

N:o 78.

Ank. till Riksd. kansli den 30 mars 1906, kl. 4 e. m.

*Utlåtande, i anledning af väckt motion om uppförande af torflador
vid vissa af statens järnvägsstationer.*

(R. A.)

I en inom Första Kammaren väckt motion (n:o 3) har herr *P. E. Lithander* hemställt, att Riksdagen behagade, under erinran till kungl. järnvägsstyrelsen att åtlyda Riksdagens tidigare föreskrift om användande af torfbränsle å godståg samt i järnvägens lokaler, besluta:

att under åren 1906, 1907 och 1908, till en början vid de viktigaste kolstationerna vid statens järnvägar i Göta land, exempelvis Eslöf, Hessleholm, Elmhult, Alfvesta, Nässjö, Falköping, Almedal och Jönköping, efter anvisning för ladornas konstruktion af statens torfingeniör, i och för verkställande af regelbundna torfinköp, uppföras på lämpliga platser vid de respektive stationerna torflador, hvardera rymmande c:a 1,500 ton maskintorf för en kostnad per lada af c:a 6,000 kronor;

att kostnaden skall bestridas med medel, som af Riksdagen anvisas.

Af motiveringen till detta förslag inhämtas, att motionären närmast i syfte att göra vårt land mera oberoende af utländskt bränsle förordat uppbyggande af torflador, förlagda vid järnvägsstationer i de delar af landet, där torfbränsle kunde erhållas, således för närvarande vid statens järnvägars kolstationer i Götaland. Hvarje lada, som lämpligen kunde rymma 1,500 ton lufttorkad torf, skulle, enligt hvad motionären uppgifvit,

Bih. till Riksd. Prot. 1906. 4 Saml. 1 Afd. 47 Häft. (N:is 78, 79) 1

kosta 5,000 à 6,000 kronor; dessa lador skulle hållas fyllda med torfbränsle af god kvalitet, upphandlad för statens räkning från närmast liggande torffabriker till gångbart pris. Genom denna enkla, föga dyrbara och alldeles oriskabla anordning skulle — yttrar motionären vidare — vinnas den fördelen, att staten alltid hade något lager af färdigt godt torfbränsle och att denna regelbundna afsättning till staten skulle framkalla en torfindustri af sådan omfattning, att den blefve i tillfälle att äfven förse industrien och de enskilda järnvägarne med torfbränsle samt att hålla reservlager för den enskilda förbrukningen under vintertiden. På en naturlig väg skulle då stenkolsimporten förminskas med flerdubbelt det belopp, som kräfves såsom förskott af statsmedel. Slutligen har motionären, som bland annat framhållit, att i en stor del af landet godstågen i allmänhet kunde drifvas med torfeldning, sökt med vissa sifferuppgifter visa, att ett tillräckligt antal, enligt motionärens beräkning 50 stycken, torflador skulle utan någon större höjning i statens järnvägars utgiftssumma kunna successivt uppföras blott medelst en motsvarande minskning i stenkolsimporten.

Utskottet, som i anledning af denna motion inhämtat upplysningar från järnvägsstyrelsen, får med afseende å kostnaden för uppförande af de föreslagna torfladorna meddela, att järnvägsstyrelsen, på grund af verkställda beräkningar, funnit den af motionären angifna kostnaden vara alldeles för låg, om nämligen ändamålsenliga lador af den uppgifna storleken skola uppföras vid de i motionen nämnda statsbanestationerna. Vid vissa stationer måste behöflig mark anskaffas och i allmänhet måste terrasseringsarbeten utföras, hvarjämte spår måste framdragas till och in i ladorna för att möjliggöra snabb in- och utlossning af torfven. För att i möjligaste mån nedbringa kostnaderna för torfvens utlämning, hvilka i alla fall blefve större än motsvarande kostnader för stenkolen, erfordrades äfven särskilda anordningar, hvilka i förening med förutnämnda kostnader medförde en utgift för hvarje torflada af i medeltal 25,000 kronor och sålunda för samtliga de föreslagna ladorna omkring 200,000 kronor i stället för 48,000 kronor, som i motionen beräknats.

Hvad angår användningen af torf såsom bränsle för järnvägsdrift har järnvägsstyrelsen meddelat, att enligt vunnen erfarenhet äfven med god torf i blandning med lika viktsats engelska stenkol endast godståg med statens lättare godståglokomotiv kunna framföras. Skulle enbart torf användas å dessa lokomotiv eller skulle man vara tvungen att bränna

torf i blandning med engelska kol å de större och mera tidsenliga lokomotiv, som nu alltmer kommit till användning, så måste en hjälpedare tillsättas på hvarje lokomotiv. Den ekonomiska förlust, som däraf skulle uppstå för järnvägsdriften, torde ligga i öppen dag. För snabbgående tåg, som kräfva stor bränsleförbrukning, är, enligt hvad järnvägsstyrelsen bestämdt förklarat, eldning med torf praktiskt utförbar. Med afseende å förhållandena i främmande länder har järnvägsstyrelsen meddelat, att man längesedan upphört att använda torf som bränsle å järnvägarna i de länder, där man förut af nationalekonomiska skäl gjort det, och att de undantag, som förekomme, gällde sekundärlinjer med svag trafik.

Då utskottet icke tilltror sig, att, i strid mot hvad järnvägsstyrelsen sålunda anført, förorda bifall till motionen, som hvilar på den förutsättningen att redan nu torf i större utsträckning skulle kunna med fördel ersätta stenkol såsom bränsle för järnvägsdrift, hemställer utskottet,

att herr Lithanders förevarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 30 mars 1906.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.