

N:o 102.

Af herr **C. J. Jakobson**, om *skrifvelse till Kongl. Maj:t*
angående fraktnedsättning å statens jernvägar för torf,
torfströ och torfkol.

I Sverige förekomma icke stenkol, så vidt känt är, i afsevärd mängd. Brytningen af svenska stenkol, hvilka i brännvärde äro underlägsna de engelska, var år 1897 224,343 ton, en quantitet, som är ungefär konstant år efter år. Denna brytning kan icke afsevärdt höjas. Vår industri, våra kommunikationer, vår ångbåtssjöfart och vårt flytande försvar äro således, så länge vi icke hafva lämpligt inhemskt bränsle i tillräcklig mängd, beroende af importerade stenkol. I händelse af krig med blockad af våra hamnar skulle, då kol dertill gäller som krigskontraband, vårt försvar och våra näringar råka i ett ytterst svårt trångmål till följd af brist på bränsle.

Oafsedt detta är landets utgift för bränsle kolossal; och stenkol är för närvarande vår största importartikel. Sålunda infördes under det nu gångna decenniet

	af stenkol	koks	summa
år 1890	1,482,946	47,491	1,530,437 ton
» 1891	1,560,930	56,360	1,616,290 »
» 1892	1,573,224	44,872	1,618,096 »
» 1893	1,575,745	55,954	1,631,704 »
» 1894	1,931,903	52,107	1,984,010 »
» 1895	1,911,629	55,915	1,967,544 »
» 1896	1,991,759	58,392	2,050,151 »
» 1897	2,240,247	59,681	2,299,928 »
» 1898	2,392,451	65,356	2,457,807 »

Importen af stenkol och koks för år 1899 var tillsammans 40,300,400 hektoliter, d. v. s. c:a 3,200,000 ton. Efter nu gängse stenkolspris, som är inemot dubbelt så högt som för några år sedan, motsvarar denna mängd efter 18 kronor pr ton stenkol och 30 kronor pr ton koks, med samma proportion som förut mellan mängden stenkol och koks, den ofantliga summan af c:a 60,000,000 kronor pr år, ett belopp, som enligt all sannolikhet kommer att ökas under innevarande år, både till följd af stegrad import och högre pris, till säkert 70,000,000 kronor.

Hela vårt lands sjelfständighet och ekonomi ha således i och med detta faktum ett damoklessvärd ständigt hängande öfver sig.

Men ej nog härmed. Våra skogar, vår hittillsvarande förnämsta rikedomskälla, anlitas årligen till betydande belopp för husbehofsbränsle i form af ved, som trots den ofantliga stenkolsimporten, dock fortfarande är landets förnämsta bränsle för husbehof.

Att exakt uppgifva beloppet härför är svårt. Sålunda anger torfkolskomitén af 1894, att vedförbrukningen i landet är 4 kub.-meter pr person och år, motsvarande 20,000,000 kub.-meter pr år, och att till kolning för metallurgiska ändamål derjemte förbrukas 4,900,000 kub.-meter ved årligen.

Enligt »Almanack för alla», som i viss mån kan anses vara en officiel publikation, kolas årligen i vårt land 4,5 millioner kub.-meter ved, och säges, att af ved »ensamt förbrukningen till bränsle är större än hela vår utförsel af virke». Denna senare utgjorde år 1898 6,688,371 kub.-meter. Förbrukningen af vedbränsle skulle således enligt nämnda källa vara minst c:a 7,000,000 kub.-meter pr år. Om man håller sig till dessa lägre siffror, så är dock bränsleförbrukningen i form af ved årligen c:a 12,000,000 kub.-meter, som med nuvarande vedpris representerar tiotals millioner kronor årligen.

Dessa siffror tala för sig sjelfva.

Vigten af att i görligaste mån komma i oberoende af importeradt bränsle och att nyttigare än till uppvärmning använda våra skogar, framgår äfven häraf.

Utan att inlåta sig på utopier kan man numera säga, att vi skulle spara en stor del af nämnda utgifter och beroende, om vi toge bättre vara på våra bränntorfsmossar än hvad nu är fallet. Arealen af de för bränslebehof brytvärda torfmossarne har af framlidne E. Erdman uppskattats till 10 procent af landets areal, sålunda 4,000,000 hektar af i medeltal 2 meters djup. Hvarje hektar ger med detta djup minst 2,000 ton lufttorrt torf pr har och hela landet har sålunda i bränntorfsmossarne en skatt af

8 milliarder ton bränsle, som, om dess brännvärde uppskattas så lågt som till hälften af stenkolets (i verkligheten 0,6—0,7 med vanliga eldningsanordningar), motsvarar 4 milliarder ton stenkol, således ett, praktiskt sett, outtömligt förråd.

Att torf med fördel *kan* användas som bränsle bevisas af att i vårt land för närvarande tiotusentals ton årligen för eget behof tillverkas och förbrukas vid metallurgiska verk, glasbruk, pappersmassfabriker, tegelbruk, för eldning af ugnar och för beredning af s. k. Siemens gas samt äfven för eldning af ångpannor.

När nu torf redan användes i sådan utsträckning som bränsle i vårt land för industriella ändamål, måste det af en eller annan anledning vara förmånligare i ekonomiskt hänseende för förbrukarne än annat bränsle.

Att i Holland torf är det vanliga husbehofsbränslet är känt likasom att Europas största torffabrikant, firman H. van Bremen i Haarlem, årligen producerar 50,000 ton bränntorf. I Danmark användes också torf i stor utsträckning som husbehofsbränsle och ensamt vid Sparkjær på Jylland fabriceras årligen 15 à 18,000 ton till detta ändamål. Vid Ironowka utanför S:t Petersburg tillverkas årligen 15 à 20,000 ton torfbriketter jemte flere tusen ton vanlig maskintorf. Likaså finnes en större torfbrikettfabrik vid Langenberg utanför Stettin. I vårt land brännes också torf i tusental ton i bostäder sedan århundraden tillbaka. För afsalu till både husbehofs- och industrielt bränsle tillhandahålles numera också torf af några svenska aktiebolag. I Blekinge tillverka och försälja jordbrukare torf till industriella verk och till pris, som i förhållande till bränsleeffekten understiger stenkols.

Dess allmänt kända fakta bevisa, att torf *kan* tillverkas och försäljas till sådant pris, att den å vissa platser konkurrerar med stenkol och ved; och i allmänhet för fasta eldstäder kan torf ekonomiskt täfla med stenkol, när fraktkostnaderna för torfven hålla sig inom vissa gränser.

På senare åren har tekniken för tillverkningen af bränntorf genom tillgodogörandet af holländsk, dansk, rysk och tysk erfarenhet gått framåt, så att nu vid väl skötta torfverk ovedersägligen 1 ton luftorr torf, i bränslevärde minst lika med $\frac{1}{2}$ ton stenkol, på tillverkningsplatsen kostar i tillverkning 3 à 5 kronor, beroende på mossans beskaffenhet och arbetsmetoden.

Vidare är tekniken för beredning af maskinpressade torfbriketter såsom förut antydts i Tyskland och Ryssland fullständigt utarbetad i dervarande betydande fabriker, så att efter våra förhållanden 1 ton maskinpressade torfbriketter med en egentlig vikt af 1,2, således högre än sten-

kol i löst mått, kan tillverkas för 6 à 8 kronor. Fackmän påstå att sådana briketter skulle kunna användas å därför konstruerade lokomotiv, hvarom för närvarande utredning pågår vid statens jernvägar, der man har öppet öga för vigten af inhemskt bränsle.

Denna fabrikation borde därför, enligt min mening, skänkas större tillmötesgående och uppmärksamhet än hittills varit förhållandet, enär bränslefrågan inom de närmaste decennierna blir ett af vårt lands viktigaste ekonomiska spörsmål, och enär torfven i vårt land borde och kunde spela samma rol för vår industri som brunkolen för Tyskland. Dessa senare brytas i Tyskland i 10-tal millioner ton årligen och äro i vissa distrikt det förnämsta medlet för industriens blomstring.

Mossarne i vårt land äro i olikhet mot brunkolen i Tyskland icke samlade på några få platser, utan förekomma öfver hela landet, och knappast något större industricentrum finnes, som ej har en större brännorfs-mosse inom rimligt afstånd, hvaraf följer, att, om torf tillverkades i stor skala och som sin egen industri, den, med de lämpliga eldstadsanordningar, som numera finnas af flera slag, skulle få en betydande användning inom både industri och hushåll, blott »isen blefve bruten» för dess användande.

Härför erfordras i första rummet att den kan säljas billigt, och härför är, utom billig tillverkningskostnad, som nu kan åstadkommas, billig jernvägsfrakt för torf ett lifsvilkor. Nu kostar torf i frakt detsamma som stenkol på statens jernvägar, hvilket, om torfvens brännvärde antages till hälften af dettas, pr bränsleeffekt gör dubbla frakten mot för stenkol.

Bästa eller kanske enda sättet för staten att hjälpa denna vigtiga industri att skyndsamt taga sig fram torde vara, att bevilja fraktnedsättning för transport pr jernväg till, efter effekt räknadt, högst detsamma som för stenkol, d. v. s. till högst hälften eller hellre till tredjedelen af nu gällande tariff.

Efter hvad jag har mig bekant är det under innevarande sommar bevisadt, att utmärkta torfkol kunna framställas af torf genom kolning i mila, om kolningen rätt skötes, så att 40 % och deröfver kol erhålles af lufttorr torf med 25 % vattenhalt, hvarigenom tillverkningspriset för torfkol å goda mossar ställer sig billigare än nuvarande stenkolspris. Genom kolning i retort kan ett utbyte af 50 % torfkol erhållas af lufttorr torf. Detta torfkol kan, såsom af intyg från flere af våra förnämsta verkstäder styrkes, för smidning och åtskilliga metallurgiska ändamål ersätta träkol och koks, och försök, som gjorts i Westfalen med tyskt torfkol, visa, att det kan användas för tackjernsblåsning, då det ej är fråga om att framställa kvalitetsjern.

Torfkolet är emellertid blott hälften så tungt som stenkol och kan sålunda ej ersätta detta vid rörliga eldstäder till följd af dess skrymmande beskaffenhet. Men det är bevisadt att torfkolet kan briketteras på samma sätt som stenkol, fastän med något större kostnad. Då stenkol kostar i brikettering 3.50 kronor pr ton med nutidens synnerligt fulländade teknik på detta område, kostar brikettering af torfkol i stor skala c:a 5 kronor pr ton. Torfkolsbriketter kunna därför tillverkas för stenkolets nuvarande pris och in i landet, dit stenkol fordrar hög frakt, till och med billigare. I alla händelser skulle staten härigenom kunna, om än ej till billigare pris, för vissa eventualiteter göra sig oberoende af utlandet för stenkol. Dessa torfkolsbriketter ega samma brännvärde som stenkol. Torfkolsberedningen borde därför också uppmuntras genom sänkning af jernvägsfrakten för torfkol till hälften mot för stenkol.

Många af våra bränntorfsmassor äro täckta af ett lager af hvitmossa, som, innan bränntorfen kan tillgodogöras, måste aflägsnas och helst användas till torfströfabrikation. Derföre vore det också af stor vikt för en inhemsk bränsleindustri med torf som råvara, att frakten för torfströ och torfmull sänktes till samma belopp som nu föreslagits för torfkol.

Den härigenom ökade trafiken å statsbanorna skulle enligt all sannolikhet betäcka den lägre inkomsten pr ton torfbränsle eller torfströ.

Innan en mosse kan börja att användas för bränntorfberedning måste han torrläggas, och detta bidrager också till minskande af kringliggande odlad jords frostländighet.

Jag föreslår därför på grund af det nu anförda,

att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t må hemställa:

1:o att frakten för bränntorf och torfbriketter å statens jernvägar sänkes till en tredjedel af den nuvarande;

2:o att torfkol och torfkolsbriketter må å statens jernvägar få fraktas för hälften mot stenkol; och

3:o att frakten för torfströ och torfmull sänkes till hälften af den nuvarande.

Stockholm den 25 januari 1900.

C. J. Jakobson.