

Nr 155.

Av herrar **Schotte** och **E. A. Nilson** i Örebro, *om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning rörande bränn-torvtillverkningens framtida ordnande m. m.*

Statens bränslepolitik har blivit ett alltmer aktuellt spörsmål. Uppenbart är intresset härför också stort i riksdagen. Bland annat har detta tagit sig uttryck i en motion vid innevarande riksdag av herr Lindman m. fl. Den i den nämnda motionen gjorda sammanblandningen av kraftpolitik och bränslepolitik till en enda teknisk-vetenskaplig-ekonomisk uppgift synes oss dock svårligen stå i överensstämmelse med sakförhållandenas egna fordringar eller med statsmakternas naturliga krav på nödig översikt av de särskilda momenten, då det framdeles skulle gälla att övergå till handling.

Vad särskilt beträffar bränslefrågan, så synes denna äga så stor omfattning och betydelse, att redan därigenom fullgoda skäl föreligga att behandla densamma för sig. Vilka vägar kraftproduktion och kraftpolitik än slå in på, kan värme — och således även bränsle — icke undvaras. Vår bränsleimport har år efter år växt, trots de senare årens betydande anläggningar av vattenkraftstationer. Medan vattenfalls- och kraftpolitiken under de senare åren på olika sätt varit föremål för samhällsintressets uppmärksamhet och omsorger, har beträffande bränslefrågan detta intresse varit relativt ringa. Och dock har knappast på något område trycket av vårt beroende av utlandet framträtt så tydligt och gjort sig så kännbart, som just då det gäller bränslefrågan.

Vad det beträffande bränslefrågan först och främst ligger makt uppå, synes vara att snarast möjligt genom verkligt handgripliga åtgärder beträffande tillgodogörandet av våra bränn-torvsmossar utnyttja de praktiska och teoretiska erfarenheter, som den gångna tiden redan ställt till

vårt förfogande. Detta i ändamål *dels* att genom dessa åtgärder lätta på våra omedelbara bränslesvårigheter under nu pågående världskris, angående vilkens varaktighet vi ingenting kunna veta, men med avseende varå det gäller att vara beredd även på en längre varaktighet, *dels ock* att få till stånd en långt säkrare erfarenhetsgrund att bygga vidare på, då det gäller vår brännorvs beredning och torvens därmed sammanhängande användning och distribution även i framtiden, än som tidigare kunnat vinnas, då de låga stenkolsprisen genom sin konkurrens försvårade för den enskilde företagaren arbetet på en ekonomiskt fördelaktig tillverkning av mera betydande omfattning.

Redan 1903 ägnade riksdagen stort intresse åt torvfrågan, varav blev klart, att framställning av brännorv till mycket betydande mängder ingalunda erbjöde några större svårigheter. En följd av riksdagar har denna fråga sedan varit uppe, utan att man kan säga, att den därigenom förts så synnerligt långt. Många nyttiga åtgärder hava visserligen kommit till stånd, och torvindustrien har på olika sätt uppmuntrats. Men de stora inslagen, de verkliga kraftåtgärderna för att komma fram, hava uteblivit.

Även ivrarna för s. k. koncentrerade eller förädlade torvprodukter — varpå under över ett halvt sekel betydande kostnader och möda nedlagts — erkänna dock ofta, att den enkla s. k. lufttorkningsmetoden är den enda beprövade metod för verklig massproduktion, som hittilldags finns att tillgå. Något skäl att under nuvarande brydsamma tid dröja med tillgodogörandet av våra redan kända brännorvstillgångar, under hänvisning till önskvärheten av en ur andra synpunkter välbehörlig generalinventering, som skulle sätta oss i stånd att lära känna alla våra torvstillgångar, torde knappast förefinnas. Även om de hittills synliga uppskattningarna av de ännu icke kända brännorvstillgångarna sannolikt äro överdrivna, så torde dock de redan kända tillgångarna vara så omfattande, att de förslå under en mycket avsevärd tidrymd. Då det gäller att nu bedöma lämpligheten av praktiska åtgärder i torvfrågan synes det också böra beaktas, att medan priset på brännorv under normala förhållanden — inberäknat skälig handelsvinst — lär utgöra c:a 10 kronor pr ton, så uppgives salupriset sistlidne november månad (i Jönköping) hava uppgått till icke mindre än 32 kronor pr ton, vilken konjunktur det med hänsyn till det nationalekonomiska intresset av brännorvberedningens utveckling icke synes tillrådligt att låta helt gå sig ur händerna.

Att den rent vetenskapliga uppfattningen icke har något principiellt att invända mot den enkla lufttorkade bränntorvens användbarhet och lämplighet, torde kunna fastslås (jfr. bl. a. prof. P. Klasons uttalande i Teknisk tidskrift 1895: framställande av ett mera förädlat bränntorvs-material »har för industrien ingen ekonomisk bärkraft med mindre fraktförhållandena utjämna kostnaderna för koncentreringen», 1894 års torvkommitté o. s. v.)

Fraktkostnadsfrågan för bränntorv är en av de mest avgörande faktorerna i hela torvproblemet. Den andra huvudfaktorn är givetvis tillverkningspriset, sådant detta gestaltar sig vid en bränntorvstillverkning, som icke är större än att vi med överkomliga arbetskrafter bekvämligen kunna åstadkomma densamma. Det har för oss uppgivits, att ungefär vid sekelskiftet torvtillverkningen skall hava kunnat skattats till i runt tal 1 miljon ton pr år. För närvarande torde den utgöra omkring $\frac{1}{10}$ därav. En rymlig marginal för ökad torvtillverkning torde således verkligen finnas, innan en stegring i tillverkningskostnaderna behöver befaras på den grund att för knapp tillgång på arbetskraft skulle föreligga.

Tillverkningskostnaden skall numera, såsom nyss angivits, vara ungefär 10 kr. pr ton, fritt å banvagn vid fabriken, mot omkring 8 kr. pr ton för ett tiotal år sedan. Delvis anses stegringen bero på, att fabrikena under senare år på grund av bristande efterfrågan ej gått för full tillverkning. Då det lärer åtgå 1,8 ton bränntorv för att i värmevärde motsvara 1 ton prima engelska stenkol, så inses emellertid, att ett pris av 10 kronor pr ton knappast medger en generell konkurrens med stenkol, om dessa skulle nedgå från nuvarande 50—60 kr. — kanske mer — per ton till det genomsnittspris av 15—17 kronor per ton, som stenkolen torde betingat för några år sedan. De nationalekonomiska skäl, som icke desto mindre kunna tala för det inhemska bränslet, ha föga giltighet för den enskilde bränsleförbrukaren; anspråk att tillämpa dem kan åtminstone ej ställas. Det är därför av vikt att hålla i sikte möjligheten till en nedsättning av torvens salupris i ändamål att för framtiden och icke endast under nu gällande kristid i möjligaste mån trygga det inhemska bränslets användning framför det utländska.

Ett omfattande ingripande från statens sida skulle i detta hänseende kunna få en avgörande betydelse. Om t. ex. staten, med aktsamt iakttagande av det relativa fåtalet av enskilda torvfabrikanters och torvmosseägars befogade rätt, vid lämplig tidpunkt övertog tillverkning och distribution i stor skala av bränntorv, hade man uppenbarligen i sin hand att bestämma torvens salupris uteslutande med hänsyn till arbets- och

distributionskostnaden, men utan egentlig hänsyn till s. k. handelsvinst. De enda kapitalvärdena att förränta och amortera vore erforderliga maskiner och byggnader samt värdet å själva naturtillgången, torvmossarna, representerande, hittills åtminstone, en ganska ringa del av bränn-torvspriset. Den nu antydda utvägen skulle effektivt förhindra den ut-ländska spekulation i våra torvmossar, som här och var stuckit upp och som i varje händelse måste föranleda den största uppmärksamhet från statsmakternas sida. Vill man ej på nu antytt sätt förstatliga torvtill- verkningen, står måhända tryggheten av bränn-torvens användning för framtiden att vinna genom att gynna utarbetandet av ångpanne- och eldstadskonstruktioner, som kunna i högre grad än i allmänhet nu är fallet tillgodogöra torvens förbränningsvärde och därigenom utjämna kon- kurrenssvårigheterna med stenkol även under ett relativt högt salupris å bränn-torven. Tilläventyrs kan en kombination av dessa utvägar tänkas.

Men förutom tillverkningskostnaden äro, såsom ovan erinrats, frakt- kostnaderna för bränn-torven en huvudfaktor i torvproblemet. Eventuellt föreliggande möjligheter för järnvägsfrakternas nedbringande å ifrågava- rande massartikel måste därför noga övervägas, låt vara att utsikterna härtill under nuvarande förhållanden med sporadiskt förekommande en- staka vagnslaster av bränn-torv icke torde vara synnerligen stora*). Andra möjligheter härtill föreläge uppenbarligen, om bränn-torvstillverk- ningen inom landet dreves fram till en sådan omfattning och underkasta- des en sådan regelmässig ordning, att hela tåg med bränn-torv — trans- porterad i för ändamålet inrättade godsvagnar med stor lastförmåga i förhållande till egen vikt — kunde insättas mellan tillverkningsplatserna för bränn-torven och utefter järnvägslinjerna, särskilt vid de större sam- hällena anlagda moderna distributionsdepåer. Målet vore att vinna så låga frakter, att 1,8 ton bränn-torv kunde, såsom med hänsyn till värme- värdet per viktsenhet är önskvärt, fraktas för samma kostnad som 1 ton importerade stenkol enligt gällande frakttaxa. Vi hava skäl antaga, att, under förut angivna förutsättningar, detta mål icke skall vara omöjligt att uppnå.

* * *

Då i nuvarande trängande situation tillfälle till långvariga och om- fattande utredningar om torvfrågans framtida definitiva ordnande knappast

*) Något anmärkningsvärt förefaller det, att f. n. frakten för bränn-torv är lika hög som frakten för de mycket mera skrymmande godsslagen träkol och torvströ.

föreligga, men, såsom ovan visats, viktiga saksål tala för våra bränn-torvtillgångars omedelbara tillgodogörande i så stor skala, som över huvud taget nu kan förverkligas, torde det mest trängande momentet i vår viktiga bränslefråga — i vad den hänför sig till torvproblemet — vara att med begagnande av nuvarande konjunktur söka tillskapa en grundval för en både varaktig och någorlunda omfångsrik torvbränsletillverkning, tillsvärdare genom väsentligen privata initiativ.

Under nu rådande konjunkturer borde det icke vara orimligt att mångdubbla den under senare åren vanliga årstillverkningen av några tiotusentals ton, så att den under nuvarande eller nästa år åter komme upp till den produktion av ungefär 1 miljon ton, vartill den skall hava varit uppe vid sekelskiftet. Den effektivaste åtgärden härför torde vara, att staten garanterade de torvfabrikanter, vilka under kristiden vilja vidtaga en omfattande bränn-torvsfabrikation, en avsättning av deras torvprodukter — i den mån dessa överstiga nu senast föreliggande årsproduktion — även för viss tid därefter till visst pris, t. ex. 10 kronor pr ton.

Vi hava utgått ifrån, att en omfattande fabrikation av bränn-torv är nödvändig under innevarande och nästa år för att vårt land icke tilläventyrs skall komma i ödesdigra svårigheter. Vi hava icke kunnat utfinna några möjligheter för staten att nu själv verkställa en sådan fabrikation. Vi tro därför enda utvägen för ögonblicket vara att på lämpligt sätt stimulera det enskilda företagarintresset att omedelbart gripa sig an med den nödvändiga massproduktionen. Att under nuvarande höga pris på något sätt ytterligare premiera torvtillverkningen vore ju icke påkallat. Men det synes, så vitt vi kunnat bedöma förhållandena, vara farhågorna för att, när normala förhållanden åter inträda efter världskrigets slut, stenkolen skola så sjunka i pris, att torven icke längre kan med dem konkurrera, som göra fabrikanterna så betänksamma mot en utvidgning i stor skala av deras tillverkning.

Det förefaller oss, som en garanti av ovan antydd art, lämpligt begränsad till tiden — som givetvis ej bör sättas alltför kort, om påkallat resultat skall vinnas — icke skulle innebära några vådor av ekonomisk eller annan art för staten. Stenkolsprisen komma sannolikt att endast så småningom, kanske först efter relativt lång tid, gå ned till pris, som motsvara de tidigare låga prisen av 15—17 kronor pr ton, om det nu någonsin sker. Vanan vid torvförbrukning under kristiden skall öka konsumtionen även därefter. Uppfinningar för bättre tillgodogörande av bränn-torvens förbränningsvärde kunna emotses. Fraktned-

sättningar bliva möjliga med den ökade och ordnade produktionen. Detta allt skall hindra torvpriset att falla ned i förlustbringande prislägen. Uppenbarligen bör staten också gå i spetsen för användning i vidsträckt omfattning av bränntorv för sina behov — något som i varje händelse är påkallat. Men härförutom böra uppmärksammas allmängiltiga, tungt vägande skäl av nationalekonomisk innebörd samt betydelsen av en avsevärd bränslereserv för landets oberoende av utlandet under kritiska tider, vilket allt kan motivera både möjliga uppoffringar från statens sida och ett något högre pris å bränntorven än som motsvarar dess värde i förhållande till stenkol, om och när dessa senare sjunka ned till de låga pris, som för några år sedan rådde. Vid överenskommelser med torvfabrikanterna av ovan antydd art bör uppenbarligen också uppmärksammas tanken på det förstatligande av bränntorvsindustrien, som ovan antytts såsom en utväg för torvproblemets definitiva ordnande, så att dylikt förstatligande — om det beslutes — icke försvåras utan tvärtom främjas genom överenskommelserna. Tydligen böra också garantier skapas för att torvfabrikanterna icke skola uppdriva prisen; syftet med den ovanberörda anordningen är visserligen att vinna en omfattande torvtillverkning, men också att bränntorven tillhandahålles till skäliga pris; det måste bli ekonomiskt fördelaktigt att använda torven.

Jämväl andra former för statens stöd kunna tänkas — premiering av olika slag t. ex. tillhandahållande av lån för utvidgningar på mycket goda villkor o. s. v. — men det förefaller, som desamma skulle hava olägenheter, som i mindre grad gälla det förslag, vi ovan utvecklade. Tilläventyrs kunna kombinationer av olika slag övervägas. Det bekymmersamma är emellertid nästan, att vad som behöver göras måste göras skyndsamt, om det skall gagna under nuvarande kristid. Man kan därför också bli benägen för åtgärder, inför vilka man eljest skulle rygga tillbaka eller tveka.

Ehuruväl torvproblemet varit föremål för åtskilliga utredningar, anse vi dock ytterligare utredning påkallad ur de synpunkter, vi ovan framhållit, så att en mer definitiv lösning kan förväntas. Men denna utredning får ej fördröja de omedelbara åtgärderna inför kristiden. Ett anslag torde behöva anvisas — förslagsvis 100,000 kronor — för en del förberedande undersökningar för utredningen samt för anordningar, i vad på staten kan ankomma, för att möta den ökade transporten o. s. v., i den mån överenskommelser av förut antydd art kunna vinnas (t. ex. godsvagnars apterande, lastningsanordningar o. s. v.).

Med anledning av vad sålunda anförts få vi hemställa:

1:o) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t föranstalta om utredning rörande bränntorvtillverkningens framtida ordnande i enlighet med de riktlinjer, vi ovan angivit, samt därefter för riksdagen framlägga denna utredning, jämte de förslag, vartill densamma synes föranleda;

2:o) att riksdagen likaledes måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att, utan avvaktan på resultatet av den i mom. 1:o) begärda utredning, Kungl. Maj:t täcktes omedelbart inleda underhandlingar med landets fabrikanter av bränntorv för att vinna preliminära avtal, att underställas riksdagens godkännande, om väsentligen ökad torvproduktion under detta och närmast följande år på de villkor, som befinnas möjliga och antagliga, samt i anledning härav till innevarande riksdag göra de framställningar, vartill dessa underhandlingar föranleda; och,

3:o) att riksdagen måtte i riksstaten för år 1917 på extra stat uppföra ett förslagsanslag av 100,000 kronor — att förskottsvis av tillgängliga medel utanordnas år 1916 — för att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande i och för bekostande av de undersökningar och åtgärder, som i och för vinnande av ökad torvproduktion kunna från statens sida erfordras, innan riksdagen blir i tillfälle att, i anledning av vad under 2:o) ifrågasättes, fatta beslut över av Kungl. Maj:t hos riksdagen gjorda framställningar i ämnet.

Stockholm den 27 januari 1916.

Axel Schotte.

E. A. Nilson.
