

**N:o 67.**

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 13 Maj 1870.  
 — — — — Andra Kammaren den 13 — —

*Riksdagens underdåniga Skrifvelse, angående anslag till fortsättande  
 af Statens jernvägsbyggnader.*

(Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19 samt Memorial N:is 30 och 56.)

S. A. K.

Uti nådig Proposition af den 21 sistlidne Januari har Eders Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att bevilja:

dels för innevarande år till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan . . . . .	R:dr 1,600,000: —
dels för år 1871 till fullbordande af samma arbeten .	R:dr 1,160,000: —
till anskaffande af förökad materiel . . . . . »	250,000: —
samt till fortsättande af arbetena å de öfriga två ofullbordade stambanorna, nemligen den östra och den norra, med hälften till hvardera banan . . . »	2,590,000: — 4,000,000: —

Enligt den beräkning, hvilken låg till grund för Eders Kongl. Maj:ts framställning till 1869 års Riksdag om beviljande af medel för fortsatt byggande af nordvestra stambanan mellan Christinehamn och Arvika, uppgick återstoden af den antagna kostnadssumman för banans fullbordande till 6,180,000 R:dr. Medelst en i banans riktning vidtagen förändring, åsyftande att genom ett sidospår vinna afsedd förbindelse med Frykarnes vattendrag, har dock en besparing i anläggningskostnaden af 325,340 R:dr ansetts kunna vinnas, och af det derefter återstående beloppet beviljades vid sistförflutna Riksdag, i enlighet med Eders Kongl. Maj:ts Proposition, 3,100,000 R:dr för arbetenas fort-

fortsättning under innevarande år. Då från ofvannämnda 6,180,000 R:dr afräknas så väl det belopp, hvarmed anläggningskostnaden ansetts kunna minskas, som ock de för innevarande år beviljade byggnadsmedlen, återstår alltså för fullbordandet af den ifråga-  
varande delen af nordvestra stambanan i rundt tal en summa af 2,760,000 R:dr.

Enär emellertid af de för innevarande år till denna banas fortsättning beviljade 3,100,000 R:dr, enligt Riksdagens medgifvande, en million Riksdaler redan under år 1869 blifvit å banbyggnaden använda utöfver de för sistnämnda år ursprungligen anslagna 3,090,000 R:dr, hvadan för innevarande år återstode 2,100,000 R:dr för nordvestra banan jemte 300,000 R:dr, som blifvit beviljade för det till sammanbindningsbanan genom hufvudstaden hörande stationshus, men det icke för arbetets jemna gång kunde vara gagneligt, att detsamma under innevarande år minskades, har Eders Kongl. Maj:t ansett önskligt att till arbetenas fortsättande å nordvestra stambanan för år 1870 ytterligare anvisades det ofvanuppgifna beloppet af 1,600,000 R:dr samt att för sistnämnda stambanas fullbordande för år 1871 beviljades återstoden af beräknade kostnaden med 1,160,000 R:dr. Och har Riksdagen, på sätt Eders Kongl. Maj:t i nåder äskat, till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan för innevarande år anvisat ett belopp af En million sexhundratusen Riksdaler samt för år 1871 till fullbordande af samma arbeten beviljat En million etthundrasextiotusen Riksdaler.

Hvad åter angår Eders Kongl. Maj:ts i sammanhang härmed framställda yrkande, att ett belopp af 250,000 R:dr måtte anvisas till den rörliga materielens tillökning, så inhemtas af det vid den Kongl. Propositionen bifogade Statsråds-protokoll att, enligt hvad Styrelsen för Statens jernvägstrafik i underdånighet anmält, för rörlig materiel till de särskilda delarne af nordvestra stambanan uti kostnadsförslagen beräknats:

för linien Laxå—Christinehamn	5,6 mil . . . . .	R:dr 295,700: —
» » Arvika—Norska gränsen	3,8 » . . . . .	» 220,050: —
» » Christinehamn—Arvika	10 » . . . . .	» 1,000,000: —
		tillsammans R:dr 1,515,750: —

samt att Trafikstyrelsen för denna materiels anskaffande dels redan bekommit, dels egde att påräkna ett sammanräknadt belopp af . . R:dr 1,531,791: 89.

Då likväl någon uppsättning af egna transportmedel på linien Arvika—Norska gränsen icke enfordrades förr, än hela nordvestra stambanan blefve fullbordad, och det belopp, som blifvit utbetaldt för linien Laxå—Christinehamn, utgörande i rundt tal 55,650 R:dr per mil, befunes alldeles otillräckligt, hade de för linien Arvika—Norska gränsen beräknade 220,050 R:dr måst tagas i anspråk till fyllande af behovet för linien Laxå—Christinehamn, som äfven med detta tillskott icke bekommit mera än 94,784 R:dr per mil och således icke fullt det belopp af 100,000 R:dr per mil, hvilket, efter hvad erfarenheten visat, erfordrades till första uppsättningen af transportmedel på stambanorna. På grund häraf och efter det Styrelsen framlagt en beräkning öfver behovet af ytterligare transportmateriel, hvaraf visade sig, att för fyllande af detta behof erfordrades

ett belopp af 245,660 R:dr, hvartill medel saknades, har Styrelsen, som ansåge behovet af rörelsemateriel för den närmaste framtiden kunna afhjelpas med detta belopp, eller i jemnadt tal 250,000 R:dr, i underdånighet anhållit, att sistnämnda summa måtte anvisas till ökande af transportmaterielen, på sätt Styrelsen närmare uppgifvit; hvarjemte, i afseende på sättet för de nödiga medlens åstadkommande, blifvit hemställt, att Styrelsen måtte erhålla nådigt bemyndigande att under åren 1870 och 1871 förskottsvis bestrida ifrågavarande utgifter af under händer hafvande medel, eller ock att särskildt anslag dertill måtte af Riksdagen anvisas såsom fyllnad i bristen af för ändamålet disponibla tillgångar å byggnadsanslaget för de först fullbordade delarne af nordvestra stambanan.

Ehuru således sammanräknade beloppet af de medel, hvilka blifvit afsedda för anskaffande af den för nordvestra stambanan, med en längd af 19,4 mil, erforderliga rörliga materiel, icke uppgår till mera än 1,531,791 R:dr 89 öre, eller omkring 79,000 R:dr per mil, har dock Riksdagen ansett frågan om tillökning i detta belopp kunna anstå intill dess rörelsen på nordvestra stambanan vunnit den utveckling, att materielens tillökning visar sig vara af behovet påkallad.

Af sådan orsak och då ännu icke kan afgöras, om icke till äfventyrs sådana besparingar i byggnadskostnaden för nordvestra stambanan kunna göras, att utgifterna för den erforderliga materielen kunna af byggnadsanslaget bestridas, har Riksdagen under för handen varande förhållanden ansett några medel för tillökande af den rörliga materielen nu icke böra af Riksdagen anvisas.

---

Uti ofvanberörda nådiga Proposition har Eders Kongl. Maj:t vidare anført, att sedan nordvestra stambanan blifvit färdigbyggd, återstode af det redan för längre tid tillbaka för Sverige uppgjorda statsbanesystemet såsom ofullbordade norra och östra stambanorna, utgående, den förra från Stockholm, och den sednare från vestra stambanan vid Katrineholm. Försättningen af båda dessa banor motsågos med stor otålighet af de landsdelar, hvilka vänta att deraf närmast draga nytta, och då båda vore af stor nationel betydelse samt hvar för sig af den framstående vikt, att arbetet å dem med första borde företagas, kunde Eders Kongl. Maj:t icke åt endera af dem tillmäta företräde framför den andra, utan ansåge medel för dem böra samtidigt beviljas.

I afseende å riktningen för den östra banans fortsättning hade på sednare tider skiljaktiga meningar icke försports, utan hade det antagits, att den från Norrköping borde öfver Linköping och Mjölby sträcka sig till Nässjö, der den södra stambanan möter. Någon anledning till afvikelse härifrån hade ej heller yppats; och vore kostnaden för denna banas fullbordande beräknad till 11,360,000 R:dr.

Helt olika vore förhållandet med den norra stambanan, för hvilken fortsättning åtskilliga från hvarandra mer eller mindre afvikande förslag blifvit uppgjorda. Vigten af att i samband med en jerubanas byggande norrut bereda en gin och lätt förbindelse

mellan Westmanlands bergslag och Stockholm, å ena, samt nämnda bergslag och de norra orterna, å andra sidan, vore dock så stor och hade äfven på sednaste tiden blifvit så allmänt erkänd, att oaktadt, genom antagande af ettdera af de två förslag för banans sträckning, hvilka erbjöde nämnda fördel, nemligen öfver Upsala och Sala till Storvik samt öfver Thureberg och Sevala till Storvik, kostnaderna icke obetydligt öfverstege hvad enligt hvarterda af de andra förslagen, eller öfver Upsala och Gysinge till Storvik, öfver Upsala och Söderfors till Margrethill och öfver Upsala till Gefle, vare sig med eller utan dragning till Dannemora, för jernvägsförbindelse mellan de norra orterna och hufvudstaden erfordras, och oaktadt sjelfva väglängden äfven blifver betydligt ökad, fråga dock numera knappast kunde blifva om väljande af någon annan linie, än en af de två förstnämnda.

Efter att hafva anfört de skäl, hvilka tala för hvardera af dessa begge linier samt derefter hafva yttrat sig i fråga om valet mellan de flera för banans framdragande på det för båda riktningarne hufvudsakligen gemensamma området undersökta alternativ, hvilka finnas omförmälda uti Jernvägsbyggnadsstyrelsens vid den Kongl. Propositionen bifogade underdåniga skrifvelse, har Eders Kongl. Maj:t förklaradt, det Eders Kongl. Maj:t ansåge att, derest hufvudriktningen toges öfver Thureberg och Sevala, det särskilda alternativ för banans fortsättning borde väljas, hvilket af Jernvägsbyggnadsstyrelsen blifvit benämndt Sevala, Ängsholmen, Muren, Wansjö, Krylbo, Horndal, Storvik, med antecknad byggnadskostnad från Thureberg till Storvik af 15,459,000 R:dr; men att, då under banans byggande borde tillses i hvad mån inom den beräknade byggnadskostnaden en ytterligare dragning åt vester låte sig göra, banlinien borde upptagas under benämningen endast af Thureberg, Sevala, Wansjö, Krylbo, Storvik.

Vid öfvervägande af hvad i dessa frågor förekommit har Riksdagen funnit det af Eders Kongl. Maj:t nu framställda förslaget att, sedan nordvestra stambanan blifvit fullbordad, samtidigt påbörja arbetena å östra och norra stambanorna, desto heldre böra bifallas, som det för åvägabringandet af enskilda jernvägsanläggningar onekligen är af stor vikt, att stambanorna icke allenast varda till sin riktning bestämda, utan ock bearbetade i den utsträckning, som kan anses förenlig med Statens egen fördel.

I fråga om den summa, som för år 1871 må anvisas till arbeten å norra och östra stambanorna, har Eders Kongl. Maj:t föreslagit, att densamma måtte bestämmas till 2,590,000 R:dr. På sätt af den Kongl. Propositionen inhemtas, har Eders Kongl. Maj:t vid detta förslag utgått från den åsigt, att det belopp, som för jernvägsbyggnaderna för nästkommande år borde anvisas, skulle uppgå till jemnt 4,000,000 R:dr, eller samma belopp, som under år 1870 komme att för jernvägsbyggnader användas. Men ehuru således -- till följd af behovet att innevarande år godtgöra det förskott, som under år 1869 undantagsvis fått lyftas å 1870 års anslag till nordvestra stambanan -- sammanräknade beloppet af de medel, som under innevarande år blifva för jernvägsbyggnaderna disponibla, skulle komma att uppgå till 4,000,000 R:dr, har dock Riksdagen ansett betänkligt att äfven för nästkommande år anvisa en så stor summa. Allt sedan år

1867, då anslagen till jernvägsbyggnader nedsattes till 2,000,000 R:dr, har Riksdagen hyllat den åsigt, att ett långsammare, men stadigt fortskridande i afseende på jernvägsbyggnadernas utförande vore mera förenligt med landets sanna fördel, än deras alltför hastiga fortskyndande. Till följd af denna åsigt hafva ock jernvägsanslagen blifvit så begränsade, att de vid 1867 års riksdag bestämdes för år 1868

till . . . . .	R:dr 2,000,000: —
samt att vid 1868 års riksdag anvisades för år 1869 . . . . .	» 3,090,000: —
och att vid sistförflutna riksdag för år 1870 beviljades . . . . .	» 3,400,000: —

Om härtill lägges det af Riksdagen beviljade fyllnadsanslaget	
till innevarande års arbeten å nordvestra stambanan . . . . .	» 1,600,000: —
uppgår alltså summan af de för åren 1868, 1869 och 1870 beviljade byggnadsanslagen till . . . . .	R:dr 10,090,000: —

motsvarande i medeltal för hvarje af dessa år omkring 3,363,000 R:dr.

Riksdagen, som ansett att de medel, hvilka för nästkommande år skola till fortsättande af Statens jernvägsarbeten anvisas, icke böra öfverstiga nämnda medeltal, och, enligt hvad ofvan omförmäls, till fullbordande af arbetena å nordvestra stambanan beviljat 1,160,000 R:dr, har alltså till fortsättande af arbetena å norra och östra stambanorna för år 1871 anvisat ett belopp af endast Två millioner Riksdaler.

Vid jemförelse mellan Sevala och Sala-linierna befinnes att vägsträckningen från Stockholm öfver Sevala, Muren, Wansjö och Krylbo till Storvik blir 27,737 fot eller nära 0,8 mil kortare, men anläggningskostnaden, med afräkning af den redan färdiga banan mellan Stockholm och Upsala, 3,064,000 R:dr högre, än Sala-linien.

Beträffande härefter den riktning norra stambanan bör erhålla, så förekommer visserligen, att, om jernvägen skulle byggas i den af Eders Kongl. Maj:t föreslagna riktning, afståndet mellan Stockholm och Storvik skulle blifva något kortare, än om vägen toges öfver Upsala och Sala till Storvik; men denna skilnad i väglängd är dock så obetydlig, att densamma vid bestämmandet af banans sträckning icke bör tagas i beräkning. Deremot är den besparing i utgift af mera än tre millioner Riksdaler, som för Staten uppkommer genom antagande af Sala-linien, af den betydighet, att den förtjenar stort afseende, synnerligast om det kan visas, att nämnda riktning i ännu högre grad än Sevala-linien uppfyller det med norra stambanans anläggning afsedda ändamål. Men denna besparing i anläggningskostnad är derjemte af desto större vikt, som den uppkommer derigenom, att Staten redan eger en färdigbyggd stambana mellan Thureberg och Upsala af nära fem miles längd, hvars trafik kommer att vinna en betydlig tillökning i fall banan fortsättes från Upsala, hvaremot, om banan utlägges från Thureberg öfver Sevala, trafiken, på sätt i den Kongl. Propositionen jemväl finnes anmärkt, kommer att fördelas på två linier, hvaraf åtminstone endera ej kunde antagas återgälda de på dess byggande använda kostnader. Det torde nemligen icke kunna bestridas att den skilnad i trafik kostnad, som uppkommer, om norra stambanan fortsättes från Upsala öfver Sala, eller om den utlägges från Thureberg till Sevala, blir ganska betydlig. I ena fallet

kommer nemligen Staten att underhålla trafiken på en enda linie (Stockholm, Upsala, Sala, Storvik) med en längd af 20 mil 7,948 fot och i det andra på två linier, af hvilka den ena från Stockholm till Upsala har en

längd af . . . . . 6 mil 6,000 fot  
och den andra från Thureberg öfver Sevala till Storvik skulle blifva . 18 » 6,711 »  
eller tillhopa 24 mil 12,711 fot.

Då denna längdskilnad alltså uppgår till 4 mil 4,763 fot, skulle, äfven om de årliga utgifterna för drift och underhåll icke beräknas till mera än 30,000 R:dr per mil, genom Upsala—Sala-liniens antagande uppkomma en årlig trafikbesparing, öfverstigande 120,000 R:dr, som, kapitaliserade efter 6 procent, motsvarar ett kapital af mera än två millioner Riksdaler. Om härtill räknas den ofvan uppgifna besparingen i anläggningskostnad, uppgående till fullt tre millioner R:dr, skulle alltså, genom antagandet af Sala-linien, uppkomma en besparing af minst Fem millioner R:dr emot om jernvägen bygges från Thureberg öfver Sevala.

Då sålunda stambanans fortsättande från Upsala öfver Sala till Storvik medförer betydlig besparing, i förhållande till jernvägsanläggningen öfver Thureberg och Sevala, så har den frågan framställt sig, om antagandet af denna sednare linie kan medföra så stort ekonomiskt gagn framför Sala-linien, att den förra, oaktadt den större uppoffringen, dock borde föredragas den sednare.

I detta afseende förekommer väl att, på sätt Eders Kongl. Maj:t i Sin nådiga Proposition anført, Sevala-liniens antagande skulle underlätta anläggningen af en enskild jernväg af 4,8 mils längd mellan Sevala öfver Westerås till Köping, hvarför kostnaden, förutom nödig rörelsemateriel, beräknats till 2,000,000 R:dr, eller med sådan materiel till 2,416,666 R:dr, och för hvilken anläggning ett bolag, enligt uppgift, redan läser vara under bildande, med vilkor att dertill erhålles ett statsunderstöd, motsvarande  $\frac{1}{4}$ :del af anläggningskostnaden. Genom denna väg skulle alltså, i fall Thureberg—Sevala-linien komme till utförande, en oafbruten kommunikation norr om Mälaren erhållas mellan Stockholm och Köping—Hult-banan samt såmedelst med det öfriga stambanenätet. Men en sådan förening mellan norra stambanan och Köping—Hult-banan torde utan synnerlig svårighet kunna vinnas, äfven om Upsala—Sala-linien antages. Då anläggningen af denna sednare linie medförer en besparing af mera än fem millioner R:dr samt Staten såsom bidrag till anläggning af linien Köping—Westerås—Sevala skulle tillskjuta minst 500,000 R:dr, kunde, med betydligt mindre uppoffring än dessa  $5\frac{1}{2}$  millioner, åstadkommas anläggningen jernväg från Sala till Westerås eller en jernväg direkt mellan Sala och Köping med bibana till Westerås. Ehuru genom en sådan jernvägsanläggning afståndet mellan Stockholm och Köping samt emellan Stockholm och Westerås blefve omkring 4 mil längre, än om vägen förlägges från Köping öfver Sevala, synes dock denna omständighet icke böra tillmätas någon afgörande vikt, enär denna förlängning hufvudsakligen endast inverkar på fraktkostnaden under den mindre del af året då sjöfarten är stängd.

Det torde således kunna antagas att det hufvudsakligaste ändamålet, som med

jernvägens dragande öfver Sevala afses, eller att bereda en sammanbindning mellan Köping, Westerås och norra stambanan, lika väl och med större gagn, men med vida mindre kostnad kan vinnas, om en sammanbindningsbana anlägges mellan Köping och Sala, antingen öfver Westerås eller direkt, men med grenbana till sistnämnda stad.

Om man åter jemför de orter, hvilka Upsala—Sala-linien skulle komma att genomlöpa, med dem, hvilka angränsa Thureberg—Sevala-linien, så torde icke kunna nekas, att äfven, derest de trakter, hvilka omgifva hvardera linierna, icke kunna anses i någon afsevärd grad öfverträffa hvarandra i folkmängd, bördighet eller andra på trafiken inverkan förhållanden, linien Upsala—Sala kommer att framdragas på ett längre afstånd från Mälaren genom orter, som i följd deraf hafva vida större behof af förbättrade kommunikationsanstalter, än Thureberg—Sevala-linien, hvilken åter under första delen efter sin utgrening från Thureberg på en längd af mera än tre mil skulle komma att dragas nära stranden af de utaf mångfaldiga vikar genomskurna Bro och Håbo härader samt äfven på den återstående delen till Sevala skulle komma att löpa på ett ringa afstånd från Mälaren. Det är bekant att, om ock dessa trakter utöfver eget behof hafva icke så ringa tillgång på landtmannaprodukter, hvilka finna sin afsättning i hufvudstaden, transporten dit under större delen af året ombesörjes på ett för dessa slags varor särdeles billigt och bekvämt sätt genom en mängd större och mindre ångbåtar, som underhålla daglig kommunikation med hufvudstadens hamnar, och under vintertiden ifrån de orter, som ligga inom tre mils afstånd, med landtmannens egna dragare. För underlätandet af denna transport är således en jernvägsanläggning af behofvet mindre påkallad. Dertill kommer att en jernväg i detta fall hvarken i bekvämlighet eller billighet kan täfla med sjökommunikationen. Upsala—Sala-linien genomlöper deremot en trakt, som hittills saknar andra kommunikationsmedel, än vanliga vägar. Hvad särskildt beträffar den fördel, man förmenar, att hufvudstaden skulle hafva deraf att banan droges från Thureberg till Sevala, så torde icke böra förbises, att hufvudstaden, ehvad denna bana anlägges eller icke, alltid kan från norra stranden af Mälaren sjöledes påräkna samma tillförsel af lifsförnödenheter, som den linien Sevala-Thureberg skulle lemna, samt att följaktligen, om vägen förlägges från Upsala till Sala, en tillökning i denna tillförsel skall uppstå, hvilken icke i förra fallet skulle erhållas.

I anledning af hvad den Kongl. Propositionen innehåller derom att Thureberg—Sevala-linien »jemväl i strategiskt hänseende eger ett afgjort företräde», har Riksdagen ansett detta företräde icke vara af den öfvervägande vikt, att bestämmandet af norra stambanans riktning deraf hufvudsakligen skulle göras beroende.

Då således, enligt Riksdagens åsigt, företrädet bör lemnas åt den bland de föreslagna tvänne bansträckningarne, som medför största besparing i kostnaderna för dess bygande, underhåll och trafikering, då i öfrigt icke några öfvervägande fördelar skulle vinnas genom antagande af den längre och kostsammare linien, har Riksdagen ansett sträckningen från Upsala öfver Sala, Brovallen och Krylbo ega företräde framför den af Eders Kongl. Maj:t föreslagna sträckningen från Thureberg öfver Sevala till sistnämnda ställe.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt har Riksdagen beslutat:

a) att för år 1871 bevilja En million Riksdaler till fortsättande af arbetena å norra stambanan från Upsala till Sala och vidare öfver Bolandet, Brovallen och Krylbo till Storvik, samt att arbetena skola börja vid Upsala; och

b) att för år 1871 bevilja En million Riksdaler till fortsättande af arbetena å östra stambanan från Norrköping öfver Linköping och Mjölby till Nässjö; hvarförutan Riksdagen beslutat att vid fortsättningen af sistnämnda bana densamma skall anläggas med samma spårvidd och trafikförmåga, som vid de hittills anlagda stambanorna blifvit begagnade.

Derjemte får Riksdagen i underdanighet anhålla, det Eders Kongl. Maj:t täcktes anbefalla Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader att vid utförandet af dessa byggnader iakttaga all den sparsamhet, som med trafikens trygghet och banornas ändamålsenlighet kan vara förenlig.

Uti den nådiga Propositionen har Eders Kongl. Maj:t föreslagit, att Riksdagen måtte medgifva att, i händelse någon del af det vid nordvestra stambanan använda arbetsbefäl och manskap, som för kommande år för de öfriga stambanorna blifver behöfligt, icke under årets fortgång kan eljest lämpligen sysselsättas, ett belopp af högst 500,000 R:dr må af anslaget för sistnämnda banor redan under innevarande år användas till beredandet och företagandet af arbetena derå. Som likväl det belopp, hvilket kommer att för jernvägsarbetena under år 1870 utgå, uppgår till 4,000,000 R:dr, och Riksdagen ansett betänkligt att derutöfver öka innevarande års utgifter för ifrågavarande ändamål, hvilket dessutom icke synes vara af behofvet påkalladt, då arbetena å nordvestra stambanan icke förr än år 1871 skola vara fullbordade, har Riksdagen ansett Eders Kongl. Maj:ts förslag om användande redan under innevarande år af högst 500,000 R:dr utaf anslaget för östra och norra stambanorna icke böra bifallas.

Deremot har Riksdagen, i enlighet med hvad hittills i allmänhet blifvit i afseende på Statens jernvägsbyggnader iakttaget, samt Eders Kongl. Maj:t i den nådiga Propositionen jemväl äskat, medgifvit att det öfverskott, som möjligen kan uppkomma å anslaget till nordvestra stambanans fullbordande, må för annan stambana användas; samt att, vid jernvägsbyggnadernas utförande, af Eders Kongl. Maj:t må närmare bestämmas de orter, som stambana eller bandel, hvartill anslag varder beviljadt, skall genomgå, och de ställen, den bör anlöpa.

Riksdagen framhårdar etc.

Stockholm den 13 Maj 1870.