånsrätten, att de kunna användas såsom hypotek för bankkredit. De båda inteckningar, som härvid åsyftas, beviljades den ena den 7 oktober 1901 under § 390 i Linköping—Vimmerby järnväg och den andra den 3 december 1906 under § 487 i Vimmerby—Hultsfreds järnväg. Ifrågavarande inteckningar hava frigjorts genom avbetalningar å bolagets två äldsta obligationslån och böra, jämlikt vid 1916 års skuldreglering meddelade bestämmelser (Kungl. Maj:ts resolution den 31 mars 1916) omedelbart överlämnas till riksgäldskontoret såsom ytterligare säkerhet för bolagets statslån av samma år. Då bolagets kontanta medel för närvarande äro ytterst ringa och bolaget, för att kunna behörigen uppehålla trafiken å sina järnvägar, givetvis måste äga tillgång till erforderligt rörelsekapital, hava fullmäktige ej velat motsätta sig bifall till bolagets nu omförmälda hemställan. Liknande medgivande har ock lämnats i samband med tidigare verkställda skuldregleringar beträffande vissa järnvägslån.

Slutligen hava fullmäktige förklarat sig även biträda det förslag, som av riksgäldskontorets ombud vid förutnämnda förhandlingar avgivits därom, att bolaget ej utan medgivande av fullmäktige må under den tid, då annuiteter å statslånen ej gäldas eller erläggas endast delvis, använda disponibla medel för vare sig utvidgningar eller förbättringar av bolagets järnvägar och rullande materiel eller annat för järnvägsdriftens uppehållande ej nödvändigt syfte.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt bifall till det föreliggande förslaget om skuldreglering, vilket jämväl biträtts av *föredragande departementschefen*.

Beträffande utredningen i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen.

Av utredningen framgår, att Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag för närvarande icke är i stånd att samtidigt fullgöra betalningsskyldigheten för statslånen och de lån hos enskilda, för vilka bolaget häftar i skuld, samt att eftergifter från långivarnas sida måste lämnas för att bolaget icke skall nödgas gå i konkurs. Det förslag till skuldreglering, som framlagts i den nu föreliggande propositionen, innebär, att staten skulle träda emellan genom att medgiva den erforderliga lindringen i betalningsskyldigheten för bolagets

Utskottet.

statslån. Detta skulle ske på det sätt, att de under åren 1930 och 1931 debiterade oguldna räntebeloppen för nämnda lån skulle avskrivas samt ränte- och amorteringsfrihet beviljas bolaget för åren 1932—1934. I samband härmed skulle de i 1930 och 1931 års annuiteter ingående amorteringsbeloppen återföras till ej förfallen kapitalskuld. Tillika skulle emellertid fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att, efter förnyad utredning och i mån av behov, för högst två år i sänder bevilja enahanda eftergifter å betalningsskyldigheten för åren 1935—1941, som föreslagits för åren 1932—1934.

Med hänsyn till föreliggande omständigheter och i betraktande av vad såväl fullmäktige i riksgäldskontoret som föredragande departementschefen anfört finner utskottet sig böra tillstyrka, att bolaget erhåller den i propositionen föreslagna lindringen i betalningsskyldigheten för sina statslån, i vad denna lindring avser åren 1930—1934. Vad däremot angår åren 1935—1941 är utskottet icke berett att på grundval av den nu föreliggande utredningen förorda, att bemyndigande lämnas riksgäldsfullmäktige att under nämnda år bevilja bolaget eftergifter i dess betalningsskyldighet till staten. Utskottet håller före, att därest bolaget efter utgången av år 1934 alltjämt skulle i sådant avseende vara i behov av stöd från statens sida, frågan härom bör göras till föremål för prövning av Kungl. Maj:t och riksdagen. En sådan handläggning av berörda fråga synes utskottet lämplig icke minst med hänsyn till att utgångspunkterna för bedömandet av densamma komma att i viss mån förändras, därest riksdagen bifaller det förslag om ändring av § 60 i riksgäldskontorets reglemente, vilket utskottet framlagt i sitt denna dag avgivna memorial nr 48 och vilket bland annat åsyftar att i sådana fall som det här förevarande möjliggöra ett bättre tillvaratagande av statens intressen såsom fordringsägare än för närvarande kan ske. Vid nu angivna förhållanden har utskottet för sin del ansett sig icke kunna tillstyrka det föreliggande förslaget i den del, som innefattas i punkt 3) av de å sid. 5. härövan intagna grunderna.

Vad slutligen beträffar förslaget, att bolaget skulle för belåningsändamål äga under den tid, då annuiteter å statslånen enligt lämnat medgivande ej erläggas, disponera två angivna in-teckningar å tillhoppa 100,000 kronor, har utskottet icke velat motsätta sig detsamma.

Vad i övrigt i propositionen föreslagits föranleder icke erinran eller särskilt yttrande från utskottets sida.

Åberopande det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition, må medgiva,

a) att lindring i betalningsskyldigheten för Östra centralbanans järnvägsaktiebolags statslån må beviljas på sätt och under villkor, som i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 15 januari 1932 förordats, med den jämkning, som av utskottet ovan angivits,

b) att nämnda bolag må på enahanda villkor under i statsrådsprotokollet angiven tid för egen räkning disponera två inteckningar, vardera å 50,000 kronor med ränta, beviljade respektive den 7 oktober 1901, § 390, i järnvägen Linköping—Vimmerby och den 3 december 1906, § 487, i järnvägen Vimmerby—Hultsfred.

Stockholm den 6 maj 1932.

På bankoutskottets vägnar:

C. E. SVENSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *C. E. Svensson, Gustafsson* i Stensholm, *Lindgren, Johansson* i Östersund, *Johansson* i Friggeråker, *Stendahl, Berling** och *Lindström**;

från andra kammaren: herrar *Lovén, Svensson* i Betingetorp*, *Wikström, Höglund* i Göteborg, *Ryberg**, *Wirsell* och *Olson* i Göteborg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.