

Nr 93.

Ankom till riksdagens kansli den 1 april 1938 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar
angående förvärv av aktier i vissa järnvägsaktiebolag
jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

1:o) **Förvärv av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag.**
I en den 3 mars 1938 dagtecknad proposition, nr 174, har Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att för inköp av aktierna i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 4,320,000 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren nr 280 av herrar *K. A. Johanson* och *C. A. Härdin* och den andra inom andra kammaren, nr 410, av herr *R. Lundqvist* m. fl. har hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 174 ville besluta göra det uttalandet, att vid aktieförvärv i eller införlivande med statens järnvägar av enskilda banor det bör tillses, att de vid statens järnvägar anställda tjänstemännen icke i befordrings- eller lönehänseende komma att bliva lidande genom den överflyttning av tjänstemän, som kan beräknas komma att ske från de enskilda järnvägarna.

Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag äger följande bansträckor, nämligen Ramlösa—Hässleholm (73.6 kilometer), Bjuv—Billesholm (5.3 kilometer), Klippan—Röstånga (18.2 kilometer) och Röstånga—Eslöv (21.1 kilometer), vilka samtliga äro normalspåriga.

Departementschefen har till motivering av det nu framlagda förslaget om förvärv för statens räkning av aktiemajoriteten i ifrågavarande järnvägsaktiebolag anfört bland annat följande:

Järnvägsstyrelsens nu framlagda förslag innebär, att staten skulle av den till 54,000 aktier å ett nominellt belopp av 100 kronor uppgående aktiestocken i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag förvärva 47,034 aktier efter en kurs av 80 kronor och intill utgången av år 1940 förbinda sig att inlösa återstående aktier efter samma pris, i den mån desamma hembjudas till staten för inköp. Med det ifrågasatta förvärvet avses att bereda staten delaktighet i ifrågavarande järnvägsföretag, vars järnvägars framtida införlivande med statsbanenätet måste anses utgöra ett ur olika synpunkter

angeläget samhällsintresse. Det torde böra erinras om att bolagets huvudlinje utgör en viktig förbindelselänk mellan västkustbanan och södra stambanan. Vidare synes böra framhållas, att ifrågakvarande järnvägsföretag i motsats till dem, som under senare år övertagits av staten, torde äga ekonomiska förutsättningar att liksom hittills under överskådlig tid framåt kunna drivas såsom ett fullt självständigt företag.

Av den lämnade redogörelsen framgår att trafikrörelsen å Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolags linjer per kilometer banlängd är i vad avser både person- och godsbefordran vida högre än å flertalet andra enskilda järnvägslinjer i landet. Järnvägsrörelsen får också anses hava särskilt under de senaste åren lämnat ett i stort sett tillfredsställande ekonomiskt resultat. Visserligen har under åren 1931—1936 utdelning å aktiekapitalet förekommit endast för de två senare åren, men rörelsen lämnade även för övriga angivna år överskott, som användes till bolagets konsolidering. I förhållande till den under åren 1935 och 1936 intjänade vinsten, respektive 208,000 och 367,000 kronor, får den för dessa år utdelade vinsten, respektive 2 och 3 procent å aktiekapitalet, anses låg. Icke utdelad vinst har, i den mån den icke förts i ny räkning, använts för vissa avskrivningar. Enligt järnvägsstyrelsens beräkningar skulle nettovinsterna under åren 1931—1936 hava å ett kapitalbelopp av 4,320,000 kronor — motsvarande det belopp, som skulle erfordras för ett förvärv av bolagets samtliga aktier efter den föreslagna kursen av 80 kronor — utgjort 1.6, 1.8, 3.7, 3.7, 5.2 respektive 8.2 procent. Medelavkastningen per år skulle alltså hava uppgått till omkring 4 procent å nämnda kapitalbelopp, vilket med hänsyn till nu rådande låga ränteläge torde få anses tillfredsställande. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att affärsresultatet för år 1937, för vilket år siffror ännu ej äro tillgängliga, väntas hava blivit gynnsammare än för år 1936. Vid en drift i statens järnvägars regi torde man därjämte på grund av de rationaliseringsåtgärder, som vid statens övertagande av en järnväg i allmänhet kunna vidtagas, förvänta, att driftresultatet kommer att utvecklas i gynnsam riktning.

Departementschefen har i detta sammanhang även berört en från föreningen enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän inkommen framställning om att vid behandlingen av frågor om förvärv av aktier i järnvägsaktiebolag åtgärder måtte vidtagas för betryggande i erforderlig omfattning av personalens berättigade intressen. Härvid har departementschefen för egen del gjort följande uttalande:

Vad beträffar den av förvaltningstjänstemännens förening gjorda framställningen synes någon särskild åtgärd i detta sammanhang icke erforderlig. För min del utgår jag från att all skälig hänsyn till personalens intressen skall tagas, på sätt även skett vid införlivandet under senare år av enskilda järnvägar med statsbaneföretaget. Så länge järnvägen förvaltas under bolagsform, få givetvis förvaltnings- och personalfrågor behandlas i samma ordning som vanligen tillämpas vid enskilda företag.

För aktieförvärvet skulle, därest jämväl de aktier medräknas, som i nu förevarande sammanhang icke hembjudits till staten men som förutsättas skola sedermera inköpas av staten till samma kurs som majoritetsposten, eller 80 kronor, erfordras ett sammanlagt belopp av 4,320,000 kronor. Järnvägsstyrelsen har föreslagit, att för beloppets gäldande skulle få disponeras medel, tillhörande statens järnvägars pensionsfond. Departementschefen har i anslutning härtill anfört:

Såsom riksräkenskapsverket uttalat lärer en dylik medelsanvisning i verkligheten hänföra sig icke till pensionsfondens tillgångar utan till statens järnvägars likvida tillgångar i allmänhet, i vilka ingå utöver pensionsfondens såsom rörelsekapital utnyttjade medel bland annat även förnyelsefundsmedel. Beträffande statens vattenfallsverk hava vid flera tidigare tillfällen, enligt medgivande av statsmakterna, för bestridande av utgifter, vilka normalt bort finansieras med lånemedel, disponerats till vattenfallsstyrelsens förfogande stående likvida medel, som uppkommit genom avsättningar till statens vattenfallsverks förnyelsefond. I anslutning till sålunda tidigare tillämpad praxis har jag ansett mig böra på så sätt biträda järnvägsstyrelsens förslag, att jag tillstyrker, att för gäldande av köpeskillingen för ifrågavarande aktieförvärv må disponeras till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

Departementschefen har slutligen också ingått på frågan om ifrågavarande järnvägars införlivande med statens järnvägar samt härvid yttrat:

Järnvägsstyrelsen har upptagit frågan, huruvida efter ett förvärv av aktierna i järnvägsbolaget omedelbara åtgärder borde vidtagas i syfte att införliva bolagets järnvägar med statens järnvägar. Ehuru jag hyser den uppfattningen, att av staten förvärvade enskilda järnvägar av sådan betydelse, att ett nedläggande av driften icke är aktuellt, böra införlivas med statsbanenätet med hänsyn till de på grund därav i allmänhet uppstående allmänna samhälls-ekonomiska fördelarna, anser jag emellertid, på av järnvägsstyrelsen anförda skäl, frågan om dylikt införlivande tills vidare böra anstå i avvaktan på den utredning om ett förståtligande av det enskilda järnvägsnätet, som kan förväntas komma att i sinom tid avlämnas av 1936 års järnvägskommitté.

Utskottet tillstyrker förevarande förslag om inlösen av aktierna i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag efter en kurs av 80 procent. Såsom motiv härför kan bland annat åberopas den 73.6 kilometer långa huvudlinjens egenskap av en viktig förbindelseänk mellan västkustbanan vid Åstorp station och södra stambanan vid Hässleholms station. Enligt vad järnvägsstyrelsen påvisat måste vid sådant förhållande linjens trafikuppgifter kunna väsentligt bättre uppfyllas under en samförvaltning med statens järnvägar. Överhuvud kunna såväl ur förvaltningssynpunkt som framför allt med hänsyn till trafikanternas intressen starka skäl anföras för att smärre järnvägsenheter helt införlivas med statens järnvägar, i all synnerhet när detta kan ske på frivillighetens väg och till skäligt pris.

Departementschefen har uttalat, att han utgått ifrån, att all skälig hänsyn skall tagas till den nu vid företaget anställda personalens intressen. I anledning härav har i väckta motioner framhållits som knappast rättvist att statens järnvägars personal, »som under en lång följd av år ägnat sin arbetskraft och sitt intresse åt statens järnvägar», skall stå tillbaka för här ifrågavarande andra tjänstemän, »som åtminstone ofta icke äga samma utbildning och rutin som statens järnvägars egna tjänstemän». För egen del förutsätter utskottet såsom något tämligen självklart, att det av departementschefen omnämnda hänsynstagandet till den övertagna personalen ej kommer att ske på bekostnad av den tidigare anställda egna personalens berättigade intressen lika litet som härigenom får åsidosättas gällande grundsats om förtjänst och skicklighet såsom ensamt normerande för varje befordran.

Utskottet.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

a) att riksdagen må medgiva, att för inköp av aktierna i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 4,320,000 kronor av likvida medel, som stå till järnvägsstyrelsens förfogande;

b) att motionerna I: 280 och II: 410 må anses besvarade med vad utskottet ovan anført.

2:o) **Förvärv av aktier i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag.** I en den 3 mars 1938 dagtecknad proposition, nr 209, har Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att för inköp av aktierna i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 3,310,000 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

Föreliggande förslag avser förvärv för statens räkning av aktiemajoriteten såväl i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag som i Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag. Dessa båda bolag äro nära förbundna med varandra och driva gemensamt de s. k. Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, omfattande de normalspåriga linjerna Hälsingborg central—Billeberga (27.8 kilometer) och Landskrona—Billeberga—Teckomatorp—Eslöv (31.6 kilometer). Detta bankomplex ansluter i Teckomatorp till statsbanan Göteborg—Malmö och i Eslöv till södra stambanan och har även viss gemensamhet med den under punkt 1:o) av detta utlåtande omnämnda, Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen, vilken i Ramlösa anknyter till linjen Hälsingborg central—Billeberga.

Enligt det framlagda förslaget skulle staten nu förvärva 51,126 aktier å nominellt 50 kronor i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag till ett pris av 20 kronor per aktie; återstående aktier till ett antal av 4,332 skall staten enligt förslaget förbinda sig intill utgången av år 1940 att på anfordran inlösa till samma pris. Av Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolags 9,780 aktier å nominellt 250 kronor skulle staten nu inlösa 9,472 till ett pris av 225 kronor per aktie med samma förbindelse i fråga om återstående 308 aktier, som nyss sagts beträffande aktierna i Hälsingborgsbolaget. För gäldandet av köpeskillingen för de aktier, som omedelbart skulle inköpas, erfordras ett sammanlagt belopp av (1,022,520 + 2,131,200) 3,153,720 kronor; medräknas de aktier, vilka staten på sätt nyss sagts skulle förbinda sig att inlösa, utgör den totala köpeskillingen 3,309,700 kronor.

Departementschefen har anført bland annat följande:

Av vad järnvägsstyrelsen anført framgår att den sålunda ifrågasatta kapitalinvesteringen kan förväntas bliva motsvarad av en tillfredsställande avkastning; trafikresultaten för åren 1931—1936 motsvara efter vissa justeringar en avkastning å ifrågavarande kapitalbelopp med 3.4—5.9 procent.

För de nu ifrågavarande aktieförvärven synas mig i huvudsak tala samma skäl, som tidigare i dag anförts i fråga om förvärvet av aktierna i Hälsing-

borg—Hässleholms järnvägsaktiebolag. Härutinnan får jag hänvisa till mitt anförande i nämnda ärende. Vad jag därvid anført i fråga om järnvägens införlivande med statens järnvägar och personalens förhållanden äger likaledes tillämpning även i förevarande fall. Järnvägsstyrelsen har särskilt framhållit, att det aktuella spörsmålet om elektrifiering av ifrågavarande båda järnvägar torde kunna lättare vinna sin lösning, sedan statens järnvägar ingått såsom majoritetsägare i företagen. I anslutning härtill vill jag erinra om att Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 5, punkt 32) under rubriken statens järnvägar åskat ett anslag till elektriska lokomotiv å 1,800,000 kronor, vilket anslag numera anvisats av riksdagen, och att, såsom av statsverkspropositionen närmare framgår, hälften av detta anslag avsetts för anskaffande av 4 lokomotiv för samtrafik med Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, därest lämplig överenskommelse härutinnan kunde träffas.

Beträffande finansieringen av ifrågavarande aktieköp har järnvägsstyrelsen föreslagit, att för ändamålet måtte få disponeras ett belopp av högst 3,310,000 kronor av till styrelsens förfogande stående likvida medel. Då detta förslag står i överensstämmelse med vad jag förut i dag tillstyrkt beträffande förvärvet av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, har jag icke funnit anledning till erinran mot detsamma.

Förevarande järnvägslinjer Hälsingborg—Billeberga och Landskrona—Eslöv anknuta till statens järnvägars linjer och därjämte till den under punkten 1:o) omförmälda Hälsingborg—Hässleholms järnväg. Även i nu förevarande fall saknas i koncessionen bestämmelser om statlig inlösningsrätt, ett skäl som synes ytterligare tala för att staten skaffar sig det avgörande inflytandet över företagen, då detta nu synes kunna ske genom ett aktieförvärv till skäligt pris.

Utskottet.

Med tillstyrkande alltså av propositionen hemställer utskottet,

att riksdagen må medgiva, att för inköp av aktierna i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 3,310,000 kronor av likvida medel, som stå till järnvägsstyrelsens förfogande.

3:o) **Förvärv av aktier i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag.** I en den 3 mars 1938 dagtecknad proposition, nr 216, har Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att för inköp av aktierna i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 1,900,200 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

Kalmar nya järnvägsaktiebolag är ägare till järnvägarna Kalmar—Nybro—Emmaboda om 56.4 kilometer och Nybro—Sävsjöström om 42.8 kilometer. Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag är ägare till järnvägen mellan Sävsjöström och Nässjö om 94.1 kilometer. Ifrågavarande järnvägar trafikeras av

förstnämnda järnvägsbolag enligt en den 15 juni 1913 träffad överenskommelse och bilda en sammanhängande linje mellan Nässjö å södra stambanan och Kalmar med sidolinje från Nybro till Emmaboda å järnvägen Alvesta—Karlskrona. Å järnvägarna Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöström beviljades koncessioner åren 1872 och 1874, medan koncession å järnvägen Sävsjöström—Nässjö beviljades år 1910.

Enligt föreliggande förslag till avtal skall Kalmar stad till staten överlåta aktiemajoriteten i Kalmar nya järnvägsaktiebolag till ett pris av 50 kronor per stamaktie och 65 kronor per preferensaktie. Vad beträffar aktierna i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag innebär överenskommelsen, att Kalmar stad *dels* direkt överlåter 2,185 aktier till ett pris av 15 kronor per aktie, *dels ock* garanterar, att Kalmar nya järnvägsaktiebolag å likviddagen är ägare av minst 12,443 aktier; staten skulle sålunda direkt och indirekt innehava aktiemajoriteten även i detta bolag. Enligt avtalsförslaget skulle staten förbinda sig intill utgången av år 1940 att på anfordran inlösa övriga aktier i de båda järnvägsbolagen till samma priser, som nyss sagts. En inlösen av samtliga aktier i bolagen till sagda priser kräver en kapitalinsats av 1,512,900 kronor beträffande Kalmar nya järnvägsaktiebolag och 387,300 kronor i fråga om Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag. I sistnämnda belopp är inräknad köpeskillning — avrundat 186,600 kronor — även för nyssnämnda 12,443 aktier, vilka garanterats skola innehavas av Kalmar nya järnvägsaktiebolag; huruvida sådan inlösen bör ske har järnvägsstyrelsen tills vidare lämnat öppet. Sammanlagt skulle sålunda erfordras ett kapitalbelopp av högst (1,512,900 + 387,300) 1,900,200 kronor.

Departementschefen har anfört bland annat följande:

På sätt järnvägsstyrelsen närmare utvecklat synes det kunna förväntas, att det i bolaget på förslaget sätt investerade statskapitalet skall lämna en årlig avkastning om cirka 4 procent, vilket torde få anses tillfredsställande.

I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag det vara av intresse från allmänna synpunkter, att statsbaneföretaget erhåller den majoritetsställning i förevarande järnvägsbolag, som styrelsens förslag innebär.

Det föreliggande avtalsförslaget, vilket i huvudsak ansluter sig till de förut i dag anmälda förslagen beträffande Hälsingborg—Hässleholms järnväg samt Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, synes icke påkalla ytterligare uttalande från min sida i vidare mån än att jag även här vill åberopa vad jag vid behandlingen av frågan om förvärv av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag (proposition nr 174) anfört beträffande personalens förhållanden. Vad jag i berörda sammanhang anfört rörande införlivandet av vederbörande järnväg med statens järnvägar äger tillämpning även i förevarande fall.

Jag tillstyrker alltså, att ifrågavarande aktieförvärv genomföres på de i avtalsförslaget stipulerade villkoren.

Finansieringen av ifrågavarande aktieförvärv torde, på sätt järnvägsstyrelsen hemställt och i överensstämmelse med vad jag förut i dag tillstyrkt i fråga om liknande aktieförvärv, få ske sålunda att erforderligt belopp, högst 1,900,200 kronor, disponeras av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

Även ifrågavarande båda järnvägsföretag, vilka genom sin huvudlinje bilda en sammanhängande förbindelse mellan Kalmar och statens järnvägars station Nässjö, synas lämpa sig för samdrift med statsbanorna.

Utskottet anser sig böra tillstyrka förslaget om avtal med Kalmar stad om förvärv av aktiemajoriteten i de båda företagen, Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må medgiva, att för inköp av aktierna i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 1,900,200 kronor av likvida medel, som stå till järnvägsstyrelsens förfogande.

Stockholm den 1 april 1938.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Nilsson* i Gränebo, *Johansson* i Fredrikslund, *Nilsson* i Malmö, *Svensson* i Kompersmåla, *Hansén*, *Asplund*, *Gustafsson* i Benestad, *Ström* i Lidköping, *Carlström*, *Magnusson* i Kalmar, *Nisser* och *Bäcklund*; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock*, *Jansson* i Falun, *Törnkvist*, *Jeppsson*, *Persson* i Falla, *Andersson* i Prästbol, *Lindberg* i Umeå, *Isacsson*, *Weijne*, *De Geer* i Hanaskog, *von Seth* och *Hansson* i Rubbestad.

Reservation

av herr *J. B. Johansson* i Fredrikslund, som ansett att utskottet bort avstyrka förevarande tre propositioner, och att utskottets yttrande under punkt 1:o) — till vilket under punkterna 2:o) och 3:o) bör hänvisas — bort hava följande lydelse:

»I propositionerna nr 174, 209 och 216 föreslås, att järnvägsstyrelsen skall få använda inalles cirka 9.5 miljoner kronor för inköp av aktiemajoriteterna — och möjligen hela aktiekapitalen — i de fem bolag, som äga Hälsingborg — Hässleholms, Landskrona och Hälsingborgs samt Kalmar järnvägar.

Dessutom övertagas bolagens låneskulder cirka 10 miljoner kronor, så att hela affären rör sig om cirka 20 miljoner kronor. Härifrån avgå dock vissa tillgångar som bolagen äga.

Propositionerna innehålla icke någon på utredning grundad verklig motivering av trafikteknisk eller annan art för denna stora järnvägsaffär, utan i stort sett anföres blott, att departementschefen »finner det vara av intresse från allmänna synpunkter», att statens järnvägar erhålla den föreslagna majoritetsställningen i ifrågavarande järnvägsaktiebolag.

Vad som kan anses vara det verkliga samhällsintresset i den stora frågan rörande statens och enskilda järnvägar är emellertid ett sedan länge debatterat mycket svårbedömt spörsmål, som icke kan utan vidare avgöras. Det är för närvarande föremål för ett på djupet gående utredningsarbete av 1936 års järnvägskommitté (ordf. herr Leo). Under sådana omständigheter synes det naturligt att först avvakta denna utredning, vilken lär vara att förvänta färdigställd redan i år. Vilken ståndpunkt man än intar till våra järnvägsproblem, borde man kunna vara ense om att en riktig kommunikationspolitisk lösning bäst främjas genom att saken efter objektiv utredning får företagas till avgörande i ett sammanhang. Ett föregripande kan bliva till skada och försvåra möjligheterna för en i alla avseenden god totallösning. Någon anledning till brådska med de nu föreslagna statsförvärven kan heller icke sökas däri, att de preliminärt avtalade prisen skulle vara för staten särskilt fördelaktiga. Snarare torde det kunna antagas, att motsvarande förvärv vid en senare tidpunkt skulle kunna göras till lägre pris.

På grund av det anförda och då utskottet anser det vara av stor vikt för en bibehållen stabilitet inom svensk statsförvaltning, att inga viktiga ärenden avgöras annat än efter omsorgsfull utredning, har utskottet funnit, att Kungl. Maj:ts propositioner nr 174, 209 och 216 ej må av riksdagen bifallas. Motionerna I: 280 och II: 410 påkalla vid sådant förhållande ej någon riksdagens åtgärd.»

Samme reservant har alltså ansett sig böra hemställa,
under punkt 1:o)

att propositionen nr 174 samt motionerna I: 280 och II: 410
ej må av riksdagen bifallas;

under punkt 2:o)

att propositionen nr 209 ej må av riksdagen bifallas;

under punkt 3:o)

att propositionen nr 216 ej må av riksdagen bifallas.
