

Nr 200.

Av herr **Rosén**, *angående skrivelse till Konungen med begäran om utredning och förslag i fråga om användande vid statens järnvägar av ved och torv som lokomotivbränsle.*

Tre tidningsmeddelanden ha under de senaste tre dagarna uppmärksammats, enär de kunna sägas äga ett visst samband med varandra. Det ena, att finansrådet manar till inskränkning av vår import så mycket som möjligt, enär vår handelsbalans företer en betydande försämring. Det andra, att statens järnvägar lyckats träffa avtal om inköp från utlandet av 60,000 ton kol. Och slutligen, att statens järnvägars förlust för år 1919 beräknas uppgå till 13 miljoner kronor och att november månad, trots de väsentligt höjda taxorna, utvisar driftsförlust. Huruvida december månad kommer att giva över- eller underskott är ännu icke känt.

Man frågar sig ovillkorligen, om det icke skulle kunna göras något för att minska vårt beroende av det utländska lokomotivbränslet, vilket kräver så betydande kostnader. Vid vissa enskilda järnvägar har man under de senare åren med framgång använt ved eller torv som lokomotivbränsle, och även vid statens järnvägar ha liknande försök förekommit. Enligt vad som meddelats mig, har man dock för avsikt att, där så ej redan skett, så snart koltillgången det medger upphöra med ved- och torveldning på statsbanornas lokomotiv. Anledningen till torveldningens upphörande skulle vara den, att de verkställda försöken icke utfallit lyckligt.

Torveldningsförsöken torde dock hava utförts i en blygsam omfattning. Ty under år 1917 inköpte statens järnvägar stenköl för 26,183,050 kronor och torv för 243,830 kronor, och under år 1918 voro motsvarande siffror 94,733,620 och 1,184,630 kronor.

Statens järnvägars ovilja mot torvbränslet är av gammalt datum, och det vill synas som om icke ens de gångna årens bränslesvårigheter och dåliga ekonomiska utbyte av järnvägsdriften skulle hava lyckats övervinna densamma. Det är känt att icke blott en del av lokomotivpersonalen utan även och kanske i ännu högre grad det högre maskinbefälet vid statsbanorna anser att ved- och torveldning är olämplig. Men det saknas icke lokomotivmän som hysa en motsatt uppfattning, varjämte erfarenheten från andra järnvägar vittnar om att torveldning både är lämplig och ekonomiskt fördelaktig.

En för vedeldningen och hushållningen vid järnvägarna intresserad lokomotivförare i övre Norrland har lämnat mig följande uppgift, vilken grundas på siffror, som han erhållit från kamrerarekontoret: »Veden kostar, upplagd på tendern å lokomotiv, 20 å 21 kronor per kubikmeter. I regel anses 5 kubikmeter ved motsvara en ton kol. Kolet kostar cirka 140 kronor per ton, alltså $5 \times 21 = 105$ kronor. Skillnaden blir ju betydlig: 35 å 40 kronor. Om vi utgå från att ett lokomotiv å endera sträckan Vännäs—Jörn eller Jörn—Boden använder sig av 15 kubikmeter ved i stället för 3 ton kol, så uppstår ju en vinst av 100 kronor bara för ett tåg.»

Till denna uppgift bör anmärkas, att bränslekommissionen sedan någon tid säljer prima björkved i Umeå för 15 kronor per kubikmeter, fritt hemkörd, vadan det här ovan uppgivna priset torde vara väl högt. Å andra sidan tillkommer vid vedeldning avlöning till ytterligare en man å lokomotivet. Då bränslekommissionen ännu förfogar över avsevärda vedpartier och häftar i betydande skuld till riksgäldskontoret — vilken under pågående »realisation» synes hava ökats, fastän inköpen väl numera borde hava upphört — vill det synas som om statens järnvägar hade all anledning att hjälpa bränslekommissionen till största möjliga avsättning till det pris som järnvägen kan betala. På en sådan anordning skulle staten ytterst förtjäna, alldenstund staten får ersätta båda verkens förluster. Och bränslekommissionens förlust kommer givetvis att växa i den mån konkurrensen från enskilda skogsägares sida tilltager.

Vedeldningen bör alltså fortgå, och den bör återupptagas i de fall där densamma tidigare upphört.

Med stora kostnader har statens järnvägar igångsatt försök med torv som lokomotivbränsle. Enligt uppgift skulle dessa försök icke hava utfallit tillfredsställande, och avsikten lär vara att nedlägga den påbörjade torvbränsleproduktionen. Då jag erhöll meddelande härom, tillskrev jag tre banförvaltningar med anhållan om upplysningar rörande erfarenheter och resultat av sådant bränsle.

Trafikchefen vid Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg har besvarat min framställning på följande sätt:

Sölvesborg den 22/1 1920.

Herr riksdagsman Gustav Rosén, Stockholm.

Vid besvarandet av eder gårdagsskrivelse vill jag i första hand meddela, att för mig, som år 1916 på våren påbörjade tillverkning av brännertorv som lokomotivbränsle, framstodo som de viktigaste frågorna vid försöket, dels huruvida ångtrycket skulle kunna hållas och dels torvåtgången i förhållande till 1,000 kg. stenkol. Redan efter ett par dagars torveldning i jämförelsevis stora tåg samt i ett mindre tåg

med stor hastighet, var jag övertygad om att ångtrycket utan svårighet kunde hållas i jämnhöjd med lokomotivets dragförmåga.

Beträffande torvförbrukningen, så är den i hög grad beroende på torvens för-
multnings- och fuktighetsgrad. Erfarenheten har visat skilda utslag på grund av
berörda omständigheter. Men efter tre och ett halft års rön har jag kommit till
det slutresultat, att med 1,800 kg. medelgod torv, hållande högst 30 % fuktighet,
så erhålles samma värmeutbyte som ur 1,000 kg. engelska stenkol. Statsbanan har
(sannolikt under proven 1905) vunnit ännu gynnsammare resultat, nämligen endast
1,694 kg. bräntorv mot 1,000 kg. Lambtonkol.

Med torveldningen följa de fördelarna, dels att fyrboxarna hålla betydligt längre
tid än med stenkolseldning och dels att endast obetydlig slaggning förekommer.
Ingen annan ändring har skett med lokomotiven, än att eldstadsvalvet nedrivits.

Lokpersonalens arbete blir icke större vid torv- än vid koleldning, då en »läm-
parepojke» lämnas till hjälp.

Denna järnväg har nu en torvindustri, som kan leverera järnvägens hela bränsle-
behov för flera tiotal år framåt, och har järnvägen inrättat sig därefter. För när-
varande beräknas 43 kr. för 1,000 kg. torv, motsvarande högst 80 kr. för 1,000 kg.
stenkol, däri »lämparepojken» inräknats. Självkostnaden för torven är betydligt lägre.

Synnerligen goda resultat har torveldningen lämnat vid Kristianstads—Hässl-
holms och Halmstad—Nässjö järnvägar, där torv uteslutande använts för framförande
av såväl snäll- som godståg. Västergötland—Göteborgs och ett flertal andra järn-
vägar hava även använt sig av torvbränslet. Samma är förhållandet med Ströms-
näs bruks a.-b., Lessebo a.-b. och Hemsjö kraft-a.-b., vilka hålla på att ordna sig
för övergången till torveldning.

För varje svensk, med blick och intresse för landets handelsbalans, är det ve-
modigt att se huru penningfloden rinner ur landet för utländskt bränsleköp. En icke
obetydlig del av bränslebehovet kan fyllas med torv.

Statens förste torvingenjör, kapten Ernst Vallgren, Grevgatan 45, kan lämna
betydligt bättre upplysningar i torvfrågan än jag.

Med utmärkt högaktning

J. Brinck.

Från Kristianstad—Hässlholms järnvägar har jag erhållit föl-
jande meddelanden:

att å Kristianstad—Hässlholms järnvägar från och med sommaren 1917 an-
vändes torv till eldning av lokomotiven, dock icke uteslutande, enär vissa tåg måste
framföras medelst kolbränsle och mindre god torv kräver någon tillsats av kol, att
avsevärd ekonomisk fördel visat sig uppstå genom torveldning, då kolpriset över-
stiger 100 kronor per ton och priset per ton prima torv ställer sig högst omkring
45 kronor, men att med torveldning äro förenade följande olägenheter:

1) att under den torra årstiden genom den stora gnistutkastningen faran för
antändning är betydligt ökad,

2) att på grund av detta bränsles skrymmande beskaffenhet stort förrådsutrymme
är erforderligt,

3) att torveldning nödvändiggör anställande av en extra eldare å loken, och

4) att svårighet att hålla nödigt ångtryck uppstår vid låg yttre temperatur samt
vid utökning av persontågen utöver det normala.

Från verkställande direktören vid Halmstad—Nässjö och Västra centralbanans järnvägar har jag erhållit följande svar:

Halmstad den 25 januari 1920.

Till herr riksdagsmannen Gustav Rosén, Stockholm.

Till svar å edert ärade av den 21 dennes, som jag vid min återkomst till Halmstad under gårdagen erhållit, får jag härmed i korthet meddela följande:

Vid Halmstad—Nässjö och Västra centralbanans järnvägar, som förvaltas av samma styrelse, har sedan tre år tillbaka eldning med ved och torv i stor utsträckning och med gott resultat ägt rum. Järnvägarnas bränsleförbrukning är i stenkol omkring 17,000 ton årligen. Intet hinder förefinnes mot att helt ersätta stenkolen med torv, som med fördel kan användas i såväl godstågs- som snälltågslokomotiv.

Enär järnvägen nyligen lämnat en del uppgifter till Svensk Handelstidning i Stockholm, torde det möjligen kunna vara av intresse för eder att sätta eder i förbindelse med dess redaktion.

Med högaktning

A. Åkerhielm,

Verkställande direktör.

Dessa upplysningar giva vid handen, att torveldning, åtminstone i vissa tåg, är fördelaktig och billigare än eldning med kolbränsle. Då detta är konstaterat vid flera enskilda järnvägar, synes det som om även vid statens järnvägar torvbränsle skulle kunna komma till användning. Så länge det ekonomiska utbytet av statsbanedriften icke är bättre än för närvarande, lärer väl i varje fall en sådan extravagans som återgång till kolbränslet och övergivande av ved- och torveldning knappast vara lämplig.

Om vid statens järnvägar icke finnes någon tjänsteman, som kan omhändertaga torvbränslefrågan, synes den utvägen stå öppen att förvärva en intresserad och lämplig person från någon enskild järnväg, som i detta avseende kan taga ledningen.

Denna fråga är av så oerhört stor betydelse, att intet medel bör lämnas oförsökt, då det gäller att nå ett tillfredsställande resultat, och därför hemställer jag,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa skyndsamt utredning angående användande vid statens järnvägar av ved och torv som lokomotivbränsle samt att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm 31 januari 1920.

Gustav Rosén.