

Nr 135.

Af herr **Persson** i Stockholm, om anskaffande af ett försökslokomotiv för eldning med torf.

I årets statsverksproposition, sjätte hufvudtiteln, förekommer under punkten »Statens järnvägar», i den del, som rör kungl. järnvägsstyrelsens anmälan om behovet af ny rullande materiel vid statsbanorna begäran om ett anslag af 3,325,000 kronor, för hvilken summa äfven skulle anskaffas 15 nya lokomotiv. Om dessa heter det kort och godt: »Beträffande nyanskaffning af lokomotiv bör denna omfatta lokomotiv för tunga persontåg och godståg, och skulle typer, som redan förefinnas, komma till användning.» Statsrådet och chefen för civildepartementet har tillstyrkt framställningen.

Vid behandling förra riksdagen af frågan om anslag till statens järnvägars rullande materiel förekom bland annat en intressant debatt om lämpligheten af torf som lokomotivbränsle, och kammaren beslöt på förslag af nuvarande chefen för jordbruksdepartementet herr Nylander att ur statsutskottets förslag till motivering utrycka ett stycke, hvori bland annat uttalades att »det måste anses särdeles tvifvelaktigt, om torf med fördel kan användas till bränsle för någon af de lokomotivtyper, som nu af järnvägsstyrelsen föreslagits till anskaffning». Första kammaren fattade liknande beslut. De föreslagna loktyperna voro då lokomotiv för matvarutågen, för tunga snälltåg och för godståg till Norrland.

Genom detta beslut stod det ju öppet för vederbörande att af förra årets anslag anskaffa ett eller flera lokomotiv, särskildt konstruerade för torfeldning, men jag har mig icke bekant att detta blifvit gjordt. Och så vidt jag kan se lämnar ordalydelsen uti innevarande

års framställning om anslag till rullande materiel icke rum för att af detsamma, om det beviljas, inköpa något torflok.

Denna fråga och hvad därmed sammanhör synes mig dock vara af så gammalt datum, att den nu snart kunde vara mogen för lösning. Af uppgifter, som härom stå att inhämta, framgår, att frågan om torfeldning första gången framfördes i Sveriges riksdag 1868 af dåvarande chefen för Sveriges geologiska undersökning professor A. Erdman. Då importerades till landet blott för mellan 5 och 6 miljoner kronor stenkol. Nu uppgår stenkolsimporten till mellan 60 och 70 miljoner kronor årligen. Otaliga gånger har inom Riksdagen och annorstädes framhållits det beroende af utländska konjunkturer med mera, som landet genom denna stora import kommit uti.

Under de senaste 10 åren ha ju vissa försök gjorts att elda lokomotiven med torf och rapporter från järnvägsstyrelsen därom lämnats. En sådan rapport lämnades af järnvägsstyrelsen 1903 till Kungl. Maj:t, hvori det bland annat heter:

»De kostnadsberäkningar, som vid försöken blifvit gjorda, synas ådagalägga, att eldning med torf, såväl enbart som i blandning med annat bränsle, ställer sig ungefär lika billigt som eldning med engelska stenkol. — — Det konstaterades, att med användande af synnerligen god torf så tunga tåg kunde framföras, som lokomotivens maskineri öfverhufvud tillät. — — Resultatet af dessa försök (med torfblandning) var mycket tillfredsställande. Eldningen sköttes af en man. — — Försöken med torfeldning hafva således gifvit ett i det hela gynnsamt resultat. — — Införandet af torf såsom bränsle vid statens lokomotiv (befinner sig) för närvarande i ett utvecklingsskede, som låter utsikterna för ett ganska vidsträckt användande af torfven i en snar framtid synas ganska ljusa.»

Med citerande af detta utlåtande motionerade vid 1903 års riksdag ej mindre än 129 riksdagsmän om skrifvelse till Kungl. Maj:t bland annat om att statens järnvägar skulle förordnas använda torf till eldning af godstågslök å alla linjer, där medelgod torf kunde erhållas för högst kronor 9: 50 per ton. Denna motion bifölls af kamrarna. Riksdagen litade tydligen den gången så säkert på kungl. järnvägsstyrelsens utrednings och utlåtandes tillförlitlighet, att den förordnade användningen af torf i stor utsträckning. Men sedan har det visat sig, att samma styrelse ej var lika säker att lita på i fråga om att följa detta förordnande. Kungl. Maj:t anbefallde

nämligen tre särskilda gånger järnvägsstyrelsen att å godstågslök använda torfbränsle i den mån detta kunde äga rum utan afsevärd ekonomisk förlust. Järnvägsstyrelsen hade ju själf sagt, att utsikterna voro ljusa för ett ganska vidsträckt användande af torf. Torffabriker anlades och arbetare anställdes, men konditionen blef icke särdeles långvarig, ty torffabrikerna, en del af dem åtminstone, gingo efter en tid omkull; torfven fann ingen marknad.

Förbrukningen af torf vid statens järnvägar blef relativt ringa, och för ett par år sedan förklarades från järnvägsstyrelsen, att omfattande undersökningar och experiment gifvit vid handen, att torfven var olämplig som lokomotivbränsle. Genom för lekmannen svår-förstådda tabeller påvisade järnvägsstyrelsen, att torfven ställde sig dyrare att elda med än engelskt stenkol. Det karaktäristiska inträffade emellertid att bland andra statens förste torffingenjör herr Ernst Wallgren uppträdde mot denna järnvägsstyrelsens beräkning och med en mängd siffror och beräkningar vederlagt järnvägsstyrelsens uppgifter. En hvar, som intresserat sig för att följa med alla dessa utredningar, som varit offentliggjorda och som eljest stå till buds att taga del utaf, torde ej ha kunnat värja sig för den uppfattningen, att järnvägsstyrelsens förelagda bevis för de påståenden, som den under senare år framfört i frågan, ej varit att fullt lita på.

Något bestämdt omdöme härom är dock mycket svårt för den icke speciellt fackkunnige att bilda sig. Hvad som däremot synes förefalla mera tydligt för enhver är, att, för att öfverhufvudtaget någon klarhet skall vinnas om huruvida torf med fördel kan användas som lokomotivbränsle, föreligger ett obestriddigt behof af att för torfeldning konstruerade lokomotiv komma till användning för ändamålet. Alla experiment, som hittills företagits, ha utförts med för stenkol ursprungligen konstruerade lokomotiv. För att emellertid inom rimlig tid få mera pålitligt resultat än som hittills ernåtts, borde därför ett för torfeldning speciellt konstrueradt lokomotiv (helst snälltågslök) anskaffas. Och för att icke behöfva dröja så länge på experimenterandets stadium samt därtill äfventyra, att frågan blir genom i onödan mindre lyckliga experiment både förfuskad och dyrbar, torde vara säkrast beställa ett dylikt lok å någon af de större specialverkstäderna i utlandet.

De konstruktiva förändringar som betingas å lokomotiven för torfeldning, till skillnad för stenkolsloken, lära, enligt hvad på området sakkunniga teknici meddelat mig, hufvudsakligen vara, att

tenderns volym måste ökas för upptagande af den mera skrymmande torfven, att eldstadens rostyta likaledes förstoras, hvarjämte draget bör afpassas till den så förstorade rostytan och med hänsyn till torfvens större lätthet och porösitet. Om enbart torf skall användas, torde man äfven få räkna med något lägre temperatur hos förbränningsgaserna, hvarför proportionen mellan antal och längd hos panntuberna ej blir densamma som å vanliga lokomotiv. Därest torfbriketter användas, måste äfven anordningarna för gnistsläckning göras mera effektiva, enär erfarenheten visat, att brinnande flagor lätt följa med ut genom skorstenen. Konstruktionsförändringarna synas sålunda ej vara så värst genomgripande, men de lära däremot vara svåra att till sina proportioner räkna ut, så att fullgodt resultat uppnås.

Måhända torde invändas, att ett sådant lokomotiv mycket väl skulle kunna byggas inom landet och import utifrån sålunda undvikas. Det är ej tvifvel underkastadt, att inomlands en maskin kan konstrueras, som bättre än de nuvarande lämpar sig för torfbränsle och som sålunda ger bättre resultat än dessa. Fråga är emellertid, om man på detta sätt skulle få *den bästa*.

Å statens järnvägars ritkontor utarbetas visserligen de lokomotiv, som sedan beställas på inhemska verkstäder, men därvid lära användas konstruktioner, som redan förut provvats i utlandet för de använda stenkolslokomotiven och därvid befunnits vara bra. Vana vid själfständiga konstruktioner på nya områden kan man dock ej fordra af en personal med dylikt arbete. Och hvad våra inhemska verkstäder beträffar, som ej bygga mer än ett fåtal lokomotiv per år, torde förhållandet vara detsamma. Gå vi däremot utom landets gränser, ställer sig saken annorlunda. I de stora industriländerna finnas specialverkstäder för lokomotiv, hvilka bygga hundratals dylika om året af alla möjliga slag, afpassade för alla olika bränslen: prima stenkol, lignit, torf, ved. Dessa verkstäder sitta därför inne med den största erfarenhet, de hafva redan betalt lärlingarna och ha råd att betala fler, om det gäller, och man kan därför med större säkerhet förutsätta, att ett lokomotiv, utgånget från en sådan verkstad, lämnar det bästa resultat, som tekniken i sin nuvarande ställning är mäktig, än om det bygges hemma. För öfrigt har ju förut af samma skäl beställts lokomotiv såväl i Tyskland som i Amerika och sedan inom landet byggt efter dem.

Enligt järnvägsstyrelsens utsago belöper sig ju skillnaden i kostnaden mellan stenkol och torf till cirka 5 procent till torfvens nackdel, hvilket dock vid drift i stor skala kommer att betyda stora summor. Därpå synes genast, hvilken betydelse en rätt dimensionering af ett försökslokomotiv har. Ett af en felkonstruktion orsakadt relativt litet felresultat kan ge en oriktig uppfattning och därmed bringa frågan om järnvägarnas framtida drifkraft till en olämplig lösning. I detta sammanhang skulle visserligen kunna svaras, att ett första misslyckande ej behöfver vara liktydigt med frågans fall, men dels blir ett långvarigt experimenterande dyrbart och tidsödande — erfarenheten säger oss det — och dels ger det bättre tillfälle för förutfattade meningar och personlig partiskhet att spela in. Och dessa senare faktorer torde i detta fall, med hänsyn till järnvägsstyrelsens hittillsvarande ståndpunkt i denna fråga, ej böra alldeles negligeras.

Enligt hvad jag har mig bekant, finnas utländska firmor, som äro villiga att med bindande garantier bygga och leverera ett lokomotiv af största slag och med största hastighet för ekonomisk drift med torf. Man får väl förutsätta, att någon af dessa världsfirmor kan hålla hvad den lofvar. Och kan den å andra sidan ej detta, nå, då är ju saken tämligen klar: torfven duger ej till lokomotivbränsle, och järnvägarna måste då fortsätta med stenkolen så länge till dess de med kraft kunna slå sig på elektrificering.

Hvad kostnadsfrågan för inköp af ett dylikt lokomotiv beträffar, så torde väl detsamma, om det skall vara ett stort, med frakt och tull betingade ett rätt högt pris, som dock ej öfverstiger 100,000 kronor (statens nuvarande nya snälltågslokomotiv kosta enligt uppgift cirka 75,000 kronor). Priset kan sålunda öfverstiga de vanliga loken med högst 25,000 kronor. Betänkligheterna i detta fall torde väl därför ej behöfva vara så stora. Lyckas försöket med loket, har man sedan blott att vid nybyggnad inom landet göra andra likadana och sålunda så småningom öfvergå till torfeldning, allt efter som de gamla loken blifva utnötta. Misslyckas försöket däremot, ja då får man ändra försöksloket till stenkolseldning, hvilket går för sig, samt köra med det så länge det håller. På så sätt förefaller mig som om kostnaderna för erhållen visshet i torffrågan skulle blifva relativt ringa och i hvart fall mindre än de blifva, om det skall fortsättas och experimenteras med lok som äro byggda för stenkol och sedan ändras. Loket blefve visserligen en typ för sig och reservdelar

kunde näppeligen hållas på lager, men detta förefaller dock ej så afskräckande.

Utom hvad jag i början af min motion nämnde som en af orsakerna till att jag förelägger Riksdagen detta ärende, vill jag tillägga som ytterligare skäl till att frågan må blifva vederbörligen beaktad, att planer ju nu äro å bane i syfte att elektrificera malmfältsbanan uppe i Norrland. Utan att här yttra något om speciellt detta projekt, tillåter jag mig dock i detta sammanhang påpeka, att elektisk drift å järnvägarna naturligtvis är ett framtidsmål, men om den möjligen ekonomiskt kan bära sig å malmfältsbanan med dess starka drift, så läser den ej på andra banor, där ju trafiken i allmänhet är ringa, komma att bära sig ekonomiskt under mycket lång tid framåt. Torfven som lokomotivbränsle går sålunda ej i vägen för elektriciteten.

En annan sak, som äfven bör utgöra motiv och ett starkt sådant för torfvens framdrifvande till allmännare användning, är att därigenom skapas arbetstillfällen inom landet för många armar, som eljest måhända måste söka sig öfver till ett annat land i brist på näring här hemma.

På grund af hvad jag sålunda framhållit, vågar jag föreslå,

att Riksdagen må besluta att af medel, som för år 1911 af Riksdagen anslås till ny rullande materiel vid statens redan trafikerade järnvägar, må från utlandet och under vissa bestämda, ofvan berörda garantier, inköpas ett försökslok för eldning med torf.

Stockholm den 27 januari 1910.

Sven Persson.
