

N:o 13.

Af herr Persson, Nils, *angående skrifvelse till Konungen med begäran om nedsättning i frakten å statens jernvägar för bränntorf, torfströ och torfkol.*

I Sverige förekomma icke stenköl, så vidt känt är, i afsevärd mängd. Brytningen af svenska stenköl, hvilka i brännvärde äro underlägsna de engelska, var år 1897 224,343 ton, en qvantitet 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 stenköl. 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 stenköl är för närvarande vår största importartikel. Sålunda infördes under det nu gångna decenniet

|              | af stenköl | af 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. cirka 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 cirka 60,000,000 kronor per 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 har 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 kubikmeter per person och år, motsvarande 20,000,000 kubikmeter pr år och att till kolning för metallurgiska ändamål derjemte förbrukas 4,900,000 kubikmeter 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 cirka 7,000,000 kub.-meter pr år. Om man håller sig till dessa lägre siffror, så är dock bränsleförbrukningen i form af ved årligen cirka 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 bränntorfmossar 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 lufttorr torf pr har, och hela landet har sålunda i bränntorfmossarne 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 stenköl, således ett, praktiskt sedt, 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, pappersmassefabriker, tegelbruk för eldning af ugnar och för beredning af s. k. Siemensgas 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 förmanligare 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 brännторf. I Danmark användes också torf i stor utsträckning som husbehofsbränsle och ensamt vid Sparkjær på Jylland fabriceras årligen 15 å 18,000 ton till detta ändamål. Vid Sronowka utanför S:t Petersburg tillverkas årligen 15 å 20,000 ton torfbriquetter jemte flere tusen ton vanlig maskintorf. Likaså finnes en större torfbriquettfabrik 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.

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

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

Vidare är tekniken för beredning af maskinpressade torfbriquetter, såsom förut antydts, i Tyskland och Ryssland fullständigt utarbetad i dervarande betydande fabriker, så att efter våra förhållanden 1 ton maskinpressade torfbriquetter med en egentlig vikt af 1,2, således högre än stenköl i löst mått, kan tillverkas för 6 å 8 kronor. Fackmän påstå, att sådana briquetter 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 till-

mötesgående 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 brännorfsmosse 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 flere 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 stenkolk på statens jernvägar, hvilket, om torfvens brännvärde antages till hälften af dettas, per bränsleeffekt gör dubbla frakten mot för stenkolk.

Bästa eller kanske enda sättet för staten att hjälpa denna viktiga industri att skyndsamt taga sig fram torde vara att bevilja fraktnedsättning för transport pr jernväg till, efter effekt räknadt, högst detsamma som för stenkolk, 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 torfkolk kunna framställas af torf genom kolning i mila, om kolningen rätt skötes, så att 40 procent och deröfver kolk erhålles af lufttorr torf med 25 procent vattenhalt, hvarigenom tillverkningspriset för torfkolk å goda mossar ställer sig billigare än nuvarande stenkolspris. Genom kolning i retort kan ett utbyte af 50 procent torfkolk erhållas af lufttorr torf. Detta torfkolk kan, såsom af intyg från flere af våra förnämsta verkstäder styrkes, för smidning och åtskilliga metallurgiska ändamål ersätta träkolk och koks, och försök, som gjorts i Westphalen med tyskt torfkolk, visa att det kan användas för tackjernsblåsning, då det ej är fråga om att framställa kvalitetsjern.

Torfkolket är emellertid blott hälften så tungt som stenkolk och kan sålunda ej ersätta detta vid rörliga eldstäder till följd af dess skrymmande beskaffenhet. Men det är bevisadt, att torfkolket kan briquetteras på samma sätt som stenkolk, fastän med något större kostnad. Då stenkolk kostar i briquettering 3,50 kronor pr ton med nutidens synnerligt fulländade teknik på detta område, kostar briquettering af torfkolk i stor skala cirka 5 kronor pr

ton. Torfkolsbriquetter kunna därför tillverkas för stenkolets nuvarande pris och ini 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 torfkolsbriquetter ega samma brännvärde som stenkol. Torfkolsberedningen borde därför också uppmuntras genom sänkning af jernvägsfrakten för torfkol till hälften mot för stenkol.

Många af våra bränntorfsmossar äro täckta af ett lager af hvitmossa, som, innan bränntorfven kan tillgodogöras, måste aflägsnas och helst användas till torfströfabrikation. Derför 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 torfbriquetter å statens jernvägar sänkes till en tredjedel af den nuvarande;
- 2:o) att torfkol och torfkolsbriquetter 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.

*N. Persson.*