

N:o 85.

Ank. till Riksd. Kansli d. 21 April 1868, kl. 6 e. m.

Utlåtande, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga Proposition, angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader; dels enskilde motionärers framställningar angående statsanslag, låneunderstöd eller rüntegaranti för ifrågasatta jernvägsanläggningar, äfvensom angående anslag till bestridande af undersökningskostnader i afseende å föreslagna jernvägslinier.

(R. A.)

Efter att uti ofvanberörda nådiga Proposition (införd under N:o 12 i 1:sta Samlingen af Bihanget till Riksdagens protokoll) hafva erinrat, att de anslagsbelopp, som vid de två sednaste riksdagarne blifvit beviljade, anvisats uteslutande till fortsättning af nordvestra stambanan samt att, churu två andra för landet viktiga stambanor, hvilka hvar för sig till en del redan äro utförda, nemligen den östra och den norra, till följd häraf ännu icke blifvit fullföljda till för dem afsedda anslutningspunkter på de redan färdiga linierna, Kongl. Maj:t likväl, vid öfvervägande af de politiska, militära och ekonomiska skäl, hvilka tala för ett så skyndsamt fullbordande af den nordvestra stambanan, som låter sig förenas med tillbörligt afseende å de finansiella förhållandena, ansett, att äfven år 1869 inga medel skäligen kunna för någondera af de andra båda jernvägssträckningarne afses, har Kongl. Maj:t yttrat sig hysa den tillförsigt att, om ett någorlunda tillräckligt anslag för jernvägsarbetena under nämnda år beviljas, nordvestra stambanan icke skall för år 1870 kräfva större tillskott, än att under samma år början må kunna göras med fortsättande af Statens jernvägar äfven i andra riktningar.

Beträffande den kostnad, som, efter afräknande af de vid sednaste riksdag beviljade anslag, återstode för fullbordande af nordvestra stambanan, utgjorde densamma 9,270,000 R:dr; och med anledning af infordrad upplysning från Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader angående lämpligaste fördelningen af detta belopp på olika tider efter särskilda alternativ, hade Styrelsen meddelat följande beräkningar öfver hvad som hvarje år erfordrades, nemligen:

Bih. till Riksd. Prot. 1868. 4 Saml. 1 Afd. 40 Häft.

1

1:o för fullbordande af hela linien under loppet af år 1870, utan afseende å någon viss dels färdigblifvande förr än det öfriga:

under år 1869	R:dr 6,180,000: —
" " 1870	" 3,090,000: —
	Summa R:dr 9,270,000: —

2:o för fullbordande af hela linien år 1871, utan afseende å någon viss dels färdigblifvande förr än det öfriga:

under år 1869	R:dr 3,090,000: —
" " 1870	" 4,635,000: —
" " 1871	" 1,545,000: —
	Summa R:dr 9,270,000: —

3:o för hela liniens fullbordande år 1870 och färdigbyggande af linien *Christinehamn—Carlstad* redan år 1869:

under år 1869	R:dr 6,180,000: —
" " 1870	" 3,090,000: —
	Summa R:dr 9,270,000: —

4:o för hela liniens fullbordande år 1871 och färdigbyggande af linien *Christinehamn—Carlstad* år 1869:

under år 1869	R:dr 4,635,000: —
" " 1870	" 3,090,000: —
" " 1871	" 1,545,000: —
	Summa R:dr 9,270,000: —

hvarjemte, beträffande de under punkterna N:ris 1 och 3 gjorda förutsättningar af hela banans fullbordande år 1870, Styrelsen upplyst:

att på bandelen mellan Starsäter och Arvika, eller på 4 mil, icke allenast två tunnlar af tillsammans 2,800 fots längd och bankfyllningen öfver sjön Wermelen af 19,800 kubikstänger, utan äfven många högst betydliga bergsprängningar och jordfyllningar samt flera brobyggnader förekomma;

att, då under år 1868 endast det redan beviljade anslaget af 2,000,000 Riksdaler vore att påräkna, största delen af dessa arbeten skulle komma att utföras under åren 1869 och 1870 och dertill vara så tidigt fullbordade under år 1870, att banans ballastning och skenläggning äfven under samma år kunde verkställas;

att så betydliga arbeten, som de ofvannämnda, icke kunde på så kort tid fullbordas, utan under de mest gynnsamma väderleksförhållanden under åren 1869 och 1870;

samt att, i anseende till jordmånenus beskaffenhet, man hade att befara för trafikerande menliga sättningar å de höga bankarne, ifall trafiken derå skulle börja straxt efter deras fullbordande och således innan de erhållit nödig fasthet; — på grund af hvilket allt Styrelsen ansett, att banans fullbordande i sin helhet redan under år 1870 icke vore med säkerhet att påräkna, med mindre än att ett med 1,000,000 å 1,500,000 Riksdaler ökad anslag för år 1868 kunde åstadkommas, hvarigenom äfven arbetena till icke ringa besparing i kostnad skulle kunna ändamålsenligare anordnas och de olägenheter undvikas, som från ett forceradt arbete äro oskiljaktiga.

Vid öfvervägande af de sålunda från Byggnads-styrelsen framställda särskilda alternativ, och då hela nordvestra stambanans färdigblifvande år 1870 icke skulle på ett ändamålsenligt sätt kunna åstadkommas, utan att ett ganska betydligt tillskott för år 1868 blefve tillgängligt, men detta icke kunde under nuvarande förhållanden ifrågasättas, har Kongl. Maj:t funnit det alternativ, som afser hela liniens fullbordan år 1871 och färdigbyggande af linien Christinhamn—Carlstad år 1869, böra läggas till grund för Kongl. Maj:ts nädiga framställning till Riksdagen i detta ämne; och med hänvisning, i fråga om anskaffandet af de för ändamålet erforderliga medel, till hvad som i sådant hänseende blifvit föreslaget i sammanhang med Kongl. Maj:ts nädiga Proposition om Statsverkets tillstånd och behof, har Kongl. Maj:t alltså äskat, att för fortsättning år 1869 af jernvägsarbetena å nordvestra stambanan mellan Christinhamn och Arvika måtte af Riksdagen beviljas i rundt tal 4,650,000 Riksdaler.

I sammanhang med den Kongl. Propositionen, hvares hufvudsakliga innehåll, såvidt densamma angår nordvestra stambanan, Utskottet ofvan uppgifvit, har Utskottet ansett sig böra till behandling upptaga de inom Kamrarnes väckta och till Utskottet remitterade motioner, som innefatta framställningar rörande jernvägsarbetens utförande dels på Statens bekostnad och genom dess försorg, dels med understöd eller garanti af Staten. Dessa framställningar afse:

1:o. Östra stambanan.

Jemte det Kongl. Maj:t rörande denna bana erinrat, att, när densamma till utförande förekommer, dess hufvudriktning numera kan anses gifven, har inom Andra Kammaren blifvit föreslaget:

af Herr *A. A. Andersson* (uti motion N:o 111), att Riksdagen, för den händelse något statslån skulle komma att upptagas för jernvägsbyggnader, deraf måtte anslå en summa 10,609,487 Riksdaler till fullbordande af östra stambanan mellan Norrköping och Nässjö, samt att Riksdagen, såvida förenämnda yrkande icke skulle kunna bifallas, ville anslå 500,000 Riksdaler, att skyndsamt utgå, till förberedande arbeten å ifrågavarande stambana;

af Herr *Johan Erickson* (uti motion N:o 84), att, ifall något lån för jernvägsbyggnader kommer att upptagas, behöfliga medel måtte upplånas jemväl för färdigbyggandet af östra stambanan från Norrköping öfver Linköping till Nässjö jernvägsstation å södra stambanan; samt att, i händelse något lån ej kommer att upptagas, 500,000 Riksdaler måtte anvisas till företagande af förberedande arbeten på oftanämnda stambana.

2:o. Norra stambanan.

Beträffande de flera ifrågasatta olika förslag till utläggning af den norra stambanan i dess fortsättning från Upsala till Gefle—Dala jernväg, har Kongl. Maj:t uti ofvanberörda nädiga Proposition tillkännagifvit, att Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader, efter erhållet nädigt uppdrag, låtit anställa undersökningar samt öfver flera alternativ upprättat kostnadsförslag, hvarjemte Upsala läns landsting uti särskildt ingifven underdånig skrift uttalat den åsigt, att ifrågavarande bana vid dess fortsättande från Upsala borde dragas öfver Dalelven vid Gysinge eller Söderfors.

Derjemte har uti ingifna motioner blifvit yrkadt:

af Herr *J. A. Bovin* inom Andra Kamnaren (uti motion N:o 263), att för den händelse vid innevarande riksdag några medel, derom motionären anhölle, komma att anslås för fortsatta arbeten på den norra stambanan, riktningen af densamma, i öfverensstämmelse med Friherre Ericsons förslag, måtte bestämmas från Upsala till Sala och vidare till någon punkt på Gefle—Falu-banan;

af Herr *B. Benedicks*, likaledes inom Andra Kamnaren (uti motion N:o 76), att denna Riksdag måtte bevilja en summa af 500,000 Riksdaler för fortsättning, så fort sig göra låter, af norra stambanan från Upsala den kortaste vägen till någon anslutningspunkt på Gefle—Falu-banan, i enlighet med de af Kongl. Jernvägsstyrelsen upprättade och till Kongl. Maj:t ingifna förslag;

af Herr *Jan Andersson* inom samma Kamnare (uti motion N:o 277), att sträckningen af ifrågakomma jernväg från Sala måtte tagas öfver Avesta i stället för rakt på Storvik, och att i sammanhang härmed nödiga medel må anslås till bestridande af kostnaderna för denna jernväg;

af Grefve *Cronstedt, Fr.*, inom Första Kamnaren (uti motion N:o 58), att Riksdagen måtte bevilja ett anslag af 500,000 Riksdaler för påbörjande af en stambana, utgående från Stockholm—Upsala-banan öfver Almarastäk emot Sevalå.

3:o. Stambana mellan Nässjö och Oscarshamn.

Enligt hvad Kongl. Maj:ts nådiga Proposition gifver vid handen har denna bana, hvilken i anläggningskostnad beräknats till 6,893,297 Riksdaler, och om hvars utförande på Statens bekostnad flera särskilda framställningar inkommit, nu ånyo blifvit i underdånighet anmäld ej mindre af dertill utsedde särskilda komiterade, än af Oscarshamns stad och 52 kommuner i Calmar, Jönköpings och Kronobergs län; men då, på sätt ofvan är anfördt, de ifrågasatta anslagen för år 1869 till jernvägsbyggnader icke ens ansetts medgifva fullföljden af vare sig östra eller norra stambanan, hafva de gjorda framställningarne af Kongl. Maj:t ansetts icke för närvarande böra till någon åtgärd föranleda.

I afseende å denna bana har Herr *C. J. Svensén*, uti en inom Andra Kamnaren väckt motion (N:o 132), deri Herrar *Oscar Hedenberg* och *D. Danielsson* instämt, föreslagit, att Statens stambana från Göteborg öfver Falköping och Jönköping till Nässjö måtte på Statens bekostnad utsträckas till Oscarshamn, och att Riksdagen nu må bevilja ett belopp af 500,000 Riksdaler att utgå till förberedande arbeten å denna bana.

4:o. Stambana mellan Carlskrona, Wexjö och Calmar.

Med erinran, att Kongl. Maj:t uti sin till 1865—1866 års riksdag afåtna nådiga Proposition N:o 47 tillkännagifvit, att till stambana mellan Wexjö, Calmar och Carlskrona fullständiga planer, ritningar och kostnadsförslag äro uppegjorda, och att "således synes intet hinder möta för vägens påbegynnande", har Herr *G. C. Witt*, uti en inom Andra Kamnaren väckt motion (N:o 213), föreslagit, att Riksdagen måtte anslå etthundratusen (100,000) Riksdaler att ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för att, till lindrande af nöden inom Blekinge och närliggande trakter, användas för sådana arbeten å stambana mellan Carlskrona, Wexjö och Calmar,

hvarigenom en större arbetsstyrka kan sysselsättas, utan att någon väsentlig del af beloppet behöfver utgå för materialier.

5:o. Jernväg mellan Lidköping och Håkantorp.

Åberopande sin vid sistlidne riksdag inom Andra Kammaren väckta motion (N:o 94) har Herr *Willh. Nilson*, uti en inom samma Kammare nu ånyo väckt motion (N:o 226), föreslagit, att Riksdagen till anläggande af en bibana mellan Lidköping och Håkantorp af lika spårvidd, eller fyra fots, som Uddevalla—Herrljunga-jernvägen eger, måtte bevilja ett låncunderstöd af 598,800 Riksdaler Riksmynt på enahanda vilkor, hvarunder sistnämnda bana vunnit Statens understöd.

6:o. Jernväg mellan Mariestad och Moholm.

På de skäl, som Herr *A. Grenander* anført uti sin under N:o 84 vid sistlidet års riksdag väckta motion, har bemälda motionär nu (uti motion N:o 227) förnyat sin anhållan, att Riksdagen måtte bevilja ett låncunderstöd af 452,000 Riksdaler Riksmynt, att utgå med 226,000 Riksdaler under hvardera af åren 1869 och 1870 till det bolag, som bildat sig för anläggande af en jernväg mellan Mariestad och Moholm, och detta på lika vilkor med dem, hvilka vid 1862 och 1863 årens riksdag bestämdes för låncunderstöd till jernvägsanläggningen mellan Wexjö och Alfvestad samt flera andra bibanor.

7:o. Utsträckning af Hudiksvalls jernväg.

För ofvannämnda jernvägs utsträckning från Forssa station till stranden vid Forssån har blifvit föreslaget, inom Första Kammaren af Herr *L. Landgren* (motion N:o 40) och inom Andra Kammaren af Herr *P. Staaff* (motion N:o 35), att Riksdagen måtte såsom lån bevilja två tredjedelar af kostnaden med 156,666 Riksdaler 67 öre, att utgå på möjligen fordelaktigaste ränte- och amorteringsvilkor.

8:o. Jernväg mellan Frövi och Falun.

I ändamål att berörda jernvägsanläggning må utan direkt statsbidrag tillvägbringas har Herr *Harald Ericsson*, uti en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 183), föreslagit, att Riksdagen måtte besluta att åt det bolag, som under en tid af två år kan varda bildadt för anläggande af en jernväg mellan Frövi och Falun, bevilja en räntegaranti af 6 procent å det verkliga anläggningskapitalet, dock icke öferskridande det belopp, som af Kongl. Maj:t, efter i vederbörlig ordning föranstaltad granskning af anläggningsplanen, kan varda fastställt.

Innan Stats-Utskottet inlåter sig i pröfning af de sålunda dels af Kongl. Maj:t, dels af enskilde motionärer gjorda framställningar, anser sig Utskottet böra erinra, att Kongl. Maj:t uti sin nådiga Proposition angående Statsverkets tillstånd och behof yttrat den åsigt, att utöfver den upplåning, som erfordras för fyllande af Riksgälds-kontorets behof, upplåning jemväl måste ega rum för anskaffande af de medel, hvilka vid innevarande riksdag varda till jernvägsanläggningar beviljade. Behovet af en sådan upplåning är ock numera satt utom allt tvifvel. Af de beräkningar öfver statsregleringen för år 1869 samt den utredning af Riksgälds-kontorets kassaställning under innevarande och nästkommande år, som Utskottet skall uti särskildt Memorial framlägga, inhemtas, bland annat, att Riksgälds-kontorets utgifter under innevarande år antagits komma att öfverstiga dess nu påräknliga inkomster med omkring 13,800,000 Riksdaler, hvartill ytterligare bör läggas hvad Riksgälds-kontoret kan komma att till Statskontoret utgifva i följd deraf, att sistnämnda Kontors inkomster för åren 1867 och 1868 sannolikt icke uppgå till det belopp, som för bestridandet af dess utgifter under samma år är i Riks-staten beräknadt. Beträffande Riksgälds-kontorets ställning för år 1869, så har Utskottet i förberörda Memorial ådagalagt, att äfven för sistnämnda år uppkommer en brist, som, med afräkning af hvad Utskottet kommer att föreslå för fortsättande af 1869 års arbeten å nordvestra stambanan, uppgår till mer än 4,000,000 Riksdaler. Vid sådant förhållande, och då Statens tillgångar alltså för närvarande icke medgifva, att jernvägsarbetena fortsättas i någon större omfattning, samt det följaktligen vore mindre välbetänkt att på flera arbetsföretag fördela det belopp, som för jernvägsbyggnader vid innevarande riksdag kan varda anvisadt, får Utskottet hemställa, att Riksdagen, i likhet med hvad Kongl. Maj:t uti ofvau-berörda nådiga Proposition föreslagit, måtte besluta,

att alla de medel, hvilka vid innevarande riksdag för jernvägsbyggnader beviljas, uteslutande skola användas till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan.

I händelse af bifall härtill, läser

något särskildt yttrande öfver de af enskilde motionärer gjorda, här ofvan upptagna framställningar, rörande jernvägsarbetens utförande, dels på Statens bekostnad, dels med direkt understöd af statsmedel, icke erfordras.

Hvad särskildt angår den af Herr *Harald Ericsson* väckta motion om beviljande af räntegaranti åt det bolag, som inom två år kan varda bildadt för anläggning af en jernväg mellan Frövi och Falun, så, enär någon plan för ifrågavarande väganläggning ännu icke blifvit behörigen fastställd och till efterrättelse antagen, hvadan Utskottet saknar tillförlitlig grund för bedömandet af omfånget utaf den ansvarighet, Staten sålunda skulle komma att sig åtaga, samt det i alla händelser torde vara betänkligt att, under nuvarande förhållanden, i hvilken form som helst för ifrågavarande ändamål ikläda Staten några förbindelser, hemställer Utskottet,

att Herr *Ericsson*s ifrågavarande motion må lemnas utan afseende.

Bestämmandet af den summa, som till arbeten å nordvestra stambanan år 1869 bör anvisas, är i hufvudsaklig mån beroende af de grundsatser, som komma att följas för de återstående stambanornas fortsättning under en följd af flera år. I detta afseende hafva förnämligast tvänne meningar sökt göra sig gällande. Å ena sidan har man ansett, att jernvägsanläggningarne borde fortskyndas och särskildt för sådant ändamål ett större utländskt lån ytterligare upptagas. Å andra sidan åter förmenar man, att ett något långsammare men stadigt fortskridande vore

mera förenligt med landets sanna fördel. Utskottet ansluter sig till denna sednare åsigt. Om det än må kunna sägas att, då en upplåning i alla händelser, under närvarande förhållanden, icke kan undvikas för att fylla Statens öfriga behof, det vore skäl att öka densamma med det belopp, som erfordras för fullbordandet af den nordvestra stambanan eller åtminstone så, att det af Kongl. Maj:t äskade belopp må kunna beviljas, så bör dock tagas i betraktande, att Riksgälds-kontoret till betäckande af ränta och amortering ensamt å de lån, som hittills för bestridande af utgifterna till jernvägsbyggnader blifvit af Staten upptagna, måste under en lång följd af år vidkännas en utgift af mera än fyra och en half millioner Riksdaler och att ett fortsatt anlåtande af låneutvägen utöfver det oundgängliga kommer att medföra ytterligare ansträngningar af landets krafter för att bära den ränte- och amorterings-utgift, som häraf blir en följd. Under sådant förhållande synes det icke vara försigtigt, att bedriva jernvägsarbetena hastigare, än att den tillökning i netto-behållningen, som kan väntas af den stigande trafikinkomsten utaf redan fullbordade jernvägar, till fullo betäcker och öfverstiger annuiteterna för de nya lån, som för jernvägsanläggningarne upptagas. Hvad angår beloppet af den upplåning, som nu skulle kunna ega rum, utan att behöfva för ränte- och amorterings-utgifter öka beskattningen, så torde böra erinras, att Riksgälds-kontorets för den närmaste framtiden till dessa utgifter disponibla tillgångar icke lära medgifva anvisandet af ränta och amortering å något betydligare lånebelopp utöfver hvad som i allt fall erfordras till reglering af Riksgälds-kontorets närvarande ställning. Utskottet har derföre trott sig böra begränsa 1869 års anslag till nordvestra stambanan såväl inom den summa, hvilken betingas af ofvan anförda omständigheter, som äfven med hänseende till möjligheten att sedermera utan ytterligare utländsk skuldsättning framgent fortsätta jernvägsbyggnaderna i jemn och stadig, om ock förminskad skala. Den ekonomiska förlust, som i afscende på sjelfva byggnadskostnaden af detta långsammare tillvägagående möjligen uppkommer, motväges å andra sidan, enligt Utskottets förmenande, uti icke ringa grad af åtskilliga fördelar. Till dessa kunna räknas: möjligheten af en önskvärd förenkling i byggnads-administrationen, undvikande af de olägenheter, som större förändringar i arbetare-personalens antal medföra, samt säkerhet för den inhemska industrien att kunna beräkna jernvägarnes årliga behof af nödiga materialier. I alla händelser skulle Statens stambanor på sådant sätt antagligen kunna blifva färdiga inom en tid af omkring tio år härefter. Det uppskof af tilläfvventyrs fem år, som för stambanornas öppnande i deras helhet härigenom skulle inträffa, anser Utskottet för Staten utgöra en mindre förlust, än erläggandet af några och trettio års annuiteter på ett upplånadt byggnadskapital. Till följd af hvad sålunda blifvit anfördt, anser sig Utskottet nu ej böra för jernvägsarbetenas fortsättande föreslå ett högre belopp, än som motsvaras af den i Kongl. Maj:ts Proposition upptagna nettoinkomsten af jernvägstrafiken å Statens stambanor, och hemställer derföre,

att Riksdagen måtte till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan för år 1869 till utgående från Statskontoret på extra stat anvisa en summa af två millioner tvåhundra-femtio-tusen Riksdaler.

I hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad tillförene i allmänhet blifvit i afscende å Statens jernvägsbyggnader bestämdt, har Kongl. Maj:t uti sin först ofvan anförda Proposition (N:o 12) föreslagit,

att till Kongl. Maj:t må varda öfverlemnadt att vid jernvägsarbetenas utförande närmare bestämma de orter, som statsbana eller bandel, hvartill anslag varder beviljad, skall genomgå, och de ställen, den bör anlöpa; samt

att Kongl. Maj:t må af byggnadsanslaget använda hvad som erfordras till anställande af undersökningar med afseende å framtida fortsättande af stambanorna inom de trakter, der Kongl. Maj:t kan finna skäligt att låta dylika undersökningar anställa; dock att till detta ändamål icke användas mer än högst 25,000 Riksdaler.

Jemte det Utskottet får upplysa, att dessa bestämmelser varit vid flera föregående riksdagar meddelade, dock utan begränsning af rättigheten att till undersökningskostnader af ifrågavarande beskaffenhet använda någon del af byggnadsanslaget, hemställer Utskottet,

att Riksdagen måtte bifalla hvad Kongl. Maj:t i förenämnda hänsenden föreslagit.

I sammanhang härmed får Utskottet anmäla, att Friherre *Bildt, G.*, uti en inom Första Kammaren väckt motion (N:o 70), föreslagit, att, derest till följd af derom väckta förslager, Riksdagen finner lämpligt att, vid beviljandet af det utaf Kongl. Maj:t äskade anslag till jernvägsundersökningar, uttala någon åsigt eller anhållan om föremålet för dessa undersökningar, dervid företrädesvis måtte komma i betraktande den af Stockholms Stadsfullmäktiges Berednings-utskott förordade linie, som, utgående från Thureberg vid Stockholm—Upsala-banan öfver Almarastäk och Sevallå, går till Norbergs samt vidare öfver Smedjebacken till Grängesbergs malmfält mot Insjön i Dalarne.

Då motionärens framställning endast afser den händelse, att Riksdagen finner lämpligt att, vid beviljandet af det utaf Kongl. Maj:t äskade anslag till jernvägsundersökningar, uttala någon åsigt eller anhållan om föremålet för dessa undersökningar, men Kongl. Maj:ts dispositionsrätt öfver ifrågavarande anslag icke torde böra genom uttalandet af en sådan åsigt eller anhållan inskränkas, hemställer Utskottet,

att Friherre Bildts ifrågavarande motion icke må till någon åtgärd förordas.

Slutligen har Utskottet till pröfning förhaft en af Herr *Nordenfelt, L.*, likaledes inom Första Kammaren väckt motion (N:o 28), att Riksdagen måtte besluta att till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett extra anslag af 15,000 Riksdaler med anhållan, att Kongl. Maj:t behagade dermed låta verkställa en utredning om hvilket inflytande en jernväg, utgående från jernvägen mellan Örebro och Köping till sjön Siljan och Falun, dels snart efter dess fullbordande, dels ock i framtiden kan antagas utöfva på nettointkomsten af Statens jernvägstrafik och på landets metalltillverkning och näringsförhållanden i allmänhet, äfvensom om hvilken ränta på byggnadskostnaden en sådan jernväg kan antagas lemna.

Under hänvisning i öfrigt till de i fråga om Frövi—Falu-jernväg utgifna tryckta afhandlingar, motioner och Stats-Utskottets Utlåtanden från föregående riksdagar, har motionären till stöd för sitt förslag anført:

att kommuner och enskilde personer utgifvit tillsammans öfver 30,000 Riksdaler för undersökningar och utredningar för ifrågavarande jernväg;

att den utredning, som derigenom blifvit vunnit, oakadt det fördelaktiga resultat den visat, icke synes hafva ingifvit förtroende hvarken hos kapitalister, emedan tillräcklig aktieteckning ej kunnat erhållas i det bolag, för hvilket Kongl.

Maj:t

Maj: den 21 December 1865 fastställt bolagsreglor, eller hos Statsmagterna, emedan de hittills icke på något sätt bidragit till befrämjande af nämnda jernvägsföretag;

att en officieel utredning angående ifrågavarande ämne borde, om den utfaller fördelaktigt, ingifva ett sådant förtroende, hvilket vore af vigt för vinnande af aktieteckning, synnerligen i England;

att, om en jernväg anlägges i ofvannämnda rigtning, det, enligt de uppgifter motionären från England erhållit, vore högst sannolikt, såväl att de rikare malmerna med fördel kunna dit exporteras, som ock att cokes och stenkol med fördel kunna användas för tillverkning af jern och andra metaller hvarsomhelst utefter jernvägen, hvarigenom Svenska metalltillverkningen skulle höjas mer, än som på något annat sätt torde kunna åstadkommas;

att de uppgifter, som blifvit samlade angående detta jernvägsföretag och de delar af landet det skulle gagna, åtminstone torde ådagalägga, att derstädes finnas så stora tillgångar af malm, skog och vattenkraft, hvilka nu icke kunna tillgodogöras, att de väl förtjente Statsmagternas uppmärksamhet och en utredning om hvilken afkastning dessa nu döda kapital genom en jernvägs anläggande kunna lemna.

Utskottet har, vid bedömandet af förevarande fråga, icke kunnat förbise att om Staten genom sin försorg och på sin bekostnad låter verkställa en utredning af ifrågavarande beskaffenhet, icke för att låta utföra jernvägsanläggningen för egen räkning, utan endast i ändamål att åt företaget skaffa ett förtroende, som det måhända icke lyckats enskilde intressenter att åt detsamma bereda, så måste Staten derigenom anses hafva åtagit sig ansvarighet för utredningens tillförlitlighet samt i och med detsamma jemväl hafva iklädt sig ett slags garanti för företagets lyckliga utgång. Denna är dock beroende af en mängd omständigheter och förhållanden, som det icke är möjligt att på förhand med någon visshet beräkna. Vid sådant förhållande, och då det icke torde vara lämpligt, att Riksdagen nu anvisar medel till bekostande af undersökningar, som afse enskilda jernvägsanläggningar, då, såsom ofvan är visadt, tillgångar saknas att bestrida utgifterna för de redan påbörjade stambanornas skyndsammare fortsättande, har Utskottet ansett sig böra hemställa,

att Herr Nordenfelts ifrågavarande motion icke må till någon åtgärd föranleda.

Stockholm den 22 April 1868.

Arv. Fr:son Posse.

Reservationer:

I anledning af Utskottets hemställan, angående anslag till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan:

af Herr C. F. Wærn: "I afseende å det belopp, som för år 1869 bör anvisas till fortsättande af nordvestra stambanan, har jag varit af skiljaktig åsigt emot

Bih. till Riksd. Prot. 1868. 4 Saml. 1 Afd. 40 Häft.

Stats-Utskottets pluralitet, i det att jag nemligen anser, att arbetena å denna bana böra så ställas, att den sednast år 1871 kan blifva fullbordad; och då dertill fordras ett anslag för år 1869 af minst 3,090,000 Riksdaler, får jag därför tillstyrka, att detta belopp måtte beviljas. Mina motiver för detta tillstyrkande framgå ur den promemoria Öfverste Beijer, på min begäran, haft godheten utarbета öfver de förluster, hvilka genom fördröjd byggnadstid ådragas Statsverket; och jag upptager därför denna, härjemte bilagda, promemoria såsom en del af min reservation.“

af Herr *Leijonancker*, som, med instämmande i Utskottets motiver, dock ansåg att anslagssumman kunde och borde höjas till 3,090,000 Riksdaler, för att ej försvåra möjligheten af att få banan färdig år 1871.

af Herr *C. A. Larsson*.

I anledning af Utskottets yttrande öfver Herr L. M. Nordenfelts motion om anslag för utredning af det inflytande, anläggningen af en jernväg från Örebro—Köping-banan till Falun kan utöfva på Statens jernvägstrafik m. m.:

af Herr *C. F. Wærn*: “Emot Stats-Utskottets afstyrkande af Herr L. M. Nordenfelts motion om undersökning af möjligheten och fördelarne af tillgodogörande utaf den stora mineralrikedom, landet eger uti det distrikt, som genom Frövi—Falun-banan skulle bringas i beröring med rikets öfriga delar, får jag mig reservera och såsom min reservation upptaga Riksgälds-afdelningens förslag till utlåtande i denna del, så lydande:

“Vid denna frågas behandling har Utskottet tagit kännedom om den utredning angående den föreslagna jernvägen mellan Frövi och Falun, som finnes intagen uti Stats-Utskottets vid 1866 års riksdag under N:o 80 afgifna Utlåtande (sid. 46—53), och på grund af hvilken utredning Utskottet uttalat den åsigt, “att bland alla de vid nämnda riksdag föreslagna enskilda jernvägsanläggningar ingen syntes Utskottet vara af så stor vikt eller kunna i så hög grad medverka till utvidgandet af Sveriges jernhandtering samt befrämjandet afven i öfrigt af landets industriella utveckling och ekonomiska västånd, som den ifrågavarande jernvägsanläggningen.“ Då likväl, på sätt motionären uppgifvit, den utredning, som genom verkställda undersökningar vunnits, oaktadt det fördelaktiga resultat de visat, icke synes hafva ingifvit tillräckligt förtroende i afseende på uppgifternas tillförlitlighet, men det onekligen är i hög grad önskligt att erhålla full visshet, om och i hvad mån en jernvägsanläggning i den föreslagna riktningen kan vara af den vikt och medföra det gagn, som dessa undersökningar och utredningar haft för ändamål att ådagalägga, har Utskottet, enär en sådan visshet icke torde kunna vinnas med mindre, än att officiella undersökningar, på sätt motionären föreslagit, ega rum, ansett sig böra hemställa,

att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition anvisa ett extra anslag af femtontusen Riksdaler att från Riksgälds-kontoret utgå, på det Kongl. Maj:ts må komma i tillfälle låta verkställa utredning om det inflytande en jernväg, utgående från jernvägen mellan Örebro och Köping till sjön Siljan och Falun, dels inom någon kortare tid efter dess fullbordande, dels ock i framtiden kan antagas utöfva på nettoinkomsten af Statens jernvägstrafik och på landets metalltillverkning och näringsförhållanden i allmänhet, äfvensom om hvilken ränta på byggnadskostnaden en sådan jernväg kan antagas lemna.“

Häruti hafva instämt: Herrar *Leijonancker* och *C. A. Larsson*.

Promemoria

rörande fullbordandet af den återstående delen af Nordvestra stambanan emellan Christinehamn och Arvika.

Den ännu återstående delen af ifrågavarande stambana utgör en längd af 10 mil 13,724 fot och erfordrar en kostnad utöfver redan dertill beviljade statsanslag af 9,270,000 Riksdaler. Å denna linie förekomma, isynnerhet på de närmast Arvika belägna 4 milen af dess längd, högst betydliga jordfyllningar och bergsprängningar. Förutom banken i sjön Wermelen, som ensamt erfordrar ett fyllningsarbete af omkring 90,000 kubikfamnar, och två tunnlar, hvaraf en af 1,850 och en af 900 fots längd, förekomma derjemte flera större bankfyllningar af från 10,000 ända till 20,000 kubikfamnar innchäll samt åtskilliga bergsprängningar af 1,000 ända till 4,500 kubikfamnar. Med hänsyn till dessa stora arbeten i förening med den svårarbetade, af så kallad gäslera bestående jordmånen, som hela denna jernvägslinie med få undantag öfvergår, samt de mycket knappa tillgångarne på tjeuligt ballastgrus i jernvägsliniens närhet, erfordrar oftanämnda stambana för fullbordan i sin helhet en arbetstid, sträckande sig öfver tre somrar.

Den kortaste tiden, på hvilken nordvestra stambanan kan fullbordas, är således inom 1870 års utgång, förutsatt att de för arbetets ändamålsenligaste bedrivande erforderliga medel vore att på därför lämpliga tider tillgå.

Då nu frågan om anslags beviljande för arbetenas fortsättning å denna bana snart förekommer till afgörande vid riksdagen, och meningarne tyckas vara delade om det under nuvarande förhållanden för landet nyttigaste och ändamålsenligaste sätt att bedriva ifrågavarande arbeten med afseende å tiden för deras fullbordan, har jag ansett mig böra lemna de upplysningar, som kunna bidraga till bedömande af denna viktiga fråga och för detta ändamål låtit uppgöra bifogade tabell, som utvisar såväl de erforderliga årliga anslagen, som de årliga styrelse- och förvaltningskostnaderna, äfvensom årliga räntorna för de på byggnaderna använda anslagen från år 1867, då denna stambandel påbörjades, till dess fullbordan, under följande förutsättningar med afseende å tiden, inom hvilken denna sednare kan ske:

1:o) Att stambanan fullbordas redan under år 1870.

2:o) Att stambanan, på sätt Kongl. Majt i sin till denna Riksdag afåtna nådiga Proposition (N:o 12) föreslagit, fullbordas år 1871, och

3:o) Att arbetena endast bedrivas med ett årligt anslag motsvarande den öfverblifna behållningen af trafikinkomsten å Statens öfriga stambanor, i hvilket fall stambanan icke kan fullbordas förr än vid 1872 års utgång.

I denna jemförelsetabell är för alla alternativen ej någon kostnad för år 1867 påförd för Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader, emedan byggnadsanslaget detta år var obetydligt och byggnaden af andra stambanor äfven då pågick, men deremot är hela nämnda kostnad påförd denna stambana under de återstående åren.

Aflöningen för arbetsbefälet och öfrige tjänstemän samt förvaltningen på sjelfva arbetslinien är beräknad i procent af årliga anslaget, dels med afseende å det förhållande, som deri egt rum vid de redan utförda stambanorna, och dels med hänsyn till det sätt, hvarpå arbetet måste inrättas för att under den för hvarje alternativ beräknade tid kunna medhinnas. Beträffande de i sjetta kolumnerna upptagna räntor har jag, utgående från den åsigten att för kostnadernas rätta bedömande för ett allmänt företag, sådant som denna stambana, som utföres

med upplånade medel, räntorna på de under byggnadstiden använda medel äfven böra tagas i beräkning ända till dess företaget blifvit fullbordadt, efter hvilken tid det måste anses lemna en direkt behållen inkomst eller vinst motsvarande räntan å alla de derpå nedlagda kostnader, eller också tillskynda landet indirekta fördelar, motsvarande dessa räntor, påfört för hvarje år 6 procent ränta af de föregående årens använda anslag. Men då icke någon ränta är tillagd de för ett arbetsår successivt använda medel, har såsom ersättning härför och för mera enkelhet i beräkningen ränta blifvit för alla tre alternativen tillagd äfven för året efter stambanans fullbordan; och om denna ränteberäkning än icke skulld vara fullkomligt exakt, inverkar den icke felaktigt på jmförelsen mellan de särskilda alternativen.

Granskar man de resultat, som beräkningarne för de särskilda alternativen å bifogade jmförelsetabell angifva, finner man att, om nordvestra stambanan enligt första alternativet fullbordas år 1870, styrelse och alla öfriga förvaltningskostnader tillsammans med räntorna för alla de derpå använda kostnader skulle komma att uppgå till ett belopp af 1,926,900 Riksdaler, och om stambanan enligt det andra alternativet fullbordas under år 1871, skulle samma kostnader komma att uppgå till 2,481,500 Riksdaler; samt om banan enligt tredje alternativet fullbordas år 1872 uppgå dessa kostnader till 2,864,290 Riksdaler.

En skilnad i dessa kostnader af 554,600 Riksdaler förefinnes således mellan det första och andra alternativet, det första till fördel, och en skilnad af icke mindre än 937,390 Riksdaler emellan det första och tredje alternativet, det första till fördel, samt en skilnad af 382,790 Riksdaler emellan det andra och det tredje alternativet, det andra till fördel.

Men äfven om man vid jmförelsen emellan dessa tre alternativ skulle helt och hållet åsidosätta de i sjetta kolumnen upptagna ränteberäkningarne och endast fästa sig vid de i tredje och fjerde kolumnerna å bifogade tabell upptagna kostnader, så finner man deraf, att dessa kostnader sammanräknade uppgå för första alternativet till 460,700 Riksdaler, för det andra alternativet till 551,900 Riksdaler, samt för det tredje till 711,490 Riksdaler, och att således en besparing eller skilnad af 91,200 Riksdaler uppkommer emellan det första och andra alternativet, samt af 250,790 Riksdaler emellan det första och tredje, det första alternativet till fördel, och att en skilnad i dessa kostnader af 159,590 Riksdaler uppkommer emellan det andra och tredje alternativet, det andra till fördel.

Det framgår tydligen och klart häraf att, antingen man fäster afseende på under byggnadstiden upplupna räntor å anläggningskostnaderna eller icke, så är det ändamålsenligast och mest ekonomiskt att så skyndsamt som möjligt fullborda nordvestra stambanan, äfvensom att detta förfaringssätt är det bästa och mest praktiska medlet att till det minsta möjliga reducera styrelse- och förvaltningskostnaderna; ty äfven om sjelfva styrelsekostnaderna för Statens jernvägsbyggnader, på sätt Styrelsen i sin till Kongl. Civil-departementet afgifna och i Kongl. Maj:ts ofvan omförmälda nådiga Proposition åberopade skrifvelse foreslagit, reduceras till 35,000 Riksdaler årligen, så uppgår den besparing, som derigenom skulle kunna vinnas för alla åren 1869—1872, till endast 60,000 Riksdaler, och då den i fjerde kolumnen i jmförelsetabellen upptagna kostnaden för förvaltningen på arbetslinien icke kan minskas, så blifver i alla fall skilnaden emellan första och tredje alternativet 190,790 Riksdaler.

Då man sokt framhålla att styrelse- eller administrationskostnaderna för Statens jernvägsbyggnader varit höga i jmförelse med desamma å de under de sednare åren utförda enskilda jernbanorna, anser jag mig i detta hänseende böra

upplysa, att, enligt hvad Styrelsen i sin till Kongl. Civil-departementet den 23 sistslidne December afgifna skrifvelse visat, kostnaderna för sjelfva Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader under åren 1863—1866 uppgått per medium till 0,77 procent af de under åren lyftade statsanslagen. Läggas härtill kostnaderna för aflöningen för ingenjörer och öfrige tjänstemän samt för förvaltningen å arbetslinierna, hvilka efter gjorda beräkningar under samma tid per medium uppgått till 3,2 procent af medeltalet af årligen använda statsanslag, så uppgå samtliga styrelse- och förvaltningskostnaderna till 3,97 procent af anslagen.

Skulle nordvestra stambanan fullbordas år 1870 enligt det första alternativet, komma merberörda kostnader att uppgå till endast 3,91 procent af hela anslaget 11,770,000 Riksdaler.

Enligt mig meddelade tillförlitliga uppgifter, hafva motsvarande kostnader å Landskrona-banan, för hvilken vid 1865 års slut utbetalts 1,501,950 Riksdaler 80 öre, vid samma tid uppgått till 66,123 Riksdaler 41 öre, eller således till 4,4 procent. Skulle för de öfriga banorna lika tillförlitliga uppgifter rörande ifrågavarande kostnader meddelas, skall det sannolikt befinnas, att dessa kostnader uppgått till ej ringare procent af anläggningskostnaderna.

Då man härjemte tager i öfvervägande, att Statens jernvägsbyggnader omfattat sex särskilda från hvarandra skiljda stambanor, att Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader under tiden haft att ombesörja så väl ganska omfattande undersökningar som flera andra uppdrag, hvilka icke ifrågakomme vid enskilda smärre jernvägsanläggningar, samt att en strängare kontroll och ett mera noggrannt och detaljeradt redovisningssätt måste vid Statens banor iakttagas, än som vid enskilda jernvägsbyggnader är behöfligt, så torde man finna, att detta omdöme rörande förvaltningskostnaderna vid Statens jernvägsbyggnader icke grundar sig på en riktig jämförelse mellan de olika förhållanden, som vid dessa särskilda jernvägsanläggningar ega rum.

Men utom dessa ekonomiska skäl, som tala för ett skyndsamt fullbordande af ifrågavarande stambana, finnas andra ganska afsevärda och på sjelfva arbetskostnaderna inverkan förhållanden, som vid denna frågas bedömande enligt min åsigt icke böra lemnas utan afseende. Allt sedan Statens jernvägsbyggnader år 1855 påbörjades har ej någon för sjelfva jernvägsarbetena så gynnsam konjunktur som den nuvarande egt rum, då tillgången på arbetare, i besittning af genom flerårig vana högt uppdrifven arbetsskicklighet, varit så stor som under den närvarande, eller då prisen på för byggnaderna erforderliga materialier af alla slag varit så billiga som nu; och då dertill kommer, att Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader nu är i tillfälle att disponera öfver en befälspersonal med mångårig erfarenhet och bepröfvad skicklighet, samt dessutom har till sitt förfogande ganska betydliga förråd af inventarier från de redan fullbordade stambanorna, hvilka icke utan kännbar förlust skulle kunna genom försäljning realiseras och hvilka, om de obegagnade få kvarligga, icke allenast årligen försämras, utan äfven medföra icke ringa förvaringskostnader, så synes det som om man borde draga fördel af denna konjunktur, som, churu för landet i allmänhet mindre gynnsam, är för jernvägsarbetena fördelaktig, och hvilken sannolikt blifver af kort varaktighet, men, rätt begagnad, kan medföra icke obetydliga besparingar i de beräknade anläggningskostnaderna.

Vid förutnämnda jämförelse af fördelarne emellan ett skyndsammare eller mera långsamt tillvägagående med nordvestra stambanans fullbordande har afseende icke blifvit fästadt vid de stora och alhnanna fördelar, som desto förr tillskyndas landet, ju tidigare denna stambana fullbordas. För bedömande häraf måste man taga i betraktande, att den nordvestra stambanan, hvarpå redan icke obetydliga

kostnader blifvit nedlagda ej utgör någon isolerad jernbana, utan en förbindelse emellan de öster om dess nuvarande ena ändpunkt, Christinehamn, redan för trafik öppnade jernvägar med de vester om dess andra ändpunkt, Arvika, utgående och inåt Norge sig sträckande jernbanor. De förra utgöras af stambanor och dermed omedelbart förenade bibanor, för närvarande en sammanräknad längd af icke mindre än 135 mil, och de sednare en sammanräknad längd af 36,83 Svenska mil, hvaraf 33,03 mil inom Norge. Den sammanräknade längden af jernbanor, som genom den återstående delen af nordvestra stambanans fullbordande skulle komma i omedelbar förbindelse med hvarandra, kommer således att utgöra 182,16 Svenska mil.

Att på förhand uppställa tillförlitliga beräkningar öfver den inverkan, som en sådan förbindelse skulle komma att utöfva på trafikinkomsterna å våra öfriga stambanor, är icke möjligt, men den erfarenhet, som vunnits vid våra redan trafikerade stambanor, tror jag lemnar den säkraste ledningen för bedömande häraf. Så utvisar Kongl. Trafikstyrelsens underdåniga berättelser, t. ex. att år 1863, eller året efter det då den vestra stambanan i sin helhet fullbordades, stego trafikinkomsterna på alla Statens då trafikerade stambanor med mer än 5,000 Riksdaler per banmil, och under år 1865, eller året efter det då södra stambanan fullbordades och sattes i förbindelse med den vestra stambanan, med ytterligare mer än 7,000 Riksdaler per banmil, och att inkomsterna sistnämnda år, per banmil räknadt, stigit sedan år 1858 med mer än femtio procent, under det utgifterna för en lika banlängds underhåll och trafikerande föga varierat utan varit något mindre år 1865 än under år 1858. Detta högst fördelaktiga resultat var icke en följd af lokaltrafiken från de mellanliggande bandelarne, som blefvo fullbordade, ty denna var jemförelsevis ganska ringa, utan af stambanornas derigenom blifna större utsträckning och förbindelse med hvarandra.

Om man derföre å ena sidan än icke är berättigad att antaga, att ett lika fördelaktigt förhållande i trafikinkomsternas tillväxt skall uppstå genom nordvestra stambanans fullbordan, så kan man å andra sidan svårigen förneka, att icke den lättnad i kommunikationen, som derigenom beredes emellan tvänne med hvarandra förenade länder med så skiljaktiga näringsfång och hvars hufvudstäder och folkrikaste trakter äfven ingå i den vidt utgrenade jernvägsförbindelsen, måste framkalla en trafik å de öfriga delarne af våra stambanor, som på inkomsterna måste komma att utöfva ett stort inflytande, äfven om man icke vill tillerkänna sjelfva lokaltrafiken emellan de båda nuvarande ändpunkterna någon särdeles stor betydelse. Det kan derföre icke vara för vårt land likgiltigt, om ett sådant resultat framkallas ett par år förr eller sednare, och detta tidigare framkallande af en gifven fördel kan i och för sig väl vara värdt en ganska stor uppoffring, men måste hafva så mycket större skäl för sig, då, såsom ofvanföre är visadt, oftanämnda stambanans fullbordan år 1870 kan ske för mindre kostnad, än om den fördröjes till år 1872.

Slutligen anser jag mig böra nämna, att det i bifogade jemförelsetabell upptagna första alternativet icke i annat afscende skiljer sig från det i Kongl. Maj:ts nädiga Proposition under N:o 3 upptagna, än att, på det stambanan med visshet skall kunna påräknas färdig år 1870, ett anslag redan för innevarande år af 1,000,000 Riksdaler är deri upptaget, utöfver hvad som redan för detta år är beviljad, samt att denna summa icke är för arbetenas bedrivande nödvändig förrän efter nästkommande Juni månads utgång.

Stockholm den 7 April 1868.

Carl G. Beijer.

N:o 1. Hela Stambanans fullbordande 1870.

År.	Årligt statsanslag.	Aflönings- och förvaltnings- m. fl. kostnader:		Fjerde kolumnens % af den andra.	Ränta å 6 % å föregående årens statsanslag.	Summa af tredje, fjerde och sjette kolumnerna.
		för Styrelsen öfver Statens Jernvägsbyggnader.	på arbetslinier.			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1867	500,000	—	25,000	5 %	—	25,000
1868	3,000,000	50,000	90,000	3 %	30,000	170,000
1869	5,180,000	50,000	103,000	2 %	210,000	363,000
1870	3,090,000	50,000	92,700	3 %	520,000	662,700
					706,200	706,200
S:a	11,770,000	150,000	310,700	—	1,466,200	1,926,900

N:o 2. Hela Stambanans fullbordande 1871.

1867	500,000	—	25,000	5 %	—	25,000
1868	2,000,000	50,000	80,000	4 %	30,000	160,000
1869	4,650,000	50,000	93,000	2 %	150,000	293,000
1870	3,090,000	50,000	92,700	3 %	429,000	571,700
1871	1,530,000	50,000	61,200	4 %	614,400	725,600
					706,200	706,200
S:a	11,770,000	200,000	351,900	—	1,929,600	2,481,500

N:o 3. Hela Stambanans fullbordande 1872.

1867	500,000	—	25,000	5 %	—	25,000
1868	2,000,000	50,000	80,000	4 %	30,000	160,000
1869	2,250,000	50,000	90,000	4 %	150,000	290,000
1870	2,250,000	50,000	90,000	4 %	285,000	425,000
1871	2,360,000	50,000	87,320	3,7 %	420,000	557,320
1872	2,410,000	50,000	89,170	3,7 %	561,600	700,770
					706,200	706,200
S:a	11,770,000	250,000	461,490	—	2,152,800	2,864,290