

## Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 14 maj 1920 kl. 3 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 12, i anledning av herr Roséns inom första kammaren väckta motion nr 200 angående skrivelse till Konungen med begäran om utredning och förslag i fråga om användande vid statens järnvägar av ved och torv som lokomotivbränsle.*

Närvarande: herrar Eriksson i Stockholm, Karlsson i Surte,\* Johansson i Brånalt, Olsson i Mora, Werner,\* Edberg, Granath,\* Lagerkvist, Olsson i Golvvasta och Corneliusson.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom första kammaren väckt motion, nr 200, har herr Rosén hemställt, 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 kunde föranleda.

Denna motion hänvisades av första kammaren till dess andra tillfälliga utskott, som i däröver avgivet utlåtande anförde följande:

»Utskottet delar till fullo den av motionären uttryckta uppfattningen, att något bör göras i syfte att minska vårt beroende av det dyrbara utländska lokomotivbränslet. En fullt rationell lösning av denna ej minst ur

nationalekonomiska synpunkter viktiga fråga, torde dock kunna vinnas först i samband med en omfattande elektrifiering av landets järnvägsnät. Erfarenheten från de gångna krisåren ge emellertid, enligt utskottets förmenande, ett visst stöd åt motionärens åsikt, att de dryga omkostnader, som äro förbundna med hitförskaffandet av utländskt lokomotivbränsle, kunde i ganska avsevärd mån nedbringas genom utnyttjande i större utsträckning av landets egna bränsletillgångar. Vissa omständigheter tyda dock på att man för närvarande gör klokt i att icke taxera dessa besparingsmöjligheter fullt så högt, som man vid ett beaktande av ved- och torveldningens ekonomiska resultat vid åtskilliga enskilda järnvägar inom landet, kan känna sig benägen att göra.

Motionären påpekar, att vissa försök med användningen av ved och torv som lokomotivbränsle förekommit även vid statens järnvägar. Enligt vad utskottet inhämtat ur järnvägsstyrelsens yttrande i frågan ha dessa försök i själva verket haft en ganska vidsträckt omfattning. Under åren 1917—1919 har inom I, II, IV och V distriktet använts inalles 1,584,697 kbm lokomotivved, varjämte för de båda sistnämnda distriktens räkning en ytterligare kvantitet av 174,694 kbm dylik ved redan upphandlats från brännslekommissionen och underhandlingar pågå angående leverans till statens järnvägar av ytterligare 600,000 kbm. Som belysande för vedeldningens omfattning kan påpekas, att inom IV distriktet har antalet tågakilometer, utgjorda av vedeldade lokomotiv, uppgått till c:a 73 % och inom V distriktet till c:a 53 % av samtliga tågakilometer. Järnvägsstyrelsen säger sig ha för avsikt att fortsätta med vedeldningen ännu någon tid, varigenom brännslekommissionen beräknas kunna få avsättning för de vedpartier, som äro så belägna och av sådan beskaffenhet, att de över huvud taget kunna tänkas ifrågakomma som lokomotivbränsle.

Torveldningen har enligt järnvägsstyrelsens uppgift varit av betydligt mindre omfattande än vedeldningen. Under 1919 förbrukades dock 23,450 ton brännertorv och en kvantitet av 12,500 ton fanns vid årsskiftet som behållning till 1920. Den av järnvägsstyrelsen igångsatta brännertorvberedningen kommer under innevarande år att fortgå i samma utsträckning som 1919, varav man kan draga den slutsatsen, att en fortsatt torveldning å lokomotiven åtminstone under den närmaste framtiden är att motse.

Järnvägsstyrelsen döljer emellertid icke sin uppfattning, att ved och torv under normala förhållanden icke äro lämpliga såsom lokomotivbränsle å järnvägar med den trafik, som i allmänhet förekommer vid statens järnvägar. Vad beträffar veden har det konstaterats att densamma, även när

den är av god kvalitet, icke kan alstra den värmemängd, som erfordras för att lokomotiven skola kunna utveckla sin fulla effekt. Man måste därför minska vagnantalet i tågen med i genomsnitt 25 %, vilket i sin ordning nödvändiggör insättandet av flera tåg, varigenom kostnaderna för materiel och personal stegras. Erfarenheten har jämväl visat, att det vid vedeldning är ganska svårt att hålla tågtiderna. Det synes utskottet berättigat att man tar dessa olägenheter i beaktande, när det gäller att värdesätta det ekonomiska resultatet av vedeldningen. I detta sammanhang bör även påpekas, att kostnaden för den av statens järnvägar använda veden, enligt järnvägsstyrelsens uppgifter, motsvarat ett stenkolspris i hamn av c:a 135 kr. pr ton, vilket pris är endast obetydligt lägre än det nuvarande högt uppdrivna stenkolspriset.

Försöken med torv som lokomotivbränsle ha, enligt järnvägsstyrelsens utsago, givit det resultat, att dylik eldning kan vara användbar och till och med ekonomiskt fördelaktig, när det gäller enklare tågförhållanden och lindrig trafik. Däremot finner styrelsen, att torven icke uppfyller de fordringar, som under normala förhållanden måste ställas på ett lokomotivbränsle, när det gäller stora tåg med pålitliga gångtider vid relativt stora tåghastigheter. Vid bedömande av frågan om torvens lämplighet för det här ifrågasvarande ändamålet, synes man rimligtvis böra taga hänsyn jämväl till det förhållandet, att torven kräver ej mindre än 5 gånger så stort utrymme som en kvantitet kol med samma värmeeffekt. Det ekonomiska resultatet av torveldningen påverkas i väsentlig grad därav, att eldarpersonalen måste förstärkas, då det gäller eldning med enbart torv eller större mängder sådan i blandning med stenkol.

Som stöd för sin mening, att torveldning borde i ökad omfattning ifrågakomma vid statens järnvägar, har motionären hänvisat till att vissa enskilda järnvägar i relativt stor omfattning och med till synes gott resultat använt torv som lokomotivbränsle. De ifrågasvarande järnvägarna äro 7 till antalet, därav 3 smalspåriga. Ingen bland dem kan med hänsyn till trafikförhållanden jämföras med de större statsbanelinjerna. Vid sådant förhållande kan en fullt klarläggande jämförelse mellan resultaten vid å ena sidan statens, å andra sidan de enskilda järnvägarne tydligen icke åvägbringas. Man måste begränsa sig till att låta erfarenheterna från båda hållen tala. Utskottet anser sig emellertid ha starkt fog för den uppfattningen, att det bör allvarligt övervägas, huruvida icke torveldning kan och bör ifrågakomma särskilt i vad det gäller mindre statsbanesträckor av bibanenatur, där trafikintensiteten icke i regeln är särdeles stor, ävensom

ifråga om viss lokal- och godstrafik å de större linjerna. Vidare torde det kunna anses fastslaget, ej minst genom järnvägsstyrelsens egna uttalanden, att eldning med såväl ved som torv utan olägenhet bör kunna vara det normala i vad beträffar stationära eldstäder, varigenom även för statens järnvägars vidkommande viss besparing av stenkol skulle möjliggöras.

Som ett annat önskemål vill utskottet framhålla, att användningen av torvpulver som lokomotivbränsle måtte verksamt främjas, alldenstund — enligt järnvägsstyrelsens utsago — försöken på detta område givit synnerligen tillfredsställande resultat. Som bekant anslog 1916 års riksdag på framställning av Kungl. Maj:t ett belopp av 1,300,000 kr. för anläggning av en torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse och för omändring av erforderligt antal lokomotiv för torvpulvereldning. Arbetena med anläggningar av nämnda fabrik äro emellertid ännu ej slutförda.

Utskottet har även uppmärksammat, att fråga varit å bane om upptagande inom landet av fabriksmässig tillverkning av s. k. torvkolbriketter enligt den vid en fabrik i Dumfries i Skottland använda våtkolningsmetoden. Professor J. Roos av Hjelmsäter, vilken på regeringens uppdrag studerat den nämnda fabriken tillverkning, vitsordar — enligt meddelanden i pressen — att de ifrågavarande briketterna äro av god beskaffenhet och böra vara ett gott bränsle i stället för stenkol. Emellertid har prof. Roos av Hjelmsäter konstaterat, att tillverkningskostnaderna komma att ställa sig så höga, att en fabrikation av dylika briketter icke lönar sig, för såvida avsikten skulle vara att framställa ett billigt bränsle såsom ersättning för stenkolen.

Utskottet kan icke underlåta att finna det av motionären framställda önskemålet om en utredning i den föreliggande frågan om vedens och torvens användbarhet som lokomotivbränsle synnerligen behjärtansvärt. Emellertid vill utskottet erinra om att 1916 års torvkommité — som under det sistförflutna året framlagt förslag om inrättande av ett statens bränsleinstitut och en statens torvskola — ännu icke avslutat sina arbeten. Det torde icke vara obefogat, att innan en utredning i det av motionären föreslagna syftet igångsättes, avvakta resultaten av de statistiska och tekniska undersökningar, som pågå på initiativ av denna kommité, vars uppdrag just är att »utreda och avgiva förslag beträffande de åtgärder i olika avseenden, som från statens sida kunna ytterligare vidtagas för att främja produktionen och användningen av bränsle, framför allt av torv».

Vidare anser sig utskottet böra erinra om, att 1919 års kommission angående statsbanornas ekonomi m. m. har i uppdrag »att verkställa och

framlägga en allsidig utredning rörande de åtgärder, som böra vidtagas för erhållande för framtiden av ett tillfredsställande resultat av driften vid statens järnvägar». Det synes utskottet ligga i sakens natur, att en dylik utredning icke kan anses förtjänt av epitetet »allsidig», därest vid den sammans utförande den av motionären berörda frågan icke ägnas ett omsorgsfullt beaktande.

Då utskottet sålunda med visshet vågar förutsätta, att utredning i det av motionären föreslagna syftet kommer att äga rum i kraft av redan tagna initiativ, finner sig utskottet kunna hemställa att ifrågavarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.»

Den 20 mars 1920 beslöt emellertid första kammaren med 50 röster emot 27 att bifalla motionen.

Detta beslut har jämlikt 63 § riksdagsordningen delgivits andra kammaren, som hänvisat ärendet till detta utskott.

Kungl. järnvägsstyrelsen har över motionen avgivit utlåtande, som är såsom bilaga fogat vid förstakammarutskottets ovan nämnda utlåtande.

Då utskottet väsentligen delar den uppfattning, som kommit till uttryck uti det av första kammarens andra tillfälliga utskott i ärendet avgivna utlåtande, kan utskottet icke förorda bifall till motionärens ifrågavarande framställning.

*Utskottet.*

Utskottet hyser givetvis det allra största intresse för att våra inhemska bränsletillgångar i största möjliga utsträckning bliva utnyttjade för järnvägsdriften. Men utskottet kan vid det i ärendet anmärkta förhållandet, att torvproblemet för närvarande ur olika synpunkter är föremål för utredning, därunder de av motionären berörda spörsmål icke torde kunna undgå att upptagas till behandling, icke tro att ett bifall till motionen skulle vara ägnat att i någon avsevärd mån bidra till lösningen av samma spörsmål.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att andra kammaren icke måtte biträda första kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 14 maj 1920.

På utskottets vägnar:

ERNST ERIKSSON.