

Enligt min på noggrann kännedom om dessa förhållanden grundade öfvertygelse bjuder Statens sanna intresse, att den uti ifrågavarande riktning vaknade företagsamheten hållas vid full lifaktighet och, så långt tillgångarne möjligen medgifva, oafbrutet understödjes; och då de bittra lidanden och de betydliga undsättningsbidrag, som frostskadorna i Norrland föranledt, ännu äro i friskt minne, vågar jag hysa den förhoppning, att Riksdagen varmt behjertar denna viktiga angelägenhet och äfven nu beviljar samma anslagsbelopp som tillföre, eller 120,000 R:dr, hvarom jag vördsamt anhåller.

Stockholm den 27 Januari 1869.

A. G. Bennich.

N:o 22.

Af Herr **Berg, Johan Theodor:** *Angående beviljande af ett låneunderstöd å 400,000 R:dr för anläggning af en jernbana emellan gruffälten vid Billeholm samt lämplig punkt å Landskrona—Helsingborgs-jernvägen.*

Förvissad, att hvarje fosterlandsvän skall anse det önskvärdt, att landets hjelpkällor tillgodogöras och gerna efter förmåga vill dertill medverka, samt att statsmagterna skola vara angelägna att genom undanrödjande af hindren derfor äfven dertill bidraga, anhåller jag att få fästa Riksdagens uppmärksamhet på en inkomstkälla, som, funnen och bearbetad af några därför nitälskande personer, behöfver en bättre kommunikationsled för att blifva vinstgifvande och för fosterlandet nyttig och att begära Riksdagens biträde för anläggande af en jernväg, som lyckligtvis kan vinnas för en jemförelsevis ganska måttlig kostnad.

Sedan mer än 4 år hafva stenkolsfyndigheter inom Luggude härad i Malmöhus län blifvit undersökta och delvis bearbetade. Efter många dyr-

bara undersökningar och försök, dels genom borrhningar, dels genom öppnande af schakt, har det lyckats Wallåkra stenkols-aktiebolag, som nu eger dessa stenkolsfält, att sedan Maj månad sistlidet år bearbeta ett schakt å Billesholm, beläget nära 1½ mil från Helsingborg—Landskrona-jernväg, hvarifrån goda stenkol i icke obetydlig quantitet redan brutits och i en lång framtid större quantiteter kunna vinnas. Det har nemligen lyckats detta bolag att bearbeta de på Billesholm och i kringliggande trakt inmutade stenkolsfyndigheter i sådant omfång, att tillförlitlig vägledning vunnits för bedömande af flötsernas läge, mäktighet och utsträckning och de sålunda på praktisk väg utrönta förhållanden fullkomligen bekräftat hvad af utmärkte geologer redan blifvit förutsagdt, att ofantliga tillgångar af stenkol förefinnas inom nämnde trakt, så att tvifvel ej längre kan uppstå om möjligheten att från dessa rika tillgångar förse en stor del af landets behof af nämnda dyrbara brännmateriel. Uti ett af Professor A. Erdmann öfver de Skånska kolfälten afgifvet sakrikt betänkande, hvilket härjemte bifogas, beräknar han, att endast en del af det inmutade området skall under 245 år medgifva en daglig brytning af 5,000 kubikfot kol, en beräkning hvilken Bergmästaren G. F. Ekenstam, som med stor noggrannhet följt grufarbetet från dess början, uti jemväl bilagdt utlåtande förklarar sig anse vara alltför låg, men i hvarje fall kan med full säkerhet antagas, att ifrågavarande kolfält under en lång framtid skola kunna lemna ett högst betydande tillskott till landets bränsleförbrukning. Sjelfva stenkolens beskaffenhet har äfven visat sig mycket tillfredsställande, ty, äfven om de icke i värmeproducerande kraft kunna fullt mäta sig med de bästa Engelska, öfverträffa de dock dessa genom frihet från svafvel och andra egenskaper, på grund hvaraf de säkerligen kunna blifva af stor vigt för jernhandteringen, och efter en längre tids användande till lokomotiverna å Landskrona och Helsingborgs jernvägar äfvensom vid anställda försök å det mellan Landskrona och Köpenhamn gående ångfartyget "John Swartz" hafva stenkolens användbarhet för dessa ändamål blifvit fullkomligen ådagalagd, i hvilket hänseende jag beder få återropa bilagda intyg af Trafikechefen för nämnda jernvägar H. Sturzenbecker och befälhafvaren å bemälda ångfartyg E. Friis. Äfven för gastillverkningen ega dessa stenkol stort värde, ett förhållande som framgår af de genom Fabriksföreståndaren A. Liedbeck i detta afseende nyligen anställda försök, hvaröfver ett med Professor E. Edlunds och Friherre A. H. Focks godkännande försedt intyg i bestyrkt afskrift bilägges. Såväl de befintliga stenkolstillgångarnes betydenhet som sjelfva stenkolens beskaffenhet böra således i alla afseenden uppmuntras till ett med all ifver fortsatt grufarbete, helst erfarenheten visat att kolens uppfordrande i dagen kan verkställas med en jemförelsevis lindrig kostnad, men ett för närvarande oöfvervinnerligt hinder för företagets ändamålsenliga och vidsträckta bedrivande förefinnes i svårigheten att transpor-

tera stenkolen från de $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{3}{4}$ mil från jernväg och omkring 2 mil från Öresund belägna grufvorna. Denna transport måste nu verkställas medelst fordon, men oafsedt den betydliga kostnaden af detta transportsätt, hvarigenom stenkolens produktionspris öfver höfvan förhöjes, måste detsamma användande i fråga om stora quantiteter af en så tung vara anses som en praktisk omöjlighet. Bolaget har derföre varit betänkt på att medelst jernväg åstadkomma förbindelse mellan gruffälten och någon punkt å Landskrona och Helsingborgs jernvägar och har med hänsigt dertill låtit genom Löjtnanten vid Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-korpsen W. Gagner, uppgöra alternativa förslag till dylik jernväg, nemligen till Ramlösa, Wallåkra och Tågarp's jernvägsstationer, för hvilka olika linier, beräknade till samma spårvidd som stamstatsbanorna eller 4,85 fot, anläggningskostnaden i öfverensstämmelse med uppgjorda ritningar och kostnadsförslag skulle utgöra

för linien till Ramlösa	R:dr 469,000,
” ” ” Wallåkra	” 398,000,
” ” ” Tågarp	” 496,000,

i hvilka kostnader likväl icke är inberäknad någon utgift för anskaffande af rörlig materiel, enär direktionerna för Landskrona och Helsingborgs jernvägar förklarar sig beredvilliga att, mot så billig afgift som möjligt, åtaga sig trafikens besörjande å den jernvägslinie, som kunde komma att ansluta sig till lämplig punkt å nämnda jernvägar. Men öfver den sålunda till ett minimum inskränkta kostnaden för ifrågavarande jernvägsanläggning är det icke möjligt för bolaget att i dess helhet anskaffa, då detsamma dels för förvärfvande af sjelfva grufegendomen, dels för derå verkställda omfattande och kostsamma arbeten redan nedlagt högst betydande belopp, och det är således ingen utsigt att annorlunda än genom det allmännas biträde åstadkomma ifrågavarande oundgängliga vilkor för företagets bedrifvande i en för landet och grufvegarne önskvärd utsträckning. Men i betraktande af så väl vigten för bolaget att snart erhålla detta vilkor för en vinstgifvande verksamhet, som vissheten att denna jernväg, hvars godstrafik blir så säker, i och för sig lofvar att gifva god ränta, behöfver och vill det ej begära sådana förmåner i afseende på låg räntefot och lång amortering, som andra enskilda jernvägar i vårt land erhållit, utan vill tacksamt erlægga 5 procent ränta, eller ungefär hvad upplånta medel kosta Staten, och utfästa sig för större och fortare amortering.

Då den vanliga importen af utländska stenkol uppgår till mer än sjutton millioner kubikfot, med ett värde af omkring sex millioner Riksdaler, skulle det utan tvifvel vara af stor vigt för vårt land, om denna dryga import kunde till betydlig del ersättas medelst inländsk produktion, fast heldre som en riklig tillgång på billigt bränsle utgör en af de kraftigaste häfstänger för industriell utveckling. Men icke allenast i fredliga värf, utan äfven i ländernas

försvar spelar stenkolen numera en stor roll, och fördelen att inom eget land ega tillgång till detta oundgängliga hjälpmedel för krigsfartygs framdrifvande torde ej nog högt kunna uppskattas. Staten skulle, utom den *indirekta* fördel, som en ökad inhemsk industri gifver, hvilken redan på första året skulle minska importen med ett belopp, som öfverstege den summa, hvilken nu som lån begäres, äfven hafva den *direkta* fördel, som en ökad trafikinkomst gifver för de kol, som på Statens banor komme att transporteras såväl norr- som söderut, äfvensom vinna samma besparing i trafikknaster, som Landskrona och Helsingborgs jernväg genom ändamålsenligt användande af dessa kol redan vunnit.

Af dessa förenade anledningar förmenar stenkolsbolaget, till hvars styrelse jag hör, att det företag, hvaråt bolaget egnar sig med all den kraft, som stått detsamma till buds, skulle i statsekonomiskt hänseende ega betydelse nog att frammana statsmagternas bistånd, och jag tillåter mig således vördsamt föreslå:

att Riksdagen täcktes för den jernvägslinie mellan gruffälten vid Billesholm och lämplig punkt å Landskrona och Helsingborgs jernväg, hvilken efter närmare pröfning må finnas för ändamålet lämpligast, bevilja ett lånebidrag af 400,000 Riksdaler, att under 6 å 10 månader successivt af bolagets styrelse lyftas mot 5 procent årlig ränta från lyftningsdagen och 3 procent årlig amortering ett år efter det banan blifvit färdig.

Ehuru jag vågar hoppas, att medel dertill redan i år skulle kunna beredas, tillåter jag mig att, för den händelse andra statsändamål taga alla disponibla tillgångar i anspråk och Riksdagen ej på annat sätt nu vill anskaffa det, föreslå:

att Riksdagen täckes bestämma, att ofvan begärda lånebidrag af 400,000 Riksdaler måtte anskaffas samtidigt och i sammanhang med de medel, som enligt Kongl. Maj:ts nådiga Proposition ifrågasättas att upplånas för fortsättande af Nordvestra stambanan och snarast möjligt tillhandahållas Wallåkra stenkols-aktiebolag på ofvan anförda villkor.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

J. T. Berg.