

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1900. Första Kammaren. N:o 31.

Onsdagen den 25 april, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Justerades ytterligare två protokollsutdrag för denna dag.

Föredrogs å nyo Första Kammarens tillfälliga utskotts den 7 och 12 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 6, i anledning af väckta motioner dels om nedsättning af jernvägsfrakten för brännторf m. m., dels ock i fråga om beredande af bränsle ur торfmossar.

Friherre Palmstierna: Jag tillåter mig hemställa, att betänkandet får punktvis föredragas, men att diskussionen dock får gälla båda punkterna.

Denna hemställan bifölles.

Punkten 1.

Friherre Palmstierna: Utskottet har hemställt, att kammaren icke skulle biträda Andra Kammarens i ämnet fattade beslut, nemligen att Riksdagen skulle hos Kongl Maj:t anhålla, »det täcktes Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, huruvida icke nu gällande frakter såväl för brännторf, торfbriketter, торfkol och торfkolsbriketter som ock för торfströ och торfmull kunde i betydligare mån nedsättas.» Första Kammarens utskott har icke velat tillstyrka detta, ehuru utskottet bland annat hänfört sig till Andra Kammarens utskotts utlåtande och de dervid fogade bilagor, uti hvilket utlåtande Andra Kammarens utskott likväl förklarat, att utskottet funnit »på de i motionen angifna grunder den nu väckta frågan både ur national-ekonomisk och ej minst ur det fosterländska försvarets synpunkt vara af genomgående vikt. Vidare har utskottet funnit, att den ofvan återgifna skrifvelsen från fullt sakkunnigt håll ådagalägger,

Om nedsättning af jernvägsfrakten för brännторf m. m.

Om nedsättning af jernvägsfrakten för bräntorf m. m.

(Forts.)

att en lättnad i fraktsatserna skulle kunna medföra en betydlig utveckling af torfindustrien», i följd hvaraf detta utskott tillstyrkt aflåtandet af en skrivelse i ämnet. Första Kammarens utskott åter finner syftet med motionerna beaktansvärdt samt anför vidare: »Hvad särskildt angår torfs användande till bränsle, så talar ju särskildt därför, att dels en minskad införsel af stenkol skulle årligen bespara landet millioner kronor och dels att tillgången på och användandet af inhemskt bränslematerial skulle göra landet mer oberoende af tillgången på stenkol och derigenom bereda detsamma en sjelfständigare ställning». Men likväl är utskottet tveksamt. Det framhåller, att torfmossar finnas öfverallt i landet, hvadan längre transporter af torf icke i allmänhet torde vara erforderliga, att jernvägarne måste betraktas äfven med hänsyn till affärssynpunkten samt att för stora fraktnedsättningar således icke böra begäras, äfvensom att det kan vara origtigt att på enskilda motionärers förslag uttala sig för ändring af enstaka fraktsatser, hvilket ju kunde blifva ett prejudikat för andra industrier.

Beträffande särskildt herr Lithanders motion har utskottet ansett, att det stora intresse, som ligger uti sjelfva frågan, skulle vara en tillräcklig sporre, äfvensom att jernkontoret, som har anställt en särskild torfingeniör, troligtvis borde kunna sköta om hela saken.

Jag skall nu tillåta mig att söka inlägga en gensaga emot dessa utskottets antaganden. Enligt de sifferuppgifter, som utskottet lemnat, finnas 10 millioner tunnland hög- och lågmossar spridda öfver hela landet. Dessa mossar representera otvifvelaktigt ett oerhördt stort värde. Äfven om man icke tager i betraktande deras odlingsvärde, måste man dock, enligt de siffror, som utskottet lemnar, uppskatta deras tillgång af bränsle och torfströ till ett värde af icke mindre än 72 milliarder kronor. Detta är ju siffror, inför hvilka man måste häpna. Men dessa milliarder slumra ganska djupt, och det borde väl därför vara skäl uti, att vi i någon mån sökte att väcka dem till lif. Dertill kommer, att, derest mossarne skola tillgodogöras, afdikning måste ske, och genom afdikningar i större skala skulle vi vinna ofantliga fördelar i klimatiskt hänseende.

Det finnes, såsom herrarne nogsamt hafva sig bekant, två slags mossar, högmossar med hvit massa, som användes till torfströ, och lågmossar med torf, som användes till bränsle. Hvad torfströfrågan beträffar, är den, så vidt jag är riktigt underrättad, redan löst, äfven om tillverkningsmetoden och de erforderliga maskinerna ännu kunna förbättras. Torfströets utmärkta egenskaper såväl för landbrukets behof som för städernas renhållning inses också för hvarje år af allt flere, hvarför jag äfven är öfvertygad om att dess användning, om det blefve lättare tillgängligt samt för rimligare pris, säkerligen skulle högst betydligt ökas.

Emellertid är torfströet ett lätt och billigt material, som icke tål vid dryga frakter. Derför spelar fraktfrågan för torfströet en mycket vigtig rol, och kunde denna fraktfråga lösas på ett för-

delaktigt sätt, skulle man kunna tänka sig, att vi med fördel kunde exportera ganska betydliga qvantiteter torfströ t. ex. till England. Utefter jernvägen mellan Halmstad och Nässjö ligger nu en mängd torfmossar, och vi skulle därför från Halmstad kunna få till stånd en icke obetydlig export af torfströ. Man vet ju, att Holland i många år exporterat stora qvantiteter af denna vara till London och andra delar af England, och något liknande borde lätteligen kunna sättas i gång äfven från vårt land.

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränntorf
m. m.
(Forts.)*

Tills vidare lägga dock våra dryga fraktkostnader hinder i vägen för uppammandet af en dylik exportindustri. Utskottet har visserligen sagt, att så långa transporter icke äro behöfliga, därför att mossar finnas litet hvarstades i landet. Men först och främst bör man dock komma i håg, att man icke får tänka sig att med fördel kunna i och för försäljning tillgodogöra sig en mosse, som icke ligger i närheten af en jernväg, och vidare måste man betänka, att, derest en mosse skall kunna fördelaktigt exploiteras, maskiner måste anskaffas och byggnader uppföras. Det blir därför ett icke så alldeles obetydligt kapital, som blir fastläst vid ett sådant företag, hvarför detsamma måste drifvas i större skala och med en stor rayon, för att varan med fördel skall kunna tillverkas. Fraktsatserna spela därför otvifvelaktigt en stor rol härvidlag.

Hvad vidare beträffar frågan om torfs användande till bränsle, torde en hvar lätteligen inse, hvilken oerhörd fördel det vore, om vi skulle kunna tillgodogöra oss den bränslekapacitet, som ligger uti våra lågmossar, i större utsträckning, än som nu sker, då man ju vet, att vi årligen betala en tribut till utlandet af 60 à 70 millioner kronor för stenkol, i hvilket afseende vi i händelse af krig äro fullständigt beroende af utlandet. Torf användes ju redan på mångfaldigt sätt såsom bränsle dels mera rå och dels efter en temligen komplicerad behandling i form af s. k. torfbriketter. Dock torde det kanske böra erkännas, att våra tillverkningsmetoder för torfs beredande till bränsle icke ännu äro fulländade. Enligt många uppgifter läser dock denna fråga vara löst i utlandet, så att hvad som skulle återstå för oss vore att söka tillämpa de resultat, som man vunnit utomlands, på våra svenska förhållanden.

Denna sak är ju af så stort och allmänt nationelt intresse, att man väl bör kunna förstå motionären, herr Lithander, hvilken, som jag antager, velat främja denna angelägenhet genom att förmå Riksdagen att ställa ett anslag till kronans förfogande för att användas dels i form af betydliga premier till uppmuntrande af enskilda företag, dels i form af resestipendier till personer, som önska taga kännedom om alla detaljer i den utländska fabrikationen.

Emellertid är äfven denna vara, relativt taget, lätt och billig, hvadan äfven den icke tål vid för stora fraktkostnader. Första Kammarens utskott har lemnat en tabell öfver fraktsatserna för torf i olika länder samt hänvisar i öfrigt till Andra Kammarens utskotts betänkande med ty åtföljande bilagor. Ser man nu på

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.*

(Forts.)

den andra af de bland dessa bilagor meddelade tabeller, finner man, att fraktkostnaden — å fullastad godsvagn — för en ton-kilometer blir i Sverige 3 öre, men i Danmark icke ens 2 öre. Detta är således en icke obetydlig skilnad. Härtill torde böra läggas, att utskottet upplyst derom, att jernvägsstyrelsen förklarar sjelfkostnaden hafva nedgått till 1,1 öre per netto ton kilometer. En icke obetydlig nedsättning i dessa fraktsatser skulle därför kunna ega rum utan förlust för jernvägarne. Beträffande en dylik nedsättning i frakten torde äfven böra framhållas, att den ställer sig något olika mot fraktnedsättningar för andra varor. För närvarande fraktas nemligen just på grund af de höga fraktsatserna endast temligen obetydliga quantiteter torfströ och så godt som intet torfbränsle, hvidan en minskning i frakten icke skulle tillskynda jernvägarne någon nämnvärd förlust. Blefve emellertid frakterna lägre och transportmängden ökades, skulle ju jernvägarne deraf hafva en inkomst. Jag förutsätter nemligen såsom utskottet, att jernvägarne måste skötas ur affärs-synpunkt samt att fraktsatserna icke skulle sänkas ända ned till sjelfkostnaden. Det är ju dock ett långt steg från 1,1 öre till 3 öre.

Det synes mig här vara fråga om ett så allmänt och nationellt intresse, att Riksdagen bör kunna göra ett undantag från regeln och här yttra sig om önskvärdheten af en nedsättning af dessa fraktsatser. Med anledning af hvad jag sålunda anført skall jag, herr grefve och talman, tillåta mig hemställa, att kammaren måtte biträda Andra Kammarens beslut i enlighet med dess utskotts hemställan, eller »att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, huruvida icke nu gällande frakter såväl för bränn-
torf, torfbriketter, torf-
kol och torfkolsbriketter
som ock för torfströ och
torfmull kunde i
betydligare mån
nedsättas».

Herr Lithander: Då kammaren behagat medgifva, att man får tala om frågan i dess helhet, skall jag såsom motionär anhålla att få yttra några ord.

Det är förunderligt, huru ofta man har tillfälle att iakttaga, att stora frågor af den största vikt och betydelse för ett helt land behöfva så ofantligt lång tid att bana sig fram till en lycklig lösning. Så är nog förhållandet icke minst i vårt land. Den fråga, som nu föreligger till behandling, är icke ny för i dag. Det är mycket länge sedan framstående vetenskapsmän lemnade analyser på innehållet i våra torfmossar, hvilka fullkomligt ådagalägga, att det material, som der finnes, är ett utmärkt bränslematerial. Varmhjärtade patrioter, sådana som friherre Raab, hafva för mer än ett tredjedels århundrade sedan ifrigt uppmanat regeringen och Riksdagen att tillgodogöra sig dessa rika tillgångar. Han har betecknat dem såsom en omätlig skatt, som ligger för våra fötter, och hvilken vi endast behöfva upptaga. På senare tider hafva genom jernkontorets torfingeniör, herr Palmberg, som måste betraktas som auktoritet, de

mest vägledande och värdefulla undersökningar blifvit gjorda, och dessa bevisa tydligt det enormt stora värde, som ligger i våra torf-mossar, hvilket bort mana oss att göra någonting för att tillgodo-göra oss denna rikedom. Men allt förgäfvess.

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.*

(Forts.)

Man underkastar sig hellre att till utlandet betala, som det nu i närvarande stund är, ända till 70 millioner kronor för importerad stenkol. Man ställer sig i beroende af utlandet för bränsle-medel till såväl ångbåtar som jernvägar, till industriella anläggningar och öfriga enskilda behof. Man gör ej det ringaste för att undersöka, om vi ej kunna i väsentlig mån göra oss oberoende af utlandet i detta afseende. Detta är ju ganska förunderligt. Här har flere gånger väckts motioner i syfte att förmå Riksdagen att vidtaga åtgärder i detta afseende, men i allmänhet hafva de utskott, som behandlat frågan, endast besvarat den med ett bleklagdt nej. Man har anförde de obetydligaste och mest ovederhäftiga skäl för att fortfarande lägga saken å sido. Så har också nu blifvit händelsen, och det nu föreliggande utskottsbetänkandet utgör intet undantag. Dock begär jag blott i min motion en skrifvelse till Kongl. Maj:t, och för en så enkel åtgärd från Riksdagens sida borde väl ej saknas anledning, då det gäller icke allenast att tillgodose ett stort national-ekonomiskt intresse, utan också att afskudda oss ett kanske ödesdigert beroende af utlandet. Man måste beklaga, att utskottet behandlat denna fråga, som det vill synas, nära nog som en bagatell, ty i annat fall skulle väl frågan fått en sorgfälligare behandling, än som nu kommit densamma till del. Det kan ifrågasättas, huruvida det kan vara fullt korrekt att, såsom utskottet gjort, sammanslå tvenne frågor, den ena handlande om nedsatta frakter på statens jernvägar för torf, torfkolsriketter, torfströ med flere dylika artiklar, den andra handlande om hvilka metoder, som kunna anses vara de bästa för att på enklaste och billigaste sätt af materialet i våra torfmossar bereda ett ändamålsenligt bränsle.

En sådan sammanslagning kan ju ur bekvämlighetssynpunkt vara lämplig, om man vill, såsom det kallas, slå i hjel båda frågorna. Men om man i ringaste mån velat främja det syfte, för hvilket motionären sträfvat, så hade väl varit riktigare att utreda frågorna hvar för sig. Utskottet har emellertid uraktlåtit icke allenast att göra en verklig utredning i afseende å min motion, utan äfven att gifva några sakskäl för sitt afslag. Utskottet inskränker sig till att meddela, hvad det *anser*, såsom det står uti dess betänkande. Utskottet yttrar nemligen:

»I likhet med statsutskottet vid 1891 års riksdag anser dock utskottet, att det stora intresse, som här föreligger, är en så tillräcklig sporre för uppfinnare å detta område, att statens uppträdande genom utfästade af pris icke kan anses erforderligt. Verksamhet för torfmossarnes användande utöfvas för öfrigt af jernkontoret, som antagit en torfingeniör, och mosskulturföreningen genom rön, föredrag och en tidskrift, som innehåller lärrika och upplysande upp-

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bräntorf
m. m.*

(Forts.)

satser. Derest någon uppfinnare skulle kunna angifva vissa försök såsom nödiga och egnade att lösa frågor om torfvens användande såsom bränsle, lärer Kongl. Maj:t ej sakna tillfälle att dertill anvisa nödiga medel. Utskottet kan i öfrigt ej utfinna någon väg för sakens främjande, och motionären har ej heller om sättet därför lemnat annan antydan, än här ofvan blifvit sagdt.»

Enklare kan man verkligen ej taga saken. Mig synes detta vara ungefär som en uppmaning att lägga händerna i kors och låta allt förblifva som det är. Utskottet synes icke ens hafva tänkt på möjligheten af att vi borde begagna oss af den outtömliga tillgång på bränslematerial, som finnes uti nordligaste Sverige vid sidan af våra rikaste malmfyndigheter. Vi hafva hittills inskränkt oss till att exportera malmen till brytningspris och låta bränslematerialet ligga, der det är. Det är en något egendomlig uppfattning af ett utskott, som har i uppdrag att utreda en fråga af så stor ekonomisk betydelse.

Har utskottet väl tänkt på — hvarom jag tillåter mig erinra — att förhållandena nu och år 1891 äro väsentligt olika? Då uppgick vår stenkolsimport till ett värde af 20 millioner kronor, nu i år till 70 millioner; då var priset på engelska stenkol 50 procent af hvad det nu är; då pågingo experiment vid torfkolsfabriken i Elmhult, och regeringen hade ju goda skäl att afvakta resultaten af dessa experiment. Nu veta vi sedan länge, att dessa experiment voro helt och hållet värdelösa. Hela affären tycktes vara anlagd på att bilda ett bolag, och vid närmare undersökning vittnade det hela om okunnighet och temligen ovederhäftig grund. Då hade också vid den tiden eller tidigare, om jag ej misstager mig, Kongl. Maj:t påbjudit, att jernvägen Sköfde—Karlsborg skulle drifvas medelst eldning med torf. Nu veta vi, att denna befallning aldrig blef efterföljd, förmodligen på den grund, att regeringen underlät att samtidigt ordna så, att det blef någon tillverkning af detta bränslematerial, som jernvägen skulle begagna. Ännu i dag har man ej förskaffat sig den erfarenhet, som man år 1891 afsåg att vinna.

Om utskottet hade tagit alla dessa förhållanden i betraktande, så borde utskottet hafva kommit till den uppfattningen, att 1891 års ståndpunkt i denna fråga ej längre är hållbar, liksom att den sporre, som utskottet förmenar skulle finnas hos den enskilda företagsamheten för att taga saken om hand, ej kunnat förmärkas genom den erfarenhet, som sedan den tiden har vunnits.

Utskottet förklarar sig vidare ej hafva kunnat finna någon väg, på hvilken saken kunde främjas. Ja, på den korta tid, som utskottet i det fallet tagit sig, lär väl svärligen den vägen kunnat finnas, ty om jag ej misstager mig, så utdelades motionen på torsdag, men nästa måndag, således vid det första tillfälle den föredrogs i utskottet, afstyrktes den.

Det behöfs nog längre tid för att skaffa sig goda underrättelser, om hvad som behöfver göras i en sådan fråga som denna.

Med litet god vilja och ganska ringa arbete skulle emellertid syftet med den begärda skrifvelsen till Kongl. Maj:t väl kunnat inhemtas dels af den i år väckta motionen, dels af den återopade motionen af år 1891. *Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.*

Man vänder sig naturligtvis till Kongl. Maj:t med en sådan anhållan, därför att Kongl. Maj:t är den, som har de bästa eller kanske är den enda, som har verkligt tillräckliga medel i sin hand för att förskaffa sig fullkomlig kännedom om de uppfinningar, som på senare tider blifvit gjorda i utlandet i afseende å dessa tillverkningar, och huruvida de gamla metoderna, som användts för tillverkning af torfbriketter m. m., blifvit i någon mån förbättrade.

Regeringen skulle naturligtvis också vara den enda, som kunde vidtaga en sådan åtgärd som att sända ut en sakkunnig och kompetent man för att undersöka, hvad som i utlandet fans att tillvarata såsom lämpligt för oss. Äfven ligger det ju nära till hands, att regeringen skulle kunna genom höga belöningar väcka intresse för saken och genom uppmuntran och understöd af experiment egga intelligenta män att söka uppfinna de bästa och enklaste metoder, på hvilka landet kunde tillgodogöra sig denna på nästan hvarje qvadratmil af landet befintliga stora nationalrikedom.

Det var ganska ovisst för mig, huruvida jag, fastän motionär i frågan, skulle blifva i tillfälle att närvara, då den här behandlades, emedan den väntades förekomma redan förliden lördag. När jag hade läst utskottets betänkande och der fått den anmärkningen, att jag gifvit för ringa anvisning om sättet för tillgodogörandet af torfmossarnes värde och icke angifvit de skäl tillräckligt noggrant, på hvilka jag grundat min framställning, så ansåg jag mig skyldig att på annat sätt för säkerhets skull tillställa Riksdagens ledamöter några upplysningar, som jag ansåg vara af värde.

Jag förskaffade mig för sådant ändamål ett yttrande såväl af jernkontorets torfingeniör som af ingeniör Brunius i Göteborg, båda fackmän på området.

Jag vill ej besvåra kammarens ledamöter med att uppläsa dessa yttranden, ty jag antager, att de flesta kanske egnat någon uppmärksamhet åt desamma.

Dock tror jag, att det skulle vara nyttigt för saken, om de finge inflyta i sammanhang med mitt yttrande.

Jag skall tills vidare inskränka mig till att instämma i friherre Palmstiernas yrkande om, att kammaren behagade med afslag å utskottets hemställan bifalla det af Andra Kammaren fattade beslutet.

Bil. A.

Utdrag ur de tryckta meddelanden som tillställdes Riksdagens ledamöter, i sammanhang med utställningen i den s. k. sammanbindningsbanan af bränn-
torf, torfbriketter och torfkol:

Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.
(Forts.)

- »Det är faktiskt,
att Sverige under förra året importerade 40,300,000 hektoliter stenkolk och koks, hvilken quantitet, beräknad efter dagens pris, representerar ett kapital af 70 millioner kronor,
att Sverige f. n. är helt och hållet beroende af tillgång på utländska stenkolk för uppehållande af alla sina jernvägars drift, fortgången af landets industri samt för våra ångbåtars och krigsfartygs förseende med bränsle, äfvensom
att det endast beror af oss svenskar sjelfva, huruvida vi vilja afskudda oss såväl beroendet som det hufvudsakliga af den årliga utgiften, ty dertill fordras ingenting annat än att vi af det goda och outtömliga bränslematerial, som öfver hela landet finnes i våra mossar, lära oss att bereda bränn-
torf och tillverka torfkolsbriketter.

Jernkontorets torfingeniör yttrar i sin afhandling om bränn-
torf bl. a. följande:

Genom de upplysningar som från hushållningssällskapen år 1865 afgifvits till Kongl. landbruksakademien har blifvit ådagalagt, »att hvar och ett län inom Sveriges rike i sina torfmossar har för minst ett par sekel ett bränsleförråd, som är tillräckligt icke allenast för alla vanliga husbehof, utan äfven för en flerdubbelt större industri än den nu befintliga.»

Arealen af hela landets mossar kan nog utan öfverdrift beräknas till minst 5 millioner hektar, deraf minst 3 millioner hektar äro bränn-
torfmossar.

Vigten af en hektoliter maskinberedd lufttorr bränn-
torf är i medeltal 30 kilogram och således väger 4 hl. 120 kg. Således erhålles på hvarje hektar 1,800 ton torr bränn-
torf eller på 3 millioner hektar 5,400 millioner ton.

Enligt torfkolskomiténs utredning har 1,8 ton maskinberedd fullt lufttorr bränn-
torf samma bränslevärme som 1 ton stenkolk.

Lågt beräknadt har således Sverige i sina bränn-
torfmossar ett bränsle motsvarande 3 tusen millioner ton stenkolk.

Torfbrikettfabrikationen tillgår sålunda att torfven med en vattenhalt af omkring 40 procent sönderdelas till pulver, hvarefter detta nedtorkas i ugnar till minst 15 högst 20 procent vatten och derefter pressas till briketter i därför gjorda brikettpressar, hvilka pressar numera nått en stor fulländning och användas vid brunkolsbrikettfabrikerna i Tyskland m. fl. länder och vid pressning af stenkolsstybb.

Torfven binder sig, utan tillsats af bindämne, genom den höga temperatur som uppstår vid pressningen, och torfven måste hafva en vattenhalt af 15 å 20 procent för att efter pressningen icke spricka eller falla sönder.

Det vore i högsta grad önskligt att staten anlade en bränn-
torfsbrikettfabrik, då numera stenkolen stå i så högt pris, att en sådan

fabrik otvifvelaktigt skulle bära sig. Numera finnes sådana fabriker i Bavern och Ryssland. Anläggningskostnaden för en sådan (försöks) fabrik här i landet torde uppgå till högst 100.000 kronor och skulle säkert få många efterföljare synnerligast i mellersta och norra delarna af landet, der tiden för torkning af vanlig brännorf är så knapp. Om nedsättning af jernvägsfrakten för brännorf m. m. (Forts.)

Äfven vore önskligt att staten utfäste några pris för bästa sättet att på ett eller annat sätt befria såväl mogen torfdy som hvitmossa från en del af dess vatten, dock minst hälften. Dessa pris borde, enligt min åsigt, tilltagas ganska stora, t. ex. ett på 30 à 50 tusen kronor, ett på 15 à 25 tusen kronor och ett på 10,000 kronor.

Det måste blifva af högsta vikt, att staten främjar och befordrar brännorfsindustrien inom landet. Hvart skola vi taga vägen, om våra hamnar genom ett krig blefve spärrade eller om England utfärdade exportförbud för stenkol? Våra skogar skulle då i första hand tillgripas för eldning af lokomotiven, ty det fordras år innan brännorf i sådan myckenhet som då skulle fordras kan upptagas och blifva tillgänglig. Äfven för den så hastigt växande industrien är det en nödvändighet att få ett billigare bränsle än stenkol, och detta kan fås genom brännorf.»

Bil. B.

Ingeniör Hakon Brunius yttrar, angående utlandets tillverkningar af torfbriketter och presstorf, bl. a. följande:

»Det är att beklaga, att den enskilda företagsamheten icke velat tillägna sig de utmärkte metoder, som under många år praktiskt tillämpats i utlandet, för att frambringa af torf ett bränsle, som i sammanpressad form — briketter — redan under årtal i exempelvis Tyskland utgjort en vigtig handelsvara och fyllt en stor del af dess bränslebehof. Sålunda må meddelas, att en enda maskinfirma i Tyskland redan anlagt ett stort antal, cirka 100, brikettfabriker inom Tyskland och dessutom i Ryssland, exempelvis i Irinowka vid Petersburg och i Holland, hvilka alla efter hvad för mig uppgifvits i afseende på fabrikatets beskaffenhet lemnat godt resultat. Med en brikettpress tillverkas pr dygn 30 à 40 ton briketter för en kostnad af högst 8 kr. 10 öre pr ton, och härtill erfordras cirka 288 kubikmeter råtorf.

Vid alla brikettfabriker lufttorkas råtorfven tills den af sin ursprungliga vattenhalt, cirka 85 procent, endast har kvar cirka 40 procent, dock understödes aflägsnandet af vatten vid några fabriker medelst hydrauliska pressar.

Ofvannämnda maskinfirma anordnar en brikettfabrik med en press och alla behöfliga maskiner, ångpannor, transmissioner och reservdelar samt tillsläpper montör, men icke nödiga byggnader och arbetare, för en summa af 125,000 mark, då likvisst maskinerna levereras vid maskinfirmans verkstad.

Under senaste tid fick man genom en amerikansk tidning meddelande om, att i Canada tillverkades s. k. presstorf, som genom

Om nedsätt- starkt tryck formade den förut torkade och pulvriserade råtorfven
ning af jern- till små cylindformade stycken af ungefär samma täthet som van-
vägsfrakten ligt stenköl.
m. m.

(Forts.)

Af intresse för saken satte jag mig genast i förbindelse med konstruktören af dessa pressar, och har jag haft förmån att af honom erhålla flera intressanta och ytterst värdefulla upplysningar, äfvensom officiella intyg öfver presstorfvens fördelaktiga användning för icke blott hushållsbehof utan äfven för lokomotiv, ångbåtar och industrien i sin helhet äfvensom för framställning af gas. Ett stort bolag har redan under några år tillämpat uppfinningen å en inköpt torfmosse om cirka 2,000 svenska tunnland. Såsom exempel på presstorfvens täthet må anföras, att då en kubikfot bituminösa kol väger 73 eng. skålpund, väger presstorf 83 och anthracitkol 93.

Hvarje press producerar $1\frac{1}{2}$ ton per timme för en kostnad af cirka 5 kronor pr. ton.

Efter allt att döma synes här vara något att taga vara på!

Det synes mig emellertid vara nödvändigt att staten träder emellan för att bringa torffrågan framåt. Att större eller mindre pris utsättas för uppfinning af lämpligaste metoder att förädla råtorfven, är godt och väl, men uppfinnaren af en sådan metod är ju då statens förläggare. Nej, staten måste derjemte lemna lämplig person reseanslag för att på ort och ställe studera befintliga anläggningar och rätt att för statens räkning inköpa några af de bäst befunna pressarne, för att här hemma kunna pröfva dem å plats, der torr råtorf redan nu finnes att tillgå. Säkert är att Sverige har tillräckligt duktiga ingenjörer, hvilka kunna bedöma hvad som är godt och för oss användbart af utlandets torf- och brikettmaskiner.»

Herr Persson, Nils: Kammaren inser helt säkert, att den af af mig väckta motion icke har till syfte att gynna vare sig någon enskild industri eller enskild landsdel, utan helt och hållet har sin grund uti beräkningar af nationalekonomisk art, och derfor har också denna motion tillvunnit sig sympatier såväl hos Andra Kammarens tillfälliga utskott som ock inom samma kammare, hvilken bifallit motionen.

Motionens syfte i stort sedt är att söka spara penningar inom landet och förekomma att stora summor gå till utlandet för inköp af stenköl och att derigenom i sin mån söka att minska den med hvarje år uppstående dryga handelsbalansen.

I olikhet med Andra Kammarens tillfälliga utskott har Första Kammarens utskott afstyrkt motionen och derfor andragit några skäl, som jag skall anhänga att få återgifva och något litet nagelfara.

Utskottet säger nemligen:

»Utskottet är dock tveksamt, huruvida de för torf gällande fraktsatserna, som föga skilja sig från de i angränsande länder gällande, äro anledning dertill, att jernvägen i så ringa grad, som nu eger rum, användes för transport af torf.»

Efter mitt förmenande är deremot förnämsta orsaken dertill just att fraktsatserna äro för höga, ty, på sätt redan förut blifvit af en föregående talare yttradt, frakten för torf är i Sverige 50 procent högre än i Danmark. Hvad Tyskland beträffar känner jag ej så noga förhållandet i detta fall, men såvidt jag har mig bekant, äro fraktsatserna såväl der som i åtskilliga andra länder billigare än hos oss. Detta torde vara en maning till att söka afhjelpa denna olägenhet inom vårt eget land, så att torfven må kunna komma till sin rätt.

Om nedsättning af jernvägsfrakten för bräntorf m. m.

(Forts.)

Vidare säger utskottet: »Då torfmossar finnas spridda öfver hela landet, lärer man tvärtom kunna antaga att längre transporter af torf icke i allmänhet skola vara erforderliga». Det kan ju synas så, men man får då taga i betraktande, att afstånden i Sverige äro betydligt större än i våra grannländer och att det just är denna omständighet, som här spelar en särskildt stor rol, och det är därför af största vikt, att man i främsta rummet egnar uppmärksamhet åt denna fraktsats, ty det är dock ett sätt att uppmuntra och stödja en för vårt land så vigtig industri.

Utskottet fortsätter: »Utskottet tillåter sig emellertid erinra derom, att jernvägarne, som äro byggda med lånta medel, böra skötas icke utan lämplig hänsyn till affärssynpunkten. Jag vill icke förneka sanningen häraf, men då motionen endast afser en skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan att Kongl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida denna fraktsats kan nedsättas, så är dermed ej sagdt, att man bör sätta så låga fraktsatser att de skulle blifva förlustbringande, om än jag tror att man här skulle kunna gå ganska långt ned utan att tillskynda våra jernvägar någon förlust, och jag får lof att säga, att om också jernvägarne icke skulle hafva någon förtjänst på denna transport af torf, så är det i allt fall af stor vikt för vårt land att ej denna transport ställer sig så dyrbar, att den verkar till hinder för torfvens användande.

Vidare förekommer i utskottets betänkande: »Enstaka rubbningar af taxor, hvarigenom ojemnheter uppkomma, böra undvikas. Framför allt synes det olämpligt, att Riksdagen skulle företaga sig att på enskilda motionärs förslag uttala sig för ändring af enstaka fraktsatser.» Det tror jag ej kan blifva förhållandet, att det skulle kunna verka menligt, ty rubbning af jernvägstaxor ske jemt och ständigt, och framställningar i sådant syfte, d. v. s. om nedsättning i fraktsatser, ingå kanske hvarje vecka eller ännu oftare till jernvägsstyrelsen för sådana industrialster eller andra artiklar, som transporteras i större skala, dervid man grundar sin begäran om nedsättning på den stora godsquantiteten. Vid denna motion är förhållandet alldeles omvänt, ty här begär man en fraktnedsättning, på det att en större transport må kunna komma till stånd. Det är här icke industrien, som begär fraktnedsättning, utan det är en motion af mera allmän beskaffenhet och afseende att söka uppmåna och förmå vår industri att använda torfven till bränsle i stället för

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för brännort-
m. m.*

(Forts.)

den engelska kolen. Det är således en ofantligt stor skilnad, om en industri, som har kommit upp till en större produktion, begär nedsättning på grund af en betydande transport och hvad som här är i fråga. Detta går i en alldeles motsatt riktning, då här afses att söka få en stor industri till stånd medelst nedbringande af transportkostnaden.

I likhet med Andra Kammarens har äfven Första Kammarens utskott anlitat en fackman, nemligen jernkontorets torfingeniör, hvilken på detta område måste anses vara mest sakkunnig. Jag skall dock icke upptaga tiden med att i sin helhet referera hans utlåtande, hvilket jag för öfrigt antager redan vara för kammarens ledamöter känt, utan jag vill inskränka mig till att endast återgifva en punkt vid slutet af hans yttrande, der han säger: »hvarje mosse är en guldgrufva, såvida man förstår att med enkla, billiga och praktiska inrättningar tillgodogöra guldet i densamma.»

Nu har man dock sagt, att detta är icke den rätta vägen, att rätta sättet är icke att begära fraktnedsättning, men då ber jag att få fästa uppmärksamheten på, huru skall man då gå tillväga för att vinna detta för vårt land så viktiga mål, om icke denna fråga väckes och upptages inom Riksdagen! Vi kunna väl icke begära att jernvägsstyrelsen tager initiativet till att lyfta denna industri, det bör väl vara Riksdagen, som tager den frågan om hand.

Vidare har man ansett denna framställning såsom ett ingrepp i jernvägarnes förvaltning, men jag tror icke att jernvägsstyrelsen har anledning att beklaga sig, i fall Riksdagen inkommer med en skrifvelse till regeringen och regeringen i anledning deraf konfererar med styrelsen. Jag tror att våra jernvägar så omhuldats af Riksdagen med anslag i alla riktningar, att jag icke kan tänka mig att jernvägsstyrelsen skulle taga illa vid sig, om Riksdagen någon gång vill göra en påstötning. Afvenledes har man sagt mig, att det icke är passande att besvära regeringen med en sådan skrifvelse, den får mer än tillräckligt af sådana i alla möjliga frågor. Detta vill jag visst icke bestrida, men få frågor torde vara för vårt land af så stor vikt som denna, och vid sådant förhållande är jag också öfvertygad om att regeringen icke på något sätt finner det opassande, om Riksdagen här gör en vördsam hemställan. Hvad är det då, man begär? Mycket litet, endast att regeringen ville tillse, huruvida icke de ifrågvarande frakterna för torf skulle kunna något nedbringas. Det är ej förenadt med någon som helst utgift eller med någon förlust för jernvägarne, om endast frakten bestämmes på ett från deras synpunkt lämpligt och passande sätt. Sålunda kan jag icke tro, att häri ligger någon anledning att afslå motionen.

Jag skall vidare öfvergå till herr Lithanders motion rörande torfindustriens teknik.

Herr Lithander föreslår en skrifvelse i liknande syfte till regeringen för att få utrönt, huruledes på bästa och lämpligaste sätt må kunna framställas torf och torfbriketter. Detta är en efter mitt förmenande mycket välbetänkt motion, ty just nu står denna teknik

i utlandet på sin höjd och har aldrig förut stått så högt, och hvad i detta afseende kan åstadkommas, derom torde den lilla expositionen i vår s. k. sammanbindningsbana kunna få tjena som vittnesbörd; och om man kan i Ryssland, Tyskland och Holland, ja, nästan alla andra länder framställa torfbriketter, så böra de väl kunna framställas äfven hos oss. Det är ju dit vi vilja komma, detta är målet, och kunde vi sedan komma derhän att göra torfkol, så vore det ju ännu mycket lyckligare. Att man *kan* göra torfkol, det är både känt och erkänt, om än det kanske i början hos oss skulle ställa sig något dyrbart, så länge den skall framställas i retorter, men om vi komma derhän, att vi kunde frambringa den i milor, så kanhända en vacker dag, att vi göra torfkol lika lätt, som vi nu göra träkol, och då finge vi bränsle att använda äfven för våra malmer, till hvad betydelse för vårt land behöfver jag väl ej säga; ty finge vi uti vår torf ett tillräckligt och godt bränsle, så att vi derigenom kunde göra oss oberoende af den utländska stenkolen, ja, mina herrar, då vore Sverige, med de resurser vårt land i öfrigt eger, ett af de rikaste länder i världen.

Om nedsättning af jernvägsfrakten för bräntorf m. m.

(Forts.)

Derför menar jag, att denna fråga är af en så stor vikt och genomgripande betydelse för vårt lands ekonomi, att den i sanning icke bör lemnas opåaktad, och jag skall anhålla att få förändra min motion derhän, att den blir i öfverensstämmelse med Andra Kammarens beslut, och således må innebära, icke, såsom jag har begärt, en framställning om fraktnedsättning intill $\frac{1}{3}$ af nu gällande fraktsats, utan en hemställan, att Riksdagen ville i skrifvelse begära, att den ifrågavarande frakten måste nedsättas så långt sig göra låter.

På samma gång ber jag att få instämma i herr Lithanders motion.

Grefve Taube: Jag vill visst inte förneka denna frågas stora betydelse, men tviflar på, att den kan vinna sin lösning genom några fraktnedsättningar. Det är en fråga, för hvilken hvar och en, och jag icke minst, är varmt intresserad, men att börja med fraktnedsättningar, innan ännu sjelfva industrien kommit i gång, synes mig ej vara den rätta vägen. För min del är jag, jag erkänner det gerna, af principiella skäl emot, att Riksdagen debatterar den ena fraktfrågan efter den andra, och dessa skäl skall jag anhålla att få nämna. Jag tror nemligen, att, der det finnes en taxa uppgjord af sakkunnige män, det då ingalunda är klokt att derur lösrycka vissa delar, ofta kanske till förfång för andra industrier och annan verksamhet; man kan nemligen icke med säkerhet veta, om man icke genom en dylik åtgärd möjligen begår en orättvisa. Härtill kommer äfven en annan omständighet, den nemligen, att vid frågor sådana som denna måste äfven de enskilda jernvägarna tagas med i räkningen såsom en ganska viktig faktor härvidlag, ty ett beslut i den föreslagna riktningen måste ovilkorligen på ett eller annat sätt beröra de enskilda banorna.

Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.

(Forts.)

Det efter mitt förmenande mest praktiska och säkra sätt att finna lösningen af sådana frågor som denna är, att hvarje industri i hvad den vidkommer vänder sig direkte till jernvägsstyrelsen och der söker få den erforderliga utredningen samt få sin sak på det mest förmånliga sätt tillgodosedd. Jag är då öfvertygad om, att man fortfarande såsom hittills icke skall behöfva förgäfvos lita till vår jernvägsstyrelse. Så har i detta fall icke skett, och det, efter hvad jag förmodar, af det helt naturliga skäl, att den ifrågavarande industrien ännu befinner sig så föga utvecklad, att dess alster endast i så små partier kunnat fraktas på hvarje vagn, att den undantags-tariff, som kommer till användning för de större godsslagen, icke här har kunnat tillämpas. Jag tror dock, att denna industri numera visar en sådan tendens till utveckling, att en hemställan i dylik rigtning kanske icke skulle lemnas opåaktad.

Om jag nu granskar sjelfva motionen — den ärade motionären har visserligen gått öfver och yrkar nu bifall till Andra Kammarens beslut i frågan — så anser jag mig böra påpeka, att han här föreslagit en del fraktnedsättningar. Bland annat har motionären utgått från den åsigten, att en nedsättning här skulle vara väl motiverad på grund af torfvens bränslevärde. Ja, man kan ju hafva hvilka beräkningsgrunder man vill, men detta är en åtminstone hittills i afseende å våra frakttaxor alldeles ny beräkningsgrund. Derför att torfvens bränslevärde endast är hälften mot stenkolens, föreslås en nedsättning i frakt af ända till hälften, ja, efter hvad motionären tycker vara lämpligare, ända till tredjedelen af stenkolsfrakten. Något egentligt skäl för den uppfattningen har jag icke kunnat upptäcka, och det synes mig verkligen, som om detta är något väl långt gånget.

Vidare har man sagt, att för att denna industri skall komma till stånd, fordras i främsta rummet, att frakten för torfven hålles inom »vissa gränser». Ja, hvad menas med *vissa gränser*? Det är svårt att svara på den saken, och för min del tilltror jag mig icke att kunna svara derpå. Gifvet är ju, att hvar och en vill hafva så låga fraktsatser som möjligt, men detta, att fraktkostnaden bör hållas inom vissa gränser, kan jag icke finna vara annat än en fras, då man icke kan uppgifva någon som helst gräns. Påtagligt är, att det måste vara fördelaktigt för en industri att få sina frakter nedsatta, men då bör också vara bevisadt, att en industri här verkligen finnes, och enligt de upplysningar, jag lyckats förskaffa mig, är detta något, som verkligen kan ifrågasättas. Enligt uppgifter från jernkontorets torfingeniör är endast en del af den ifrågavarande industrien kommen till stånd och en annan del lär, enligt hvad sannolikt är, icke komma till stånd. Att under sådana förhållanden bevilja någon fraktnedsättning för dessa artiklar synes åtminstone mig föga motiveradt och väl tidigt. Det är således enligt min uppfattning icke bevisadt, att frakten å dessa alster är för dyr. Att den går till penningar är ju gifvet, men derutaf följer icke, att sjelfva fraktsatsen är för hög.

Men hvilken är då denna fraktsats, efter som den anses för dryg? Ja, då måste vi gå till andra länder, hvilka producera sådana artiklar, och då hafva vi här fått sådana uppgifter, att det förefaller verkligen, som om skilnaden icke skulle vara så stor, utan om vi i detta fall jemföra oss med Preussen och Danmark, så finna vi till och med, att då det gäller långa distanser, är den svenska afgiften billigare. Men det gör ju också i det hela ej så mycket till saken, vi ha ju icke ännu denna industri. Dessutom skulle jag vilja påpeka, att om dessa frakter icke nu bära sig, då stenkolen står så högt i pris, huru skall det väl då gestalta sig, när, enligt hvad jag hoppas och väl sannolikt är, stenkolen en gång går ned i pris? Jo, kanske en ny skrifvelse och en ny motion: efter stenkolen nu äro så billiga, böra fraktafgifterna på vår torf och våra torfprodukter nedsättas. Ja, detta är ju också ett sätt att se saken, men jag håller dock före, att det vore bättre att komma med dylika framställningar till jernvägsstyrelsen och, på sätt jag förut påpekat, låta den utreda förhållandena, så att ej åtgärder vidtagas, de der kunna blifva till förfång för andra. Vore här fråga om en allmän revision af frakt-taxan och om dessa fraktsatsers förhållande till andra fraktsatser, skulle jag för min del icke hafva någonting deremot, jag tror tvärtom, att det vore ganska önskligt, att en dylik revision komme till stånd; det är nu 12 år, sedan den senast reviderades, och det kan ju nu möjligen vara på tiden.

Här är taladt om jernvägarnes sjelfkostnad. Ja, det är mycket bra, men det var just den siffra, som 1888 års komité kom till för att visa hvad särskildt sjelfkostnaden var på löpande bana, häruti ej inbegripet ränta och amortering eller andra utgifter, utan endast precisat sjelfva kostnaden, när det löper på banan.

För öfrigt får jag äran hänvisa till utskottets motivering, som i hufvudsak synes mig vara till fyllest.

Här har sagts, att det gör ju ingenting att aflåta en skrifvelse till Kongl. Maj:t angående denna sak. Ja, men åtminstone hörde vi på förmiddagen, att en skrifvelse till Kongl. Maj:t är liktydigt med uttalandet af en bestämd tanke ifrån kammaren om saken i fråga, och då skulle ju möjligen kunna vara samma förhållande med denna skrifvelse här på eftermiddagen, d. v. s. här skulle tanken vara en blifvande fraktnedsättning. Då nu beklagligtvis jernvägarnes nettointkomst för detta år ovilkorligen kommer att nedgå, så får jag hos kammaren hemställa, om det kan vara lämpligt att aflåta den föreslagna skrifvelsen angående transportkostnadernas nedbringande för en industri, hvilken endast delvis har kommit till stånd.

För min del får jag äran yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Pettersson, Fredrik Emil: Den nu föreliggande frågan är ju af djupt ingripande betydelse och intresse för hela landet. Jag ber i likhet med föregående talare att få nämna, att

Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränntorf
m. m.
(Forts.)

Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.
(Forts.)

jag icke tror, att den kan lösas på tillfredsställande sätt genom fraktnedsättning. Det är omöjligt att på rak arm utan föregående utredning uttala sig om, hvilken frakt en viss vara skall draga. Och det är icke tillräckligt att, såsom den ärade motionären nyss gjort, säga: jag tror, att en betydlig fraktnedsättning kan medgifvas, utan att jernvägarnes ekonomi därför rubbas. Detta »jag tror» bör ej vara grundläggande för en riksdagsskrifvelse, vare sig den med anslutning till en föregående talares yttrande aflåtes på för- eller eftermiddagen. Genom att Riksdagen skrifver ena året om nedsättning af frakten för *en* vara och det andra året om nedsättning af frakten för en *annan* vara, tager ju Riksdagen bort allt ekonomiskt ansvar från jernvägsstyrelsen och mycket, föreställer jag mig, af det intresse för jernvägarnes bärlighet, som bör besjåla jernvägsstyrelsen. Den, som har en stor affär, hvilken skötes af annan, bör ej ingripa i enstaka detaljer gång efter annan, utom endast vid genomförande af fullständig reglering. Så har Riksdagen också gått till väga förut. Och Riksdagen har alltid varit varsam vid skrivelser till Kongl. Maj:t i dessa frågor. När Riksdagen år 1875 begärde en revision af gällande taxor för statens jernvägstrafik, var det med uttalande af särskild hänsyn till jernvägarnes bärlighet. År 1875 hade dock statsbanenätet ju så ringa utsträckning, att inkomsterna af jernvägstrafiken då icke spelade så stor rol i statsbudgeten som för närvarande. Då Riksdagen år 1893 den 9 maj aflät en skrifvelse i fråga om persontrafiken, skedde det också med uttalande i mycket försigtiga ordalag om jernvägarnes bärlighet. Men förra året kom en fraktsats på tal, som intresserade Riksdagen så mycket, att man i fråga om den på rak arm beslöt att anhålla om nedsättning. Det gälde då kalkfrakten. Jag tillhörde då den minoritet i kammaren, som ej ville uttala sig för fraktnedsättning utan föregående utredning. Och jag förfäktar samma mening äfven nu. Då tilltalar mig mera den utväg, som herr Lithander föreslagit. Hans motion är ungefär likadan som den, han väckte år 1891. Hans då väckta motion var förenad med begäran om ett statsbidrag på 50,000 kronor och gick till statsutskottet, som afstyrkte densamma. Då en ny motion nu förelegat för tillfälligt utskott och äfven den af utskottet afstyrkts, har den efter mitt förmenande af utskottet behandlats skäligen styfmoderligt. Utskottet har, efter hvad det sjelft säger, i år ställt sig på samma standpunkt som statsutskottet vid 1891 års riksdag. Men det är icke riktigt så, ty i 1891 års statsutskotts utlåtande uti ifrågavarande ämne förekomma visserligen några ord om obehöfligheten af höga och många pris, och detta har utskottet i år upprepat. Men 1891 års statsutskott uttalar också några ord, som jag ber att få här återgifva: »Deremot bör staten, enligt utskottets mening, icke undandraga sig att understödja sträfvanena att vinna ifrågavarande mål genom att låta på sin bekostnad verkställa undersökning af och prof med torfpreparat för olika ändamål.» Det är, föreställer jag mig, i enlighet med detta uttalande

af 1891 års statsutskott, hvilket ju sedermera blef Riksdagens beslut, som herr Lithander väckt sin motion i år. Jag beklagar, att kläm-
men deri är så affattad att jag ej kan ord för ord sluta mig dertill, utan ämnar jag, då den andra punkten föredrages, be att få göra ett yrkande i följande rigtning: att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, om och i hvad mån åtgärder lämpligen må vidtagas för att befrämja tillgodogörandet af den i landets torfmossar befintliga bränsletillgång.

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för brämntorf
m. m.
Forts.*

Den af herr Lithander väckta frågan föreligger som sagdt ej för ögonblicket, och därför anhåller jag för närvarande endast att få yrka bifall till utskottets afslagsyrkande i första punkten för att komma igen vid nästa punkt med det yrkande jag nyss angaf.

Hans excellens friherre von Essen: För några få dagar sedan hade jag den äran att inför kammaren yttra några ord med anledning af att en reservant i ett utskott uttalat sig sålunda: »För att vinna något resultat måste man, så vidt jag förstår, icke blott afstå från att uppkonstruera omöjligheter, utan äfven göra klart för sig, att de stora svårigheter, som i alla händelser opåmint inställa sig, endast äro till för att öfvervinnas.» Jag gillar denna princip, men jag tillät mig då att säga: »Detta är en fras, som visserligen är i hög grad tilltalande. Jag är äfven gerna sinnad för att söka öfvervinna svårigheter, och jag vill icke söka framleta onödiga sådana. Men för att man skall kunna gå in på denna åsigt måste man dock hafva klart för sig, hvilket målet är, som man söker upphinna, och icke utan vidare följa den principen, att man blott skall söka öfvervinna svårigheterna.» Det mål, som det då var fråga om att vinna, tilltalade mig icke, och jag kunde icke understödja det. Det mål, som här är i fråga, tilltalar mig, och jag vill därför söka bidra till öfvervinnande af svårigheterna.

Jag tror, att denna fråga blifvit i väsentlig grad åsidosatt. För min del anser jag den vara af den betydande vikt, att jag ställer den näst vår försvarsfråga, såsom den der bör komma i andra rummet, enär den dag kan komma, då Sverige står utan bränsle-material för tillgodoseende af sin flotta, sin industri, sina jernvägar och allt hvad som i Sverige röres och hafver sin drift, utan stenkol och utan möjlighet att fylla behovet. Hvad vill man då göra? Förhållanden kunna uppkomma, under hvilka engelska stenkol icke få köpas. Det kan tänkas, att England finner behöfligt att spara sina stenkol. Engelsmännen kunna komma att förklara, att de måste lägga en exporttull på sina stenkol. Man skall då stå i den belägenheten, att all rörelse, som är beroende af engelska stenkol, måste helt och hållet nedläggas. Hvad vill man då göra? En stor fara är då för handen. En mindre svårighet ligger i att man måste offra 60 à 70 millioner kronor på inköp af nämnda vara, hvilket har icke ringa betydelse för vår handelsbalans och för de industrier, för hvilkas drifvande stenkol tarvas. Men penningar äro icke en

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för brännstoft
m. m.*

(Forts.)

lifsfråga. En lifsfråga är det deremot för landet att hafva tillräckligt material för att kunna försvara sig i nöd, att hafva sin flotta försedd med tillräckligt bränslematerial för att den skall kunna fungera. Om det sålunda kan blifva fara för att all industri, alla verkstäder och äfven all jernvägsdrift måste stå stilla, samt att vår flotta icke kan användas af brist på bränslematerial, då måste vi ju tänka på, huru sådant skall kunna förekommas. Hvad våra jernvägar beträffar, vill jag särskildt erinra, att det innebär en oerhörd risk vid krigstillfälle eller krigsfara, om våra kommunikationsleder icke kunna trafikeras.

Jag kan således icke neka, att jag anser, att de herrar, som sett denna fråga från den synpunkt, att det här gäller att uppmuntra torfindustrien i likhet med andra industrigrenar i vårt land, förbisett den viktigaste synpunkten. Det kan icke komma i fråga att jemföra torfindustrien med någon som helst annan industri, den må vara huru betydande som helst. En industris betydelse för dem, som drifva den eller hafva att köpa alster deraf, förfaller till småsaker i jemförelse med den betydelse af torfindustrien, som jag nu tillåtit mig framhålla. Det är från den synpunkten jag önskar, att Första Kammaren måtte betrakta denna ytterst viktiga fråga. Mycket gerna skall jag vara med om att anvisa medel till premier för uppfinningar, egnade att befrämja torfindustrien. Gerna vill jag ock bifalla herr Lithanders motion på det sätt den föregående talaren föreslog. Jag instämmer i hans yrkande. Min åsigt är, att vi böra göra *allt hvad vi kunna* för att vinna framgång i denna sak och dessutom tacka de herrar, som framlagt dessa ytterst viktiga motioner. Vi diskutera för närvarande två skilda saker, och det finnes i denna kammare många — många hafva personligen för mig tillkännagifvit sin uppfattning härutinnan — som vilja gå in på att skriva till Kongl. Maj:t och anhålla, att denna industri måtte vara understödd. Hvarför kan man ej anhålla om understöd för denna industri *på allt möjligt sätt*? Fraktnedsättning är ett verksamt medel för att framkalla industri i denna branch. Man säger, att vi hafva torfmossar i alla trakter i Sveriges land. Men som herrarne mycket väl känna till, kan ej en rationel tillverkning af torffabrikat bedrivas öfverallt der torfmossar finnas, utan endast vid stora industriella anläggningar för torftillverkning. För att torffabrikaten skola komma till användning i större skala, är det därför nödvändigt att transportera dem från dessa större anläggningar till dem som kunna begagna sig af fabrikatet.

Jag skall nu be att få uppehålla mig litet vid den industriella synpunkten, hvad det kan hafva för betydelse för vårt land, om det vid våra jernverk användes torffabrikat i stället för träkol. Det göres redan i väsentlig grad, men långt ifrån så, som det kunde och borde göras. Vi skulle hafva större inkomster af våra skogar, om de ej anlidades i så hög grad för framställande af träkol, hvarå priset, åtminstone för sådana som användas vid jernstillverkning, är så lågt, att man

sannerligen icke bör sälja ett enda träd till kolning, som icke är sådant, att det bör fällas för skogens rensning. Cirka 2,5 öre — det tror jag, att herrar brukspatroner skola erkänna — betalar jernet vid vanligt jernpris för en kubikfot kolved på rot i mellersta Sverige, och ännu mindre i Norrland. Man behöfver ej låta träden växa längre, än tills de kunna användas till pappersmassa — ett träd, som kan användas till kolning, behöfver kanske ej växa ytterligare mera än 15 år eller så ungefär för att duga till pappersmassa — och man har genast priset uppe i 15 öre pr kubikfot. Och låter man trädet växa så länge, att det kan löna sig att skicka det in i sågen, får man för detsamma omkring 20 öre pr kubikfot. Det är således en stor nationalvinst man skulle göra, om man i stället för att förvandla en så oerhörd quantitet skog till träkol, låte träden växa, tills de i stället kunde begagnas för sådana ändamål som de nyss nämnda. Det är en reflexion, som jag tror, att ingen kan vederlägga, att med de fynd, som i närvarande stund äro gjorda och för visso inom kort ytterligare komma att göras i Norrbotten, förhållandena ställa sig så, att våra malmtillgångar äro betydligt större, än att våra skogstillgångar kunna räcka till att producera jern deraf. Att under sådana förhållanden använda våra dyrbara skogstillgångar för producerande af jern, då man derför skulle kunna till en stor del anlita våra torfmossor, är en ruinerande misshushållning med landets tillgångar.

Jag har med dessa ord velat tillkännagifva, att det icke är småsaker, som det här är fråga om. Men jag låter i allt fall industrien komma i andra rummet, då det är fråga om att göra landet oberoende af utlandet genom att bereda möjlighet till begagnande af ett bränslematerial, som kan ersätta stenkol. Detta måste för fosterlandsvännen vara af en sådan betydelse, att all fråga om vinst och dylikt får vika för det stora målet. Jag har tillåtit mig nämna detta med hänsyn till att en talare, som är representant för våra jernvägar, nyss haft ett anförande, hvori han sett förevarande fråga från jernvägssynpunkt, i det han framhållit, att, om fraktnedsättning medgifves för torffabrikat, en mångfald petitioner kunna väntas om fraktnedsättning för alster af andra industrigrenar. Jag finner dock icke någon jemförelsepunkt härvidlag. Det finnes ju ingen industri i landet, som kan jämföras med den nu ifrågavarande, som har den fosterländska betydelse som den. Talet om fraktnedsättning för jordbrukets alster, för gödningsämnen m. m. sådant betyder föga. Det afser enskild fördel. Men här gäller det något helt annat. Från denna synpunkt tillåter jag mig se frågan, och då får jag säga: låt jernvägarne förlora något eller kanske till följd af ökad trafik trots fraktnedsättning *vinna litet* — det är ju Kongl. Maj:ts sak att utreda, huru en nedsättning kan verka — fraktnedsättning bör emellertid medgifvas för ifrågavarande industrialster. Äfven jag sätter värde på inkomster af våra jernvägar, men jag tänker mig, att man för jernvägarne icke får glömma landets bästa. Hvad

Om nedsättning af jernvägsfrakten för bräntorf m. m.
(Forts.)

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.
(Forts.)*

tro Första Kammarens ledamöter, att jernvägarne förtjena på alla dessa lyxtåg med komfortabelt inredda första- och andra-klass-kupéer, som dock betinga jemförelsevis lägre afgift än motsvarande klass i andra länder? Hafva manne de personer, som åka i dem, ej råd att betala? Är det ej bättre, att vi genom låga frakter bereda fördelar åt landets industriidkare, än att vi tillförsäkra oss, bibehålla för oss sådana agrementer, att jag icke funnit något annat land, der sådan komfort står till buds för så billigt pris som vid våra svenska jernvägar? Skulle det icke anstå Första Kammaren att i stället medgifva fraktnedsättning, der fosterlandets väl det kräfver, och betala ur egen ficka en högre afgift för begagnande af de dyrbara och beqvämt inredda kupéerna? Jag talar rent ut, ehuru detta är ett tal, som måhända ej behagar alla. Men jag är skyldig att vara upprigtig.

Som kammarens ledamöter torde hafva observerat, är det två saker, som här föreligga och hvilka vi nu på en gång diskutera. Den ena gäller fraktsatserna, den andra är herr Lithanders motion, hvori hemställes: »att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t tackes förordna om vidtagande af sådana åtgärder, som äro nödvändiga för att landets rika tillgång på bränslematerial i dess torfmossar skall kunna komma till allmän användning och göra landet mera än nu oberoende af stenkolsimport.»

Den sålunda föreslagna skrifvelsen har blifvit afstyrkt af Första Kammarens tillfälliga utskott, och skrifvelsens innehåll har blifvit något modifieradt genom det förslag herr Pettersson nyss framstälde. Jag vill för min del tillstyrka herr Petterssons yrkande. Men naturligtvis kommer nu att framställas proposition först rörande den ena frågan och sedan rörande den andra. I första punkten hemställer utskottet: »att Första Kammaren måtte, med afslag å herr Perssons motion, förklara sig icke biträda Andra Kammarens i ämnet fattade beslut.» Andra Kammaren har i öfverensstämmelse med sitt tillfälliga utskotts förslag beslutit: »att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t anhålla, det tacktes Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, huruvida icke nu gällande frakter såväl för bränn-
torf, torfbriketter, torfkol och torfkolsbriketter som ock för torfströ och torfmuU kunde i betydligare mån nedsättas.» Jag instämmer häri fullkomligt och anhåller, att kammaren måtte såväl biträda medkammarens beslut som äfven godkänna det af herr Pettersson framställda förslaget.

Då jag uppehållit mig något vid Första Kammarens tillfälliga utskotts sätt att se saken, som skiljer sig helt och hållet från den synpunkt jag här framställt, skall jag be att inför kammaren få repetera hvad utskottet har anfört såsom skäl för sitt afstyrkande. Det heter i utskottets utlåtande bland annat: »Utskottet tillåter sig emellertid erinra derom, att jernvägarne, som äro byggda med lånta medel, böra skötas icke utan lämplig hänsyn till affärssynpunkten.» Jag tror mig i förbigående hafva något bemött denna uppfattning,

och jag kan omöjligen tro, att vare sig Första Kammaren i allmänhet eller en majoritet deraf vill se saken från den synpunkt, att man uteslutande bör hafva järnvägarnes intresse i sigte vid bedömande af denna fråga. Dertill finnes så mycket mindre skäl, som det är ovisst, om järnvägarnes inkomster komme att minskas genom den nedsättning, som Kongl. Maj:t efter nödig utredning kunde finna vara för ändamålet nyttig och lämplig. Utskottet säger vidare: »Taxorna böra såväl ur denna som trafikanternas intresse ej mindre fastställas än äfven tid efter annan revideras; men enstaka rubbningar af taxor, hvarigenom ojemnheter uppkomma, böra undvikas.» Ja, det är ju en mycket riktig sats. Det kan jag ej neka. Men såsom jag här tagit mig friheten påpeka, sammanhänges ej ifrågavarande fraktsats med öfriga satser från *den* synpunkt sedd som jag ser saken. Nämda sats synes mig därför icke utgöra något hinder för att i *denna* sak en särskild behandling får förekomma. »Framför allt», heter det vidare, »synes det olämpligt, att Riksdagen skulle företaga sig att på enskilda motionärens förslag uttala sig för ändring af enstaka fraktsatser. Alla industrier äro i allmänhet intresserade af att frakterna för deras råämnen och fabrikat blifva så låga som möjligt.» Det förvånar mig, att icke Riksdagen långt före detta tagit denna sak under allvarligt öfvervägande. Jag tycker verkligen, att det nu icke är för tidigt. I stället för att med ogillande möta de enskilde motionärer, som nu upptagit frågan, böra vi tacka dem för att de ändtligen framkommit med en fråga, som är af den stora betydelse för vårt land som denna.

Herr greve! Jag anhåller att få yrka, att Första Kammaren biträder Andra Kammarens beslut.

Herr von Strokirch: Då diskussionen rör sig om såväl herr Perssons som herr Lithanders motioner, vill jag angående den senare yttra några ord. Det synes, som om utskottet väl kunnat gifva herr Lithanders motion en mera gynsam behandling, än som kommit den till del, helst enligt min åsigt skälen för afslag ej äro hållbara. Först har för utskottets afstyrkande åberopats 1891 års statsutskotts beslut. Men detta är ett beslut, som numera väl icke kan gifvas det vitsord, som det kunde hafva för nio år sedan. Det är i allt fall icke fullständigt återgifvet, i ty att deri äfven finnes ett tillägg, att Kongl. Maj:t nog skulle hafva ögonen öppna, om jag så får säga, för att främja tillgodogörandet af våra torfmossar. Men sedan år 1891 hafva förhållandena i allmänhet så mycket förändrat sig och icke minst i afseende å behovet af bränsle för vår industri — endast vid industrien vill jag nu fästa mig —: detta behof har under de senaste nio åren mångfaldigats. Sedermera kommer dertill hvad som behöfs för järnvägarne och för att uppläggas i förråd för vårt försvar och dylikt mera. Sålunda har frågan angående förskaffande af bränsle blifvit efter mitt förmenande en riksangelägenhet af första

Om nedsättning af järnvägsfrakten för brännstof m. m.
(Forts.)

Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bräntorf
m. m.
(Forts.)

ordningen. Och när nu ett outtömligt — kan jag nästan säga — förråd af bränslematerial finnes i våra torfmossar, är det ju också naturligt, att under de nuvarande förhållandena det blifvit en riksangelägenhet att gå i författning om att dessa torfmossar kunna på ett ändamålsenligt sätt tillgodogöras för tillgodoseende af icke allenast industriens, utan också jernvägarnes bränslebehof. Är det icke därför skäl att anslå medel för uppmuntran till åstadkommande af torfindustriens ändamålsenliga ordnande? Det andra skälet, som utskottet anfört för afslag, är en hänvisning till att jernkontoret sysselsätter sig med frågan om tillgodogörandet af våra torfmossar. Ja, det gör det; det är sant. Det har på sin stat en torfingenjör, som med stor förmåga och mycket aktningvärdt arbete för utveckling af torfindustrien för brukens räkning inlagt stor förtjenst om det allmänna. Men dervid har det också fått bero. Rätten af jernkontorets medel, hvilka sammanlagda uppgå till 5½ millioner kronor, är nog redan disponerad, så att det icke kan användas något väsentligt deraf till uppmuntran af torfindustrien. Och de stipendier, som utgå från jernkontoret, äro så små. 1,000 kronor hvar och ett, om jag icke misstager mig, att en stipendiat icke på den korta tid stipendiet räcker, några veckor eller en och annan månad, kan tillgodogöra sig eller studera en sådan fråga som den nu ifrågavarande. Vidare har utskottet hänvisat till mosskulturforeningen, som genom rön skulle kunna uträtta något stort i detta fall. Ja, mosskulturforeningen har visserligen en stor stat, såsom synes, på något öfver 50,000 kronor inalles, men har icke tillfälle att dermed göra sådana rön och försök, som erfordras för åstadkommande af någon lämplig metod för tillgodogörandet af torfmossarne i och för jernvägarne och den stora industrien. Sedermera har utskottet också såsom anledning till afslag sagt, att »derest någon uppfinnare skulle kunna angifva vissa försök såsom nödiga och egnade att lösa frågan om torfvans användande såsom bränsle, lärer Kongl. Maj:t ej sakna tillfälle att dertill anvisa nödiga medel.» Ja! det tror jag icke skulle räcka långt. Ty det är en känd sak, att sedan år 1891 hafva icke endast hundratusental utan millioner kronor blifvit anvisade till försök för att visa, att torfmossarne skulle kunna användas till bränsle, och jag skulle vilja se, om Kongl. Maj:t skulle kunna utan Riksdagens bifall anvisa medel för försök i sådan skala. Man har med dessa försök kommit så långt, att man kan medelst pulveriserad torfkol åstadkomma en mycket stark värme, fullt användbar för fabriksdrift. Men den blir för dyr, så att den kan icke med fördel användas i praktiken. Således är det genom experiment ådagalagdt, att detta sätt måste öfvergifvas och att någonting annat måste komma till stånd. Då återstår enligt mitt förmenande numera ingenting annat än att försöka att likasom i utlandet åstadkomma torfbriketter. Huru de skola tillverkas, vet man i teorien, och man kan också tillverka dem i liten skala. Men för att kunna drifva tillverkningen i stort måste man verkställa studier och undersökningar

icke blott angående torfvens beskaffenhet och lämplighet, utan äfven rörande sättet att gå till väga. För att vinna det målet anser jag att man måste understödja en sådan sträfvan, helst som det är för vårt land af största betydelse att kunna bereda oss tillgång att af egna medel, om jag så får säga, bestrida det stora behof af bränsle, som förefinnes.

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.
(Forts.)*

Till sist har utskottet sagt, att utskottet »i öfrigt ej kan utfinna någon väg för sakens främjande». Ja, det är enligt mitt förmenande, ett fattigdomsbevis för utskottet, helst som motionären temligen vidsträckt föreslagit, »att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes förordna om vidtagande af sådana åtgärder, som äro nödvändiga för att landets rika tillgång på bränslematerial i dess torfmossar skall kunna komma till allmän användning och göra landet mera än nu oberoende af stenkolsimport». Ja, när motionären skrifver sin underdåniga anhållan i så allmänna ordalag, så hade det väl icke kunnat vara så omöjligt för utskottet att i sin motivering för afslag uttala, att, om utskottet också icke kunnat godkänna motionen i dess helhet, det likväl erkänner syftet med densamma. Såsom syfte för motionen ingår ett af motionären begärdt större eller mindre anslag för understöd af studier rörande lämpligaste sättet för tillvaratagande af våra torfmossar. Detta kunde utskottet mycket väl hafva gjort, eller också kunde utskottet hafva föreslagit några stipendier åt yngre ingenjörer, som skulle vilja egna sig åt studiet af denna fråga. Då hade man kommit något närmare målet.

För min del vill jag, då frågan kommer att i andra punkten blifva föremål för yrkande, återkomma till frågan och göra mitt särskilda yrkande.

Herr Svedelius: I likhet med den högt ärade talare på elfsborgsbänken, som för en stund sedan hade ordet, håller jag före, att den föreliggande frågan, som afser att inom landet bereda tillgång till ett bränsle, som kan tillfredsställa det stora behof, hvilket nu måst fyllas från utlandet, är en af de allra viktigaste frågor, som bör på det kraftigaste sätt och med de lämpligaste medel befrämjas. Men, i olikhet med honom, anser jag det icke vara det lämpligaste medlet att vinna detta mål att dertill i främsta rummet lita till fraktnedsättning på jernvägarne. I likhet med en föregående talare anser jag det vara en ganska betänklig sak att, så att säga, i en hastig vändning ifrågasätta rubbning af jernvägstaxorna, ty sådant är en sak, som bör ganska noga genomtänkas. De olika fraktsatserna hänga tillsammans med hvarandra som maskor i ett nät, och jag vill påstå, att man i regeln icke kan ostraffadt göra rubbningar på ett ställe utan att tänka på följderna på ett annat. Det har framhållits, att här skulle det icke vara så farligt att göra en sådan nedsättning, hvilket skulle framgå af jemförelse med andra länder, exempelvis Danmark. Men innan jag går närmare in på

Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf.
m. m.

(Forts.)

jemförelsen med de andra taxorna, skall jag be att få påpeka ordal-
ydelsen af det förslag hvori man nu vill, att Första Kammaren skall
instämma. Andra Kammarens beslut lyder:

»att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t anhålla, det tacktes
Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, huruvida icke nu gällande frakter
såväl för brännorf, torfbriketter, torfkol och torfkolsbriketter som
ock för torfströ och torfmull kunde i betydligare mån nedsättas.»

Jag fäster mig särskildt vid orden »i betydligare mån». Sam-
manställer jag nemligen detta med motionärens motivering, så framgår
deraf, att härmed måste menas minst omkring hälften af den nu-
varande fraktsatsen. Han har ju gått ännu längre ned, ända till
en tredjedel.

Om jag då börjar att jemföra med de danska statsbanorna, så
finner jag, att för 100 kilogram och 100 kilometer är fraktsatsen
der 23 öre mot 28 öre på de svenska. Skulle man sätta ned denna
fraktsats till hälften, så finge man 14 öre på de svenska statsba-
norna mot 23 öre på de danska. Ser jag vidare på 400 kilometer,
så hafva de danska statsbanorna en fraktsats af 56 öre mot 70 öre
på de svenska. En nedsättning till hälften skulle gifva 35 öre på
de svenska, således betydligt mindre än danska fraktpiset i båda
fallen; och hvilka siffror jag än må välja, så kommer jag till be-
tydligt lägre satser än på de danska banorna, och det är dock en
erkänd sanning, att fraktsatserna der äro i allmänhet taget ovan-
ligt låga.

Går jag nu att tala om den s. k. sjelfkostnaden, så är det redan
påpekadt, att taxekomitén år 1888 hade uträknat, att dessa sjelf-
kostnader uppginge till omkring $1\frac{1}{3}$ öre pr netto tonkilometer, och
det uppgifves nu från jernvägsstyrelsen, att de kunnat nedbringas
till omkring $1\frac{1}{10}$ öre. Gör jag nu tillämpning af detta beräkningssätt
på dessa tariffer, så finner jag, att sjelfkostnaderna för — låt oss
säga — 400 kilometer à $1\frac{1}{10}$ öre utgöra 44 öre. Skulle man nu
göra en nedsättning i fraktsatsen med hälften från 70 öre till 35
öre, så kommer man således under sjelfkostnaden. Men, mina
herrar, äfven med endast sjelfkostnaderna betäckta kan icke en
jernväg existera. I dessa ligger ju endast den direkta kostnaden
för drifkraft, tågpersonal, slitage och dylikt; men öfriga kostnader
måste också gäldas. Det är ju sant, att här föreligger frågan om
endast en speciel vara af sådan vigt och betydelse för landet, att
det därför skulle vara skäl att göra en exceptionel eftergift för
densamma. Men kunna vi icke vara ganska öfvertygade om att,
derest Riksdagen börjar att på detta sätt ingripa i taxebestämmel-
serna, vi snart finge erfara, att äfven andra varor finnas af en så
stor exceptionel betydelse, att man med föregående exempel för
ögonen — ett privilegium som sålunda bildats — svårigen kan
motstå påtryckningarne om att äfven dervidlag en nedsättning till
förmån för denna vara måtte komma till stånd? Det är icke svårt
att tänka sig en mångfald af sådana varor. Låtom oss till exempel

tänka på malmfrakter från höga norden hit ned till mellersta Sverige. Det är säkerligen en fråga af mycket stor betydelse att på det sättet understödja jernindustrien. Men vore det välbetänkt att äfven der gripa in, så att också för denna vara, fraktinkomsten skulle nedbringas under sjelfkostnaden, såsom det nu föreliggande exemplet gifver vid handen? Men samtidigt som det ifrågasättes att man skulle gå så långt i fraktnedsättning på statsbanorna, att behållningen blefve ett minimum, om ens något alls, så böra vi dock betänka att vi, såsom en föregående talare har betonat, utan allt tvifvel stå inför en period af betydligt försämrade inkomster på statsbanorna på grund af de högst betydande kostnader, hvarmed driften der nu är förenad, dels till följd af de höga kolprisen och dels till följd af de betydligt högre aflöningar, som på senare åren der tillämpas. Under sådana förhållanden torde man böra betänka sig, innan man på den ena varan efter den andra tillämpar ett system, som obegränsadt hvilat på den satsen att jernvägarne äro till för att understödja industrien. Denna sats är riktig, men dock med den modifikation, att jernvägarne, jemte det att de understödja industrien, böra bära sina egna kostnader, som äro förenade med denna rörelse.

Men den fara, som ligger i nedbringandet af statens jernvägars inkomster till allt för lågt belopp, sträcker sina verkningar ännu längre. Med statens jernvägar och deras drift står i intimaste samband driften på de enskilda jernvägarne, och äfven om man skulle vilja drifva den satsen, att statens jernvägar med särskild uppoffring skola bidra till försling af vissa varor, derför att dessa skulle vara till något speciellt gagn för landet, så torde det väl icke kunna anses billigt eller rättvist, att de enskilda jernvägarne, som ju hafva sina förbindelser att uppfylla, äfven skulle bidra till samma syfte på sin egen bekostnad — kanhända till sin ruin. På grund af det nämnda sambandet mellan statsbanorna och de enskilda jernvägarne är det icke tänkbart att kunna hindra, att dessa fraktrubbningar på statsbanorna medföra dylika på de enskilda jernvägarne. Antingen skulle de enskilda banorna icke följa med statsbanorna i fraktnedsättning, hvarigenom trafiken skulle ledas in på besynnerliga vägar för att leta sig fram på det billigaste sätt, eller också skulle de enskilda banorna följa med i dessa fraktnedsättningar med den påföljd, att den trafik, som de sålunda drefve, skulle medföra direkta förluster. Då torde väl knappast annat medel finnas än att staten inlöste de enskilda jernvägarne, och om man då ville drifva satsen till sina yttersta konsekvenser, så borde det gå så långt, att staten anlade jernvägar öfverallt der icke sådana finnas, och sedan kunde man frakta varorna på jernväg öfver allt utan afgift, likasom på en landsväg. Ja, det är också ett sätt, men jag tror icke, att det är rätt förenligt med de åsigter, som åtminstone hittills gjort sig gällande rörande sättet för skötseln af våra jernvägar.

Hvad nu beträffar speciellt denna vara, torf och torfkol, så är den till stor del åtminstone att räkna till mera skrymmande gods.

Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bräntorf
m. m.
(Forts.)

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.* Man får då ihågkomma, att den sjelfkostnad, hvarom nyss varit tal, är ett medeltal af sjelfkostnaderna för gods i allmänhet. Men den ställer sig gifvetvis dyrare än medeltalet för en vara, som är af något mera skrymmande beskaffenhet, och följaktligen ställer sig den jemförande beräkningen ännu ogynnsammare än hvad jag nyss nämnde.

(Forts.)

Som sagdt, jag är af den åsigt, att de kraftigaste åtgärder böra vidtagas för att befrämja anskaffandet och ordnandet af bränsletillgångar inom vårt land i och för täflan med utlandet. Men det förefaller mig icke vara rätta vägen till detta mål att så att säga taga medel dertill ur statens jernvägars kassor. Derigenom uppstår, utom de af mig nyssnämnda olägenheterna, äfven en origtighet i de statistiska redogörelserna. Man kan icke rätt klargöra, huru mycket frakten verkligen kostar och huru stor denna uppoffring är. Vida bättre synes mig då vara att direkt på ett eller annat sätt de erforderliga medlen beredas för denna viktiga frågas lösning, och därför känner jag mig också mycket tilltalad af herr Lithanders motion, mot hvilken jag — i fråga om den skrifvelse, som deri förordas — för min del icke har någon annan invändning att göra än den, att det kanske, innan skrifvelsen aflätes, borde lemnas något mera tid att få utredningar gjorda på annat sätt. Jag vågar hoppas, att jernkontoret å sin sida liksom statens jernvägar å sin, komma att egna den allra största uppmärksamhet åt utredningen af frågan om hvad som kan göras i detta hänseende, dels med afseende å användande i jernvägstrafiken af den ifrågavarande varan, dels ock, särskildt hvad jernkontoret beträffar, i fråga om torfvens och torfkolens användning för andra ändamål. Vidare kan man tänka sig, att utredningar gjordes i fråga om konstruerandet af kaminer och bränsleapparater, lämpade för att i enskilda lifvet använda detta för oss så viktiga bränslematerial. Jag skulle äfven kunna tänka mig, att staten genom räntefria lån eller på något annat sätt ville uppmuntra anläggningar i stort med skyldighet att hålla vissa lager af detta ifrågavarande bränslematerial, som under sådana förhållanden skulle kunna vara en reserv att tillgripa i bekymmersamma tider, då alla tillgängliga förråd af stenkol torde behöfva användas på annat sätt och det således kunde vara synnerligen lyckligt, om ett stort reservlager af sådant bränsle förefunnnes.

Denna fråga är, som sagdt, alls icke tillräckligt utredd. En utredning skulle emellertid vara afsigten med en skrifvelse till Kongl. Maj:t, och ehuru jag tror, att en sådan skrifvelse borde föregås af åtskilliga på enskild väg gjorda utredningar, har jag dock för min del icke något att invända mot ett beslut att redan nu afläta en skrifvelse till Kongl. Maj:t i det hänseendet, likasom jag, om en gång frågan förekommer om uppoffringar från statens sida för målets vinnande, för min ringa del visst icke skulle hafva något emot snart sagdt hvilka uppoffringar som helst. Jag anser således denna fråga vara af allra största betydelse, men jag anser också, att hvar

sak bör tagas för sig. Man får icke blanda ihop med hvarandra två saker, som icke stå i inbördes samband.

På denna grund ber jag att få yrka bifall till utskottets afstyrkande hemställan i den nu föredragna punkten.

*Om nedsättning af jernvägsfrakten för brännstoft m. m.
(Forts.)*

Herr Almström: Såsom ett skäl mot herr Perssons motion hafva de ärade talarne på norrbottens- och nerikesbänkarne anført, att här finnes ingen torffabrikation, som lönar mödan att tala om, och att det därför icke kan vara skäl att tänka på någon fraktnedsättning. Jag vill dock påminna om att den förste talaren, som här yttrade sig, framhöll, att här finnes en ganska betydande fabrikation af torfströ och torfmull, hvilken af brist på möjlighet att komma till hamnarne icke kan finna afsättning på utlandet för sina varor. Jag anser, att detta emot motionen anförda skäl icke har stor betydelse, åtminstone icke i hvad angår denna del af torffabrikationen. Hvad angår den fabrikation för åstadkommande af bränsle, som bedrivs af enskilda personer, så är det nog nödvändigt, att dessa få tillfälle att utan allt för stora kostnader, utan att deras varor allt för mycket fördyras, kunna få dem fraktade till de platser, der de kunna säljas. Jag fäster mig dock i frågans nuvarande läge icke så mycket dervid; ty, såsom jag strax skall be att få närmare visa, tror jag icke, att denna sak kan framföras till önskad resultat på enskild väg.

Den ärade talaren på norrbottensbänken yttrade bland annat, att man, i stället för att begära undantag för en enda vara, med mera skäl borde begära en allmän revision af jernvägstaxan. Ja, jag får lof att säga: kunde genom den skrifvelse, som herr Pettersson föreslagit, föranledas en revision af hela jernvägstaxan, så vore det enligt mitt förmenande synnerligen nyttigt.

I likhet med en föregående talare har jag den oförgripliga meningen, att persontrafiken blifvit alldeles för mycket gynnad på varutrafikens bekostnad. Det är i min tanke för landet af vida större vikt, att varor kunna fraktas billigt, än att personer resa billigt på jernväg, och särskildt tror jag, att den af samme talare omnämnda luxuösa utstyrseln af första och andra klassens vagnar och de betydliga nedsättningar i biljettprisen, som i vissa fall lemnas af jernvägsstyrelsen, äro omständigheter, som skulle kunna vara värda att tagas i närmare betraktande.

Utskottet har yttrat, och det har här blifvit vidare framhållet, att »jernvägarne böra skötas icke utan lämplig hänsyn till affärsynpunkten». Ja, hvad betyder här ordet »lämplig»? Förut har från många håll framhållits — och jag tror med rätta — att jernvägarne icke äro afsedda att vara några företag, på hvilka staten skall beräkna att skörda någon vinst. Jernvägarne hafva tillkommit för att befordra industri, åkerbruk och handel; och äfven om de icke lemna någon nämnvärd behållning, så är det hufvudsakliga ändamålet med dem vunnet, blott de jemt och nått bära sig. Jag

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för brännstof-
f m. m.* tror, att man således icke bör motsätta sig lättnader i transporten af en vara, som, äfven om den icke ännu är färdig att spela en stor roll, likväl, efter allt hvad man nu kan se, måste gå en stor utveckling till mötes.

(Forts.) Jag skall icke vidare beröra frågan om frakterna, utan ber att för min del få yrka bifall till herr Perssons förslag.

Hvad åter beträffar den motion, som väckts af herr Lithander och i hvilken jag instämt, får jag säga, att jag anser tillgodogörandet af det bränsle, som finnes i våra torfmossar, börja blifva en fråga af synnerligen stor betydelse. Jag vågar visserligen icke säga, att tiden ovilkorligen nu är inne att göra något dervid, ty skulle stenkolsprisen falla, blir behöfvet att använda torf icke så trängande, som det skulle vara, i fall dessa pris hålla i sig eller ytterligare stiga. Som de nu stå, får dock Sverige under år 1900 betala för sitt behof af stenkol mellan 35 och 40 millioner mera än hvad samma mängd skulle ha kostat år 1898. På det sättet kan det naturligtvis icke fortgå utan allt för stora olägenheter, ja, jag kan säga omöjligheter för vissa näringar.

Det har vidare blifvit påpekadt, i hvilket beroende vi stå till de länder, som producera stenkol, särskildt England, och jag vill påminna om, att det redan i det engelska parlamentet väckts motion om exporttull på stenkol. Förslaget går visserligen icke längre än till 6 pence per ton, men det är i alla fall början till insläendet på en bana, hvilken jag är öfvertygad om att England förr eller senare kommer att beträda. Det har vidare blifvit nämndt, — men jag vet icke om det är tillförlitligt — att England ämnar för egen räkning monopolisera de rökfria stenkolen.

Allt detta manar oss ju att söka tillgodogöra de stora tillgångar på bränsle, som vi ega i våra torfmossar. Att det är stora svårigheter att öfvervinna och att det är förenadt med stora kostnader att få torfven i ett sådant tillstånd, att den kan användas till samma ändamål som stenkol, är sant, och jag tror, att det kommer att kosta mycket penningar att vinna det önskade resultatet. Ett första steg till vidtagande af åtgärder för att vinna målet torde en skrifvelse — den må nu vara affattad i den form, som herr Lithander eller herr Pettersson föreslagit — vara. Jag kommer därför att instämma i yrkandet på bifall till den af dessa skrivelser, som här får de största sympatierna. Jag anser, att båda förslagen innebära det syfte, att Kongl. Maj:t utsätter pris att tilldelas de bästa förslag till tillgodogörande af våra torftillgångar, som kunna inlemnas, att dess förslag granskas af en nämnd af sakkunniga personer, och att, när denna nämnd funnit, att något af förslagen är afsevärdt, Kongl. Maj:t ingår till Riksdagen med anhängan om tillräckliga medel för att sätta en försöksfabrikation i gång. Men, mina herrar, det är icke småsaker, som behöfvas. Jag anser för min del, att orsaken till att denna fabrikation icke kommit längre är, att försöken drifvits med för små kapital, i för liten skala. Om denna fabrikation skall sättas

i gång, blir det, enligt mitt förmenande, icke fråga om tiotusental, utan om hundratusentals kronor. Det gäller att vidtaga anordningar att anskaffa maskiner, på hvilka de, som hittills gjort försöken, icke ens vågat tänka. Jag anser för min del, att på enskild väg kan föga åstadkommas. Det är staten, som nu måste taga vid, och staten måste härpå våga riskera högst betydliga belopp.

Frågan är, såsom redan blifvit framhållet, af en så ofantligt stor vikt för vår framtid, för vårt politiska och ekonomiska bestånd, att de uppoffringar, som göras på försök att åstadkomma något i detta afseende, äfven om de misslyckas i början, äro fullkomligt berättigade.

Jag ber att få yrka bifall till herr Lithanders motion.

Grefve Lewenhaupt: Då jag deltagit i utskottets förhandlingar rörande denna fråga, skall jag be att få yttra några ord för att tillkännagifva skälen, hvarför jag biträdt utskottets förslag.

Hvad första afdelningen beträffar, eller den som afser den ifrågasatta fraktnedsättningen för torf och torfbriketter, torfkol och torfkolsbriketter samt torfströ och torfmull, är dock härom tillräckligt yttradt och det är ej skäl att jag vidare uppehåller mig vid den saken, då genom hvad sådana auktoriteter, som den ärade representanten från Norrbottens län och andra här uttalat, det blifvit fullständigt utredt, hvarför Riksdagen principiellt icke bör befatta sig med att begära partiella fraktnedsättningar. Jag har också ansett, att det bör tillkomma jernvägsstyrelsen att både i första och sista hand afhandla med trafikanterna i dylika ärenden.

Hvad beträffar den andra afdelningen, eller den som angår herr Lithanders motion, ber jag att få förutskicka den anmärkningen, att jag är en varm vän af torfindustriens utveckling hos oss, och jag förbiser ingalunda den stora nationalekonomiska betydelsen af en sådan industri eller vigten af att vi i afseende å tillgången på bränslematerial jemväl för krigsbruk förmå trygga vårt oberoende af utlandet. Auktoriteterna å torfberedningens område äro dock ännu icke på det klara om hvilka metoder lämpligen böra användas för att gifva torfven den hållbarhet och konsistens, som erfordras för att den skall tåla skakningen under frakt å jernväg på längre håll. I detta afseende ber jag att få referera till hvad ingenjör Palmberg säger i det cirkulär, som blifvit utdeladt i kammaren. I detta cirkulär förekommer nemligen följande uttalande: »Att på artificiell eller konstgjord väg urtorka torfdyn från sin ursprungliga vattenhalt, 70 å 80 procent, till ungefär hälften eller 40 procent har visat sig allt för dyrt. Att på mekanisk väg aflägsna vattnet ur torfdyn hafva många försök blifvit gjorda såväl här i landet som i utlandet, dock hittills utan nämnvärda resultat.» Och derefter yttrar sig herr Palmberg om den ifrågasatta tillverkningen af torfbriketter och uttalar såsom ett önskningsmål, att staten måtte taga saken i sin hand.

Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.
(Forts.)

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.*

(Forts.)

Likaledes ber jag att få referera till en publikation förlidet år i mosskulturföreningens tidskrift, författad af herr Samuelsson, deri ådagalades, att problemet att fabricera torf i koncentrerad form och tillräckligt befriad från vatten ännu icke blifvit löst. Man hade försökt åtskilliga metoder, men ännu icke funnit den rätta.

Under sådana omständigheter och då man verkligen här icke haft någon fast hållpunkt att visa på, har jag i likhet med utskottets öfriga ledamöter ansett, att en skrifvelse i ämnet till Kongl. Maj:t icke skulle vara af den verkan, som en sådan skrifvelse skulle ega, om tillräcklig utredning vore åstadkommen och bestämda yrkanden, åtföljda af kostnadsförslag, framstälts.

Det är på grund af denna motivering, jag nu tillåtit mig förebringa, som jag instämt i utskottets förslag och får därför yrka afslag på båda de föreliggande motionerna.

Herr Dickson: Jag skall icke på något sätt underkänna den betydelse, våra torfmossar framdeles kunna hafva, såsom en rik tillgång på bränslematerial för våra industrier. Jag skall tvärtom glädja mig åt hvarje framsteg, som möjliggör en vidsträcktare användning af dessa torfmossar, i all synnerhet om vi kunde komma derhän att använda torfven äfven vid jertillverkning. Men jag kan icke inse, huru denna fråga kan ställas i sammanhang med den om nedsättning å jernvägsfrakterna för torf. Ingeniör Palmbergs undersökningar hafva ådagalagt, att i alla våra län finnes rik tillgång på torfmossar, och då är det ju klart, att inom de särskilda länen kan ega rum den torftillverkning, som der behöfves. Torfproduktionen bör således kunna försiggå på kort afstånd från de industrier eller enskilde, som skola använda varan, och det vill därför synas mig, som om den icke skulle erfordra särdeles vidlyftiga transporter på jernväg. Naturligtvis bör det också för industrierna sjelfva vara fördelaktigare, att de ordnas så, att de använda torf från närbelägna mossar, än att deras behof af torf med åtskilliga kostnader hemtas från andra orter. — Anställda undersökningar hafva också visat, att fraktsatserna för torf i Sverige äro ungefär desamma som i angränsande länder.

Äfven om man nu skulle vilja i betydligare mån nedsätta frakten för torf, kan således detta icke bereda någon synnerligen stor lättnad för den, som skall förbruka varan, och under närvarande förhållanden, när stenkolen stigit så enormt i pris, med 75 ända till 100 procent, kan sjelfva nedsättningen af kostnaderna vid transporten af torf icke spela annat än en bra liten roll. Om fraktkostnaden för torf från Elmhult till Malmö uppgår till 4 kronor pr ton och nedsättes till 2 kronor, hvilken rol kan detta spela, när priset på stenkol stigit med 10 kronor pr ton. Jag anser nog, att de nuvarande höga stenkolsprisen böra kunna medföra en vidsträcktare användning af torf, men jag kan icke finna, att en nedsättning af frakten härvid kan ega någon betydelse.

I denna fråga förekommer emellertid äfven en annan beaktansvärd omständighet, nemligen att det är en mycket kinkig sak, om Riksdagen blandar sig i frågor rörande särskilda jernvägstaxor och rubbar den ena fraktsatsen då och den andra då. Jernvägstaxorna måste vara uppställda efter ett visst system, och de må väl i sin helhet revideras allt emellanåt, men att under inflytande af en viss stämning påyrka ändring af en särskild punkt synes mig icke lämpligt. Förra året begärde Riksdagen nedsättning af frakten på kalk, i år vill man begära nedsättning för torf, nästa år blir det kanske fråga om nedsättning af frakten för träkol. Ett annat år framhåller man, att det råder bostadsbrist i våra städer och vill därför nedsätta frakten för tegel.

Om nedsättning af jernvägsfrakten för bräntorf m. m.
(Forts.)

Man kan ju på detta sätt till behandling upptaga den ena varan efter den andra och begära fraktnedsättning för den, men det är ytterst svårt för Riksdagen att med sakkunskap och konsekvens pröfva sådana yrkanden. Hvarje dylikt yrkande, som vinner understöd inom Riksdagen och bifalles, föder andra liknande yrkanden, och antingen kommer Riksdagen att förvandlas till en taxekomité eller också måste Riksdagen öfverlemna alla dessa yrkanden, det ena efter det andra, till regeringen utan att det är utredt, att de äro af någon större betydelse. Och huru svårt det skall vara för en icke-sakkunnig att bedöma dessa frågor, torde vara lätt för alla att inse. Den enda i saken inverkan, vi kunna känna, är sjelfkostnaden, men denna faktor ensam kan icke vara tillräcklig, och öfriga faktorer känna vi icke.

Jag kan därför icke finna det lyckligt att Riksdagen, hvarje gång motion om en fraktnedsättning framkommer, beslutar en skrifvelse till Kongl. Maj:t.

Det åskådningssättet, att våra jernvägar icke äro afsedda att lemna någon vinst utan endast att främja industrien, finner jag ej heller lämpligt. Jernvägarne hafva tillkommit med lånta medel och dessa lån liksom räntorna å dem böra väl också helst betalas af jernvägarne. Dessutom tror jag icke alls, att vår finansiella ställning är sådan, att vi kunna bortse från den inkomst, jernvägarne äro i stånd att lemna. — Det är nu icke min mening, att frakten för torf skulle spela någon mera afsevärd rol i fråga om jernvägarnes inkomster, men jag har velat erinra om dessa förhållanden gent emot en föregående talare, som antydde, att jernvägarne icke borde lemna vinst, utan skulle gynna industrien. — I hvarje fall torde det vara klart, att de enskilda jernvägarne icke kunna afsäga sig anspråken på vinst af sin rörelse.

Jag kan således icke finna, att Riksdagen här blandar sig i frågan om jernvägstaxorna, och får jag därför yrka bifall till utskottets framställning i första punkten.

Grefve Hamilton: På det ekonomiska området har lagstiftarnes sträfvän under de senare årtiondena gått ut på att skydda

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägfrakten
för bränn-
torf
m. m.
(Forts.)*

Sveriges industri, så att den kunde blifva i stånd att tillfredsställa landets egna behof, öka exporten, hämma guldutflödet och gifva sysselsättning åt Sveriges arbetare. Med glädje kunna vi ock konstatera, hurusom de norrländska jernvägarna gifvit tillfälle åt Norrlands rikedomar att söka sig väg ut i världsmarknaden, hurusom industrien i mellersta Sverige betydligt ökat sina tillverkningar och hurusom den skånska sockerfabrikationen minskat landets import med ett 20-tal millioner kronor årligen.

Oaktadt alla dessa framgångar har likväl exporten stora svårigheter att hålla jemna steg med importen, och detta förhållande bör väl mana oss till nya sträfvanen.

Den viktigaste frågan på dagordningen är säkerligen bränslefrågan, och våra sträfvanen måste helt naturligt gå ut på att inom eget land få en ersättning för den stenkol, som nu till ett värde af 60 à 70 millioner kronor årligen inkommer till landet. Denna ersättning för den importerade stenkolen kan vinnas på många sätt, genom upptagande af nya grufvor inom landet, genom elektricitetens användande för bergshandteringen o. s. v., men först och främst genom att vi tillgodogöra oss rikedomarna i våra torfmossar.

Utskottet har också insett frågans vikt, men har för afslag å den nu gjorda framställningen anfört samma skäl, som på sin tid uttalades af statsutskottet vid 1891 års riksdag. Egendomligt är, att nio års erfarenhet icke lärt utskottet, att torffrågan är en fråga af allt för stor omfattning för att kunna lösas på enskild väg, och för öfrigt måste vi väl erkänna, att staten på detta område har stora indirekta intressen att tillgodose, eftersom staten säkerligen är den störste egaren af bränntorfmossar inom landet.

Den viktigaste åtgärd vi kunna vidtaga är onekligen att bifalla herr Lithanders motion äfven i den form, hvori hans förslag blifvit upptaget af herr Pettersson.

Men äfven fraktfrågan spelar här en viss rol. Torfven måste fabriceras till så låga värden, att den icke tål några extra utgifter. Utskottets ordförande framhöll, att frakten för en ton torf från Elmhult till Malmö är 4 kronor. Skall torf kunna konkurrera med stenkol, måste under normala förhållanden — icke under de nu så uppdrifna stenkolsprisen — torf kunna afsättas för ett pris af 5 à 6 kronor per ton, och då är ju lätt att inse, att det är omöjligt för varan att bära en frakt af 4 kronor. Jag kan väl instämma i hvad den siste talaren yttrade om att torfmossar finnas litet hvarstades i landet och att transporten af torf därför icke behöfver ske lång väg, men en förutsättning för att torffrågan skall kunna lösas, är såväl att transportvägen är kort som att frakten är billig.

Här har också talats om att enskilde icke böra lägga sig i taxefrågor, och jag erkänner, att det vore olämpligt att bifalla herr Perssons motion, men Andra Kammarens beslut innebär ju allenast en begäran om utredning, och det är egendomligt, att talaren på örebro-läns-banken häremot invände, att frågan ej är tillräck-

ligt utredd. Detta erkänna ju alla, och därför begäres också utredningen.

Man har sagt, att statens jernvägar måste hafva sina kostnader betäckta. Tydligt för alla är ju, att dessa jernvägar icke böra gå med förlust, men vissa varor finnas, som måste fraktas billigt, ty de tåla icke frakter, och frågan gäller närmast, huru här sjelfkostnaden beräknas. Visserligen få vi icke ställa så till, att jernvägarne komma att gå med förlust, men å andra sidan föreställer jag mig, att statens jernvägar icke tillkommit för att vara någon skattekölla, utan för att tillgodose och utvidga landets näringar.

Den aktade talaren på norrbottensbänken framhöll, att det vore olämpligt att bestämma fraktnedsättning för en industri, som ännu icke tagit sin början, men, mina herrar, tron I icke, att de, som vilja anlägga en torffabrik, måste redan härvid taga i betraktande, hvilka frakter, som komma i fråga å deras tillverkningar, och att de således, innan de anlägga sin fabrik, måste veta, huru dessa frakter ställa sig? Är frakten för hög, är klart, att det är omöjligt att få till stånd någon gifvande fabrikation.

Med anledning af hvad jag nu anfört, ber jag att yrka bifall till Andra Kammarens beslut i denna fråga.

Herr Tamm, Hugo: Mig synes, att det är ingen af de talare, som uppträdt i denna fråga, som icke erkänt dess stora betydelse, och jag tror således, att man, utan att behöfva mycket orda härom, lugnt kan instämma i det syfte, herr Lithander med sin motion velat främja och som absolut och bestämdt blifvit uttryckt i herr Petterssons förslag. Dessutom innefattar äfven detta förslag, om jag icke läst orätt, att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:t öfverlemna hela torffrågan, således också *fraktfrågan*. Jag kan därför icke inse, att vi nu skulle behöfva yttra oss särskildt om fraktfrågan, utan denna torde också vara inbegripen uti detta skrifvelseförslag, för den händelse att Kongl. Maj:t skulle finna lämpligt att vidtaga någon åtgärd i det afseendet.

Deremot får jag säga, att jag qvarstår på min gamla ståndpunkt, att jag anser, det Riksdagen icke bör lägga sig i dessa taxefrågor. Och om man utgår från den siste talarens ståndpunkt, att torfven tål inga frakter — jag skref upp det, då han sade det — då får man här gå en annan väg, som det också synes mig ärligare och upprigtigare att uttryckligt välja, den nemligen att gifva en premie för hvarje ton torf, som fraktas på jernväg, och icke söka nå målet på latent och understuckna vägar, genom ändringar i jernvägstaxorna.

Derjemte ber jag att såsom ett hufvudskäl få framhålla, att så länge statens jernvägar hafva samtrafik med de enskilda, skulle staten, om stora fraktnedsättningar vidtagas, med nödvändighet drifvas antingen till inköp af de enskilda jernvägarne eller till att subventionera dem med skilnaden mellan deras och statsjernvägarne fraktsatser. Mot Riksdagens inblandning i taxebestämmelserna

Om nedsättning af jernvägsfrakten för brännorf m. m.
(Forts.)

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för brännstof-
f m. m.
(Forts.)*

resa sig stora betänkligheter. Vi veta alla, hvilka strider sjelfva jernvägsfrågorna inkasta i riksdagsförhandlingarna. Huru tro herrarne då, att det skulle komma att ställa sig, om vi skulle frångå de hittills följda principerna och lägga oss i dessa fraktförhållanden? Anspråken från de enskildes sida skulle växa upp som svampar i jorden efter regn i augusti, och det skulle sluta med idel vigilans och gräl om frakterna.

Jag tror därför, att det icke är nyttigt, att Riksdagen begär någon fraktnedsättning, utan att det är bäst att låta sakerna utveckla sig såsom hittills. Så snart jernvägarne se, att de på så sätt kunna tillvinna sig större frakter och inkomster, sker nog nedsättning, men eljest bör väl sådan ej komma i fråga. Man tyckes vilja tillämpa herr Lejas gamla sats: Han sade sig sälja hvarje sak till underpris, och när man frågade honom, hur hans affär då kunde bära sig, svarade han: Jo, det är mängden, som gör det.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Persson, Nils: Af alla yttranden, som förekommit, framgår, att det förefinnes starka sympatier för min motion. Det enda, man egentligen haft att anmärka mot mig, gäller sättet för framställningen om nedsättning i jernvägsfrakterna, men härpå skall jag be att få svara, att detta egentligen är en fråga, som icke hör hit. Sedan jag afstått från att yrka på bestämda fraktnedsättningar och förklarat mig instämma i Andra Kammarens beslut, skulle det ju helt och hållet vara öfverlemnadt till regeringen att i samråd med jernvägsstyrelsen afgöra taxefrågan. Således synes det mig öfverflödigt att orda om faran af att rubbningar här göras i frakttaxorna. Motionens syfte ligger ju på ett helt annat område.

Man har för öfrigt här talat om rubbningar i frakttaxorna, liksom deri skulle ligga något besynnerligt. Sådana rubbningar äro dock, noga räknadt, något, som jemt och ständigt förekommer. Det är tillåtet för hvarje industriidkare att gå in till jernvägsstyrelsen med begäran om en fraktnedsättning, och han får den också i de flesta fall. Jag kan då icke inse, hvarför det skulle vara Riksdagen förmenadt att göra en liknande begäran, helst då frågan är sådan, att den icke kan väckas af någon enskild industriidkare.

Det tyckes mig därför, att kammaren tryggt kan besluta en skrifvelse i motionens syfte.

Herr Pettersson har försökt att slå tillsammans framställningarna i båda motionerna uti en enda skrifvelse och förklarat saken så, att med en sådan skrifvelse borde båda motionärerna kunna vara tillfredsställda. Jag vill dock fråga, hvarför man ej då lika väl kan bifalla båda motionerna, hvaremot jag icke kan se, att något vinnes med herr Petterssons skrifvelse.

För öfrigt vill jag tillägga, att det helt säkert finnes många svårigheter att öfvervinna, vare sig man väljer det ena eller andra

tillvägagångssättet, men vill man vinna målet och anser, att det är godt, måste man söka öfvervinna svårigheterna.

Jag får ännu en gång yrka bifall till Andra Kammarens beslut.

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.
(Forts.)*

Herr Cederberg: Herr grefve och talman! Knappast har någon inom denna kammare mera bestämdt än jag motsatt sig den åskådningen, att staten har byggt jernvägar för att på deri placerade penningar förtjena. Jag har städse påstått och jag påstår ännu, att statens ändamål med jernvägsbyggnader är att uppmuntra handel och industri i alla rigtningar. Men jag lägger tonvigt på *alla*. Och deri ligger skälet, hvarför jag icke kan vara med om den motion, som behandlas i första punkten af utskottets utlåtande. Den handlar om att till nackdel för jernvägarnes inkomster uppmuntra en speciel industri. Jag erkänner, att denna industri har anspråk på att varda af statsmagterna omhuldad. Men det är icke den enda, och det är icke på det här föreslagna sättet, som den skall omhuldas. Det måste ske på annat sätt. Det är därför, herr grefve och talman, som jag icke kan vara med om den motion, som är väckt af herr Nils Persson, lika litet som jag kan vara med om hvad som föreslagits af Andra Kammarens tillfälliga utskott. Jag biträder sålunda Första Kammarens utskotts förslag i första punkten af det föreliggande utlåtandet.

Återstår således hvad som är föreslaget i andra punkten. Man har vid motiveringen för denna punkt begagnat ett ord, som åtminstone för mig har en ofantligt hög betydelse: ordet *oberoende*, och framför allt oberoende af utlandet. Men är då brännstorfsindustrien det enda, som i afseende å brännmaterialier gör oss oberoende af utlandet? Herrarne känna, huruledes man tror och med fullt fog tror, att våra vattenfall skola ersätta en stor del, kanske största delen af det, som vi nu importera från utlandet i fråga om kraftkällor. Brännmaterialet är ju en kraftkälla, men det är också våra vattenfall. Det är således enligt min tanke något för trångt att tro, att man endast genom uppmuntran af brännstorfsindustrien skall kunna i detta hänseende göra sig oberoende af utlandet. Det skulle också kunna ske genom att uppmuntra uppfinningar beträffande användningen utaf våra vattenfall, beträffande vår vattenkrafts omsättning i elektrisk energi.

Vidare vill jag erinra, att våra torfmossar efter all sannolikhet icke blott hafva till ändamål att tjena som bränsle. De kunna måhända till landets båtnad tjena andra ändamål och kanske sådana, som äro för landet vida värdefullare än att blott användas till bränsle. Jag är icke alldeles säker på, att det förslag, som är framställt uti herr Petterssons särskilda yrkande, är det rätta, men som det går uti en rigtning, som måhända kan föra med sig en utredning äfven i andra rigtningar, vill jag för min del biträda detsamma. Med denna korta motivering skall jag endast anhålla att få yrka bifall till utskottets förslag i första punkten.

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bräntorf
m. m.*

(Forts.)

Hans excellens friherre von Essen: Herr grefve och talman, mina herrar! Klockan är half tio, och kammarens ledamöter torde vara trötta vid diskussionen, men frågan är så viktig, att jag tillåter mig anhålla att ännu några minuter få upptaga kammarens tid.

Det har sagts, att de, som i likhet med mig anse, att man bör göra allt för att befordra framgången af torfindustrien, skulle kunna vara till freds med att antaga blott den af herr Pettersson föreslagna formuleringen af bifall till herr Lithanders motion. Men har Första Kammaren beslutat detta och således helt och hållet undanskjutit tanken på att inför Kongl. Maj:t framlägga en önskan, att äfven fraktfrågan måtte tagas i öfvervägande, så skall Kongl. Maj:t säkerligen anse, att Första Kammaren vill på annat sätt befordra torfindustrien, men icke genom någon nedsättning af frakterna. Då jag anser, att fraktfrågan här spelar in såsom en mycket viktig faktor och att allt, som kan göras, också bör göras för att befordra denna viktiga sak, så kan jag icke afstå från det yrkande, som jag förut tillåtit mig framställa, nemligen om bifall till herr Perssons motion, på sätt Andra Kammarens tillfälliga utskott föreslagit.

Då jag förra gången hade ordet, underlät jag nämna något om de fraktjämförelser, som återfinnas i de vid utskottets betänkande fogade tabeller. Der anställes en jämförelse mellan Sveriges och åtskilliga andra länders taxor. Jag ber dervid Första Kammarens ledamöter observera, att alla dessa länder, utom Danmark och Finland, hafva stenkol. Detta betyder ganska mycket i denna sak. Danmark har en lägre taxa än den, som i Sverige är rådande, antagligen just därför att Danmark saknar stenkol.

Det finnes, säger man, torfmossar snart sagdt öfver allt i vårt land, och de kunna tillgodogöras genom förbrukning på ganska närliggande områden. Man behöfver därför icke begära någon fraktnedsättning. Men om tillverkning af torf skall kunna ske för de olika ändamål, som komma i fråga, måste den ske vid mycket stora anläggningar, der betydande kostnader äro nedlagda och rörelsen bedrifves i stor skala. Endast från sådana anläggningar kan det komma i fråga att transportera torf för förbrukning annorstädes. För att möjliggöra förbrukning af dessa preparat på större afstand fordras fraktnedsättning. Man kan icke taga hvilken torfmossa som helst och der bereda torf för användning på det ena eller andra stället. Jag har sjelf någon erfarenhet i detta fall, emedan jag sjelf varit med om att använda ganska mycket torf. Det måste vara en ordnad och dyrbar anläggning, derest man skall få torfven sådan, att det kan komma i fråga att använda densamma icke blott till förbränning i spisar, utan äfven, särskildt i form af briketter, vid brukshandtering. Jag kanske bör öppet förklara här i kammaren, att de torftillverkningar, som jag har haft och har befattning med, icke söka den ringaste afsättning på annat håll, utan allenast användas till eget bruk. Jag hoppas således, att ingen må misstänka mig för att här tala i egen sak.

Det är väl sant, att de enskilda jernvägarne, för hvilka här finnas många representanter, kanske skulle känna det smärtsamt och obehagligt att komma i den ställningen, att framställning om fraktnedsättning gjordes hos dem från statens jernvägars sida. Sker icke en sådan nedsättning på de enskilda jernvägarne, så kommer naturligtvis saken icke att i sin fulla utsträckning vinna hvad man med densamma afser, och i sådant fall skulle man begå en orättvisa mot de anläggningar, som kunna komma att uppstå vid de enskilda jernvägarne. Ja, det kan icke hjälpas. Vilja de enskilda jernvägarne icke gå in på en fraktnedsättning till följd deraf, att detta icke skulle bära sig, så må det vara deras ensak. Men den orättvisan är ganska allmän med hänsyn till jernvägsanläggningar. När en statsbana drages fram genom en landsdel, finnas der alltid åtskilliga *aflägsna* egendomar, som för afsättning af skogsprodukter och andra tyngre alster icke kunna draga fördel af banan, under det att de närbelägna egendomarne hafva en oerhörd fördel af densamma. En sådan orättvisa kan icke förebyggas. Om de enskilda jernvägarne icke kunna understödja denna sak, så kan ingen människa hjälpa det; man har i allt fall gjort hvad man kunnat.

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.
(Forts.)*

För min enskilda del anser jag, att, hvad beträffar torfindustriens understödjande, fraktfrågan är af synnerlig vikt, just därför att en fraktnedsättning gör det möjligt att på billigare villkor transportera den förädlade torfven. Derigenom kan denna vara komma i allmän förbrukning *så mycket förr*, och detta är af så mycket större betydelse, som, medan ännu stenkolsfrakterna äro så höga, just den passande tidpunkten är inne att försöka föra torfindustrien framåt. Ty den dag, då stenkolsfrakterna falla, är tidpunkten icke så lämplig som nu, då de höga stenkolsprisen framkallat en önskan att, om möjligt och snarast möjligt, ersätta stenkol med inhemsk torf.

Herr Fränckel: Herr grefve och talman! Eftersom herr talmannen tillåtit, att vi yttra oss om båda de föreliggande frågorna, skall jag taga mig friheten att först yttra mig om herr Lithanders motion.

Jag ber för min del få säga, att det förefaller mig naturligt, att frågan om torfvens användande kommer upp i en så häftig form så der hvart tjugonde eller trettionde år, då man anser, att den är alldeles nödvändig att lösa. Jag säger det därför, att äfven jag vid slutet af 1860-talet under min tjenstgöring vid statens jernvägar hade tillfälle att vara med om samma svallning då. Man ville äfven då nödvändigtvis använda torfven till bränsle i större utsträckning. Jag föreställer mig, att sedan den tiden åtskillig ny erfarenhet skall hafva vunnits och att därför tidpunkten nu borde vara inne att underkasta denna fråga en ny grundlig undersökning. Jag skall för min del, utan att repetera de många skäl, som blifvit anförda för herr Lithanders motion, ansluta mig till densamma, men

*Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för bränn-
torf
m. m.*

(Forts.)

i den form, som blifvit framlagd af herr Pettersson, då jag anser, att formuleringen af skrifvelsen endast derigenom blir mera allmänt hållen, än hvad eljest skulle vara fallet. Men jag anser deremot, att fraktfrågan såsom sådan ännu är af ytterst underordnad natur. Här har också framhållits, hvilka skadliga verkningar det skulle kunna medföra att i det lösryckta skick, hvari denna fraktfråga föreligger, framlägga densamma för Kongl. Maj:t. Den kan efter mitt förmenande icke anses vara af någon vikt för den stora frågans lösning. Det kan väl å andra sidan icke bestridas, att, när man läser detta betänkande, man rakt icke kan förstå, huru motionären, då han uppvisar behovet af en torftillverkning i stor skala, dermed också kan hafva visat, att frakterna äro för höga. Här har icke visats, att man af det material, som genom denna tillverkning skulle åstadkommas, har det och det quantum att forsla den eller den vägen. Här har icke visats, att den och den fabriken, liggande der och der, skall frakta sin produkt till en viss punkt och att man för den skull har behof af en fraktnedsättning. Om allt detta föreligger ingen uppgift, naturligtvis därför, att man ännu icke är på det klara med, hvarest eller huru tillverkningen af torfven skall ega rum. Under sådana förhållanden torde det lämpligaste vara att bifalla herr Lithanders motion, sådan den föreligger i den af herr Pettersson framlagda redaktionen, och att på samma gång bestämdt afslå såväl Andra Kammarens utskotts förslag som herr Perssons motion, detta med fästadt afseende på hvilka farliga följder ett beslut i annan riktning skulle hafva, utan att det på något sätt skulle gagna den stora frågan.

Jag ber således att i afseende å den föredragna punkten få yrka afslag å motionen och bifall till det tillfälliga utskottets hemställan.

Herr Persson, Nils: Beträffande herr Fränckels yttrande rörande frakterna, ber jag att få fästa uppmärksamheten på, att fraktfrågan kanske är den viktigaste af alla. Ty det tjenar nu ingenting till, att man gör torf eller torfbriketter; frakten är så hög, att varan icke kan transporteras till det ställe, der den skall användas. Huru stor skilnaden i detta afseende är mellan vårt land och Danmark, framgår af en här föreliggande tabell, som visar, att transportkostnaden per kilometerton är i Sverige 3 öre och i Danmark 1,9 öre. Deraf torde klart framgå, att fraktfrågan är, om icke den allra viktigaste, så i alla fall en af de allra viktigaste frågorna. Ty enligt mitt förmenande, kommer, om icke frakten nedsättes, allt att förblifva på den nuvarande ståndpunkten. Jag tror mig veta, att industriens män stå färdiga att börja en industri med torf, under förutsättning, att frakterna blifva nedsatta, så att de kunna blifva af med sin vara. Sker icke detta, så blir nog allt öfverlemnadt, såsom af en och annan har blifvit yttradt, åt den enskilda företagsamheten, och då kommer frågan nog att få hvila en lång tid, innan

den kommer åter. För min del tror jag, att det är Riksdagen, som bör göra något för att uppmuntra denna industri. Om fraktnedsättningen icke bifalles, får man väl anse detta såsom ett uttryck för Riksdagens åsigt, att nedsättningen icke är behöflig, och då kommer frågan i denna del helt säkert icke under behandling.

Äfvenledes ber jag få säga, att jag anser en sammanslagning af motionerna för särdeles olämplig. Jag ber att i fråga derom få fästa afseende vid ett yttrande, som här blifvit fäldt, nemligen att detta också är ett sätt att säga regeringen, att någon fraktnedsättning behöfves icke.

Men det vore efter mitt förmenande detsamma som att döda hela denna industri, som nu står i gryningen att blomstra upp.

Jag skall icke uppehålla tiden längre, helst som jag anser, att så många skäl redan äro framhållna för båda motionerna, att något vidare icke kan vara behöfligt.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att beträffande förevarande punkt yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock att kammaren skulle afslå utskottets hemställan och biträda Andra Kammarens i ämnet fattade beslut.

Härefter gjordes propositioner i enlighet med dessa yrkanden, och förklarade herr talmannen sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad Första Kammarens tillfälliga utskott hemställt i punkten 1 af utlåtandet n:o 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår kammaren utskottets hemställan och biträder Andra Kammarens i ämnet fattade beslut.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 53;

Nej — 58.

Om nedsätt-
ning af jern-
vägsfrakten
för brännstof
m. m.
(Forts.)

*Om åtgärd
för beredande
af bränsle ur
torfmossar.*

Punkten 2.

Herr von Strokirch: Då jag gjort förbehåll om att få vid föredragningen af andra punkten framställa särskildt yrkande, skall jag be att nu få instämma i det yrkande, som under diskussionen framstälts af herr Pettersson.

Herr Pettersson, Fredrik Emil: På grund af den anslutning, som det förslag, jag antydningsvis gjorde vid den föregående punktens behandling, redan rönt, vågar jag vidhålla detta förslag och ber att nu få uppläsa detsamma. Jag hemställer: »att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t tacktes taga i öfvervägande, om och i hvad mån åtgärder lämpligen må vidtagas för att befrämja tillgodogörandet af den i landets torfmossar befintliga bränsletillgång.»

Som herrarne behagade finna, är detta i sak detsamma som motionen. Jag ber att för den högt ärade motionären få betona, att min afsigt med detta förslag icke alls är att sönderrifva det vackra syftet i hans motion, utan endast att ena deras meningar, som haft betänkligheter mot den af motionären föreslagna klämman.

Jag yrkar bifall till mitt förslag.

Herr Lithander: Herr grefve och talman, mina herrar! Då jag förra gången hade ordet, underlät jag att framhålla en sak, som jag dock anser vore ganska vigtig, nemligen det önskvärda deruti, att regeringen ginge i författning om att anlägga en försöksfabrik för tillverkning af torfbriketter att användas af statens jernvägar. Om man finge antaga, att vid en dylik fabrik blefve använda de bästa maskiner och införda de bästa metoder, som i utlandet vore kända, och att man således skulle få hoppas att kunna åstadkomma ett tillfredsställande fabrikat, så skulle detta icke allenast innebära den fördelen, att statens jernvägar komme i tillfälle att använda torfbriketter, utan en naturlig följd deraf skulle blifva den, att de enskilda jernvägarne snart skulle följa exemplet och för sin egen förbrukning anlägga dylika fabriker. Detta underlät jag, som sagdt, att nämna, då jag förra gången hade ordet, men jag har dock velat fästa uppmärksamheten dervid.

I sitt yttrande framhöll en ärad talare, grefve Lewenhaupt, att man icke vore på det klara med, hvilka metoder vore de bästa. Det är fullkomligt riktigt, men det är också derför, som man begär, att denna oklarhet må blifva skingrad, och detta genom Kongl. Maj:ts försorg. Således är detta icke egentligen något skäl för afslag.

Vidare vill jag säga, att jag funnit mig öfverraskad af den ändring uti klämman, som herr Pettersson föreslagit. Det synes mig, som om alls icke några skäl framhållits, hvarför den af mig ifrågasatta klämman icke skulle vara antaglig. Jag tillåter mig att för kammaren uppläsa densamma. Min anhållan var, »att Riks-

dagen måtte i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t tacktes förordna om vidtagande af sådana åtgärder, som äro nödvändiga för att landets rika tillgång på bränslematerial i dess torfmossar skall kunna komma till allmän användning och göra landet mera än nu oberoende af stenkolsimport.» Det är litet dystert för en motionär, hvilken naturligtvis har tänkt sig hvad han åsyftar med sin framställning till Kongl. Maj:t och affattat klämmen i öfverensstämmelse med dessa sina egna tankar, att en annan person sedan har godheten att också tänka ut någonting, som visserligen kan vara mycket bra, men som i alla fall icke är motionärens egna tankar. Det vore mycket önskvärdt, derest kammaren i öfrigt gillar förslaget, att kammaren äfven behagade gilla de ordalag, i hvilka framställningen skulle göras till Kongl. Maj:t. Jag har från första ögonblicket visst icke ansett, att min kläm vore den bästa möjliga, men jag har nu jemfört den med den af herr Pettersson framburna, och jag får upprigtigt säga, att denna är så tillskrufvad, att den betyder egentligen icke någonting. Framställningen till Kongl. Maj:t bör väl göras så, att det tydligt och klart framgår, hvad man menar med densamma.

Jag anhåller således, herr grefve och talman, att vördsamt få yrka bifall till den af mig föreslagna klämmen.

Herr Dickson: I sin motion har herr Lithander endast föreslagit många och höga pris samt bidrag till tvifvelaktiga experiment. Utskottet har ansett, att för dem, som skulle lyckas lösa uppgiften att finna bästa sättet för bränntorfvens tillgodogörande, det skulle vara tillräcklig uppmuntran att hafva gjort en sådan värdefull uppfinning, hvarjemte utskottet erinrar, att Kongl. Maj:t icke saknar penningmedel för bekostande af experiment, i fall sådana anses behöfliga, ty det finnes ett anslag till jordbruk, handel och näringar, som är ganska betydligt, öfver hvars reservationer Kongl. Maj:t förfogar för sådana ändamål som detta. Utskottet har vidare tänkt sig möjligheten af sakens främjande på undervisningens och upplysningens väg samt genom mosskulturföreningen. Motionären har sjelf icke angifvit flera eller bättre sätt för sakens främjande, hvarför utskottet icke heller ansett sig kunna sätta i fråga andra utvägar, och utskottet känner sig följaktligen icke så djupt träffadt af de anmärkningar, som uttalats. — Jag förstår naturligtvis, huru det kommer att gå med frågans afgörande, men yrkar i alla fall bifall till utskottets hemställan.

Efter det öfverläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i afseende på föreliggande punkt yrkats: 1:o) att hvad utskottet hemställt skulle bifallas; 2:o) af herr *Lithander*, att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle bifalla hans i ämnet väckta motion; samt 3:o) af herr *Pettersson, Fredrik Emil*, att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, måtte besluta, att

*Om åtgärd
för beredande
af bränsle ur
torfmossar.*

(Forts.)

Om åtgärd för beredande af bränsle ur torfmossar. Riksdagen skulle i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t tacktes taga i öfvervägande, om och i hvad mån åtgärder lämpligen må vidtagas för att befrämja tillgodogörandet af den i landets torfmossar befintliga bränsletillgång.
(Forts.)

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner jemlikt dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till det af herr Pettersson framställda yrkande vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf, och sedan till kontrapositionen dervid antagits bifall till herr Lithanders yrkande, uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som afslår hvad Första Kammarens tillfälliga utskott hemställt i punkten 2 af utlåtandet n:o 6 och antager det af herr Pettersson, Fredrik Emil, framställda skrifvelseförslag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår kammaren utskottets hemställan och bifaller herr Lithanders i ämnet väckta motion.

Vid slutet af den häröfver anställda omröstning befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 58;

Nej — 52.

Jemlikt 63 § 3 mom. riksdagsordningen skulle detta beslut genom utdrag af protokollet delgifvas medkammaren.

Vid förnyad föredragning af konstitutionsutskottets den 21 och 24 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 5, i anledning af väckt motion om införande i grundlagen af bestämmelser om rikssymbolerna, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs å nyo statsutskottets den 21 och 24 innevarande april bordlagda utlåtande n:o 3 a, med anledning af dels Kongl. Maj:ts i propositionen angående statsverkets tillstånd och behof under andra hufvudtiteln gjorda framställning om förhöjdt anslag till justitiedepartementets afdelning af Kongl. Maj:ts kansli, dels ock en i ämnet väckt motion.

*Förhöjdt
anslag till ju-
stitiedepar-
tementet.*

Herr statsrådet Annerstedt: Det är icke för att yrka ändring i det slut, hvartill utskottet kommit — ty ett sådant yrkande skulle sakna all utsigt till framgång, då utskottet är enhälligt — som jag begärt ordet, utan endast för att förbereda kammaren derpå, att Kongl. Maj:t icke lär kunna underlåta att följande är återkomma med framställning om, att till den registrator eller kanslist, som anställes på den statistiska byrån, anslås sådana löneförmåner, att man har utsigt att få lämplig person på platsen. Det förhåller sig nemligen icke så, som statsutskottet här anfört såsom skäl till ned-sättning i den blygsamma summa, Kongl. Maj:t begärt, att den statistiska byråns arbete under första tiden skall blifva så obetydligt. Efter det ett par månader gått, sedan straffregistret träd i verk-samhet, komma uppenbarligen både de inkommande uppgifterna och de inkommande förfrågningarna att blifva ungefär lika många som de någonsin komma att blifva under hela den tid straffregistret kommer att verka, naturligtvis under förutsättning, att antalet begångna brott, såsom är att hoppas, icke kommer att betydligt tilltaga här i landet. Ty vid de ransakningar, som förekomma, lär icke kunna underlåtas att efterfråga, huruvida det finnes anteckning i straff-registret om den tilltalade. Det är visserligen sant, att under den första tiden svaret i allmänhet blir nekande, men undersökning skall göras och svar skall afsändas, och den enda minskningen i besvaret blir den, att i stället för att göra en afskrift af den uppgift, som finnes i straffregistret, kommer ett nekande svar att afsändas, således renskrifningskostnaderna under den första tiden blifva mindre i den statistiska byrån än under den följande, men registratorns arbete blir ungefär detsamma. Nu hemställer jag, om man kan anse det vara möjligt att för ett arfvode af 1,500 kronor om året erhålla en registrator, som är villig att hvarje förmiddag mellan klockan $\frac{1}{2}$, 11 och 3 egna sig åt byråns arbete. Derigenom blir det för honom absolut omöjligt att, på sätt amanuenser eljest bruka göra, hålla sig qvar äfven i något annat verk och söka meritera sig äfven der för erhållande af någon ordinarie plats. Befordringsmöjligheten för den, som sköter registrators- eller kanslistgöromålen, kommer att blifva inskränkt dertill, att han i sinom tid kan komma i fråga att blifva registratorer i justitiedepartementet. Det är den enda be-fordran, hvarpå en sådan person kan hoppas. Nu är det lätt att inse, att om registratorn i justitiedepartementet icke är alltför nära 65 år, kommer denna möjlighet till befordran för denna amanuens, hvilken uppehåller kanslistgöromålen, att ligga så långt i fjerran,

*Förhöjdt
anslag till ju-
stitiedepar-
tementet.
(Forts.)*

att han icke kan underlåta att af hänsyn till sin framtida bergning så fort ske kan söka förordnande på annat håll, och med all sannolikhet kommer han att behålla förordnandet i justitiedepartementets statistiska byrå endast en ganska kort tid. Att detta för straffregistrets skötande icke kan vara något lämpligt förhållande, torde ligga i öppen dag.

Emellertid torde man under det *första* året kunna ordna saken på det sätt statsutskottet tänkt sig, men jag upprepar hvad jag började med, att jag icke kan underlåta att förbereda kammaren derpå, att Kongl. Maj:t *måste* komma igen med en anslagsbegäran, för att straffregistret skall kunna ordentligt skötas.

Efter härmed slutad öfverläggning biföll kammaren hvad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

*Om utredning
ang. embets-
och tjenste-
mäns dagliga
tjenstgörings-
tid.*

Föredrogs å nyo statsutskottets den 21 och 24 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 55, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan om utredning angående embets- och tjenstemäns dagliga tjenstgöringstid.

Herr von Strokirch: Hvarje gång denna fråga förelegat till behandling, har Första Kammaren afslagit de i ämnet väckta motionerna, förra året med en majoritet af 50 röster emot 33. Redan denna omständighet gifver mig anledning att äfven i år yrka afslag på betänkandet. Jag gör detta yrkande icke därför, att Sveriges aktade embetsmannakårs anseende i någon mån skulle blifva lidande genom en sådan undersökning, som motionen afser — de svenska embetsmännen icke blott sköta sina tjänster väl och samvetsgrannt, utan ådagalägga äfven i sitt förhållande till allmänheten tillmötesgående och välvilja — utan jag gör mitt yrkande af det skäl, att på botten af denna framställning i sjelfva verket finnes en innebörd af en viss illvilja och oförtjent förebråelse, rigtad icke blott emot den svenska embetsmannakåren, utan äfven emot alla dem, som äro satta att vaka öfver dess verksamhet. Jag yrkar afslag äfven därför, att en sådan undersökning blifvit obehöflig genom en ärligen utkommande statistik, innefattande uppgifter om embetsmännens arbetsprodukt, och dessutom är det för hvar och en, som vill göra sig underrättad om dessa tjenstemäns arbetstid, mycket lätt att förskaffa sig upplysning derom. Hvar och en, som lefver i vårt samhälle, bör mycket väl veta, att för domarekåren t. ex., från högsta domstolen till hofrätterna och landtdomarne, tiden för dess arbete är tydligt bestämd. För högsta domstolen är visst klockslag för sammanträdena angifvet, för hofrätterna på samma sätt. Inom domsagorna är naturligtvis kungjort, när tingsterminerna inträffa, och tiden för den s. k. papperslösen måste äfven gifvas till känna. All tid, som sedermera af domarekåren användes för hemarbete, kan naturligtvis

genom en undersökning icke så noga bestämmas; den beror på målens beskaffenhet och omfattning samt vederbörande embetsmans arbetsförmåga. Går man till andra civila embetsverk, finnes uti de för dem utfärdade instruktionerna noga tillkännagifvet, när hvar och en skall vara på sin plats. Hvad landtregeringen beträffar, är det endast ett par år sedan, då genom en kongl. skrivelse anbefaldes undersökning, i hvad mån dess tjenstemän fullgjorde sin skyldighet från och med länsmännen ända upp till Konungens befallningshafvande, men jag vill icke vid denna sena timme trötta kammaren med genomgående af alla kategorier af embetsmän, såväl militära som andra. En annan betänklighet rörande detta utskottsbetänkande är det, att ärendet i sjelfva verket icke hör till statsutskottets behandling. Det är en ren administrativ fråga, det här gäller, och denna skulle från början hafva handlagts af tillfälligt utskott. Denna omständighet gifver mig emellertid också anledning till att yrka afslag.

*Om utredning
ang. embets-
och tjenste-
mäns dagliga
tjenstgörings-
tid.*

(Forts.)

Herr vice talmannen: Jag får vördsamt yrka bifall till utskottets hemställan.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med derunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till hvad utskottet i nu föredragna utlåtande hemställt samt vidare på afslag derå; och förklarade herr talmannen sig finna den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Herr *von Friesen* begärde votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande n:o 55, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 47;

Nej — 41.

Vid förnyad föredragning af bankoutskottets den 21 och 24 innevarande månad bordlagda utlåtande och memorial:

n:o 13, i fråga om användande af riksbankens vinst för år 1899;

n:o 14, angående anslag för inköpande af ett jordområde till Tumba bruk; och

n:o 15, angående beviljande af byggnadsanslag för riksbankens kontor i Nyköping, Venersborg och Umeå,

biföll kammaren hvad utskottet i dessa betänkanden hemstält.

Vid förnyad föredragning af lagutskottets den 21 och 24 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 38, i anledning af väckt motion angående tillägg till 11 kap. strafflagen, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemstält.

På framställning af herr talmannen uppsköts behandlingen af lagutskottets utlåtande n:o 39 till ett följande sammanträde.

Justerades ytterligare fem protokollsutdrag för denna dag.

På hemställan af herr talmannen beslöts, att de ärenden, som under dagen bordlagts första gången, skulle sättas främst på föredragninglistan till nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 10,40 e. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna

Fredagen den 27 april.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

Justerades protokollet för den 19 i denna månad.

Vid föredragning af ett från Andra Kammaren ankommet protokollsutdrag, n:o 228, med delgifning af nämnda kammares beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 13 med anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående rättighet till utskänkning af vin och maltdrycker å lägerplatser, beslöt Första Kammaren hänvisa detta ärende till sitt tillfälliga utskott n:o 2.

Föredrogs ett från Andra Kammaren ankommet protokollsutdrag, n:o 230, med delgifning af nämnda kammares beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 14 i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående anstånd med åtgärder för återbesättande af det lediga biskopsembetet i Kalmar stift.

Herr vice talmannen: Då Första Kammaren redan den 25 innevarande månad, på sätt genom protokollsutdrag meddelats Andra Kammaren, beslutat afslå sitt tillfälliga utskotts i utlåtandet n:o 5 gjorda hemställan om afåtande till Kongl. Maj:t af en skrifvelse med samma innehåll som den, hvarom Andra Kammaren fattat det beslut, som nu delgifvits Första Kammaren, hemställer jag, att ifrågavarande delgifning icke må till någon vidare åtgärd föranleda.

Efter härmed slutad öfverläggning fann kammaren på det af herr vice talmannen anförda skäl ifrågavarande delgifning icke föranleda någon vidare åtgärd.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran statsutskottets den 25 innevarande månad bordlagda utlåtanden och memorial n:is 56—65 äfvensom bevillningsutskottets samma dag bordlagda betänkanden n:is 32 och 33.

Justerades två protokollsutdrag för detta sammanträde.

Herr vice talmannen erhöll på begäran ordet och yttrade: Med erinran om, att enligt kammarens förut fattade beslut bevillningsutskottets betänkande n:o 30, angående frilager, kommer att på morgondagens föredragningslista uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden, tillåter jag mig hemställa, att näst efter detta betänkande måtte uppföras lagutskottets utlåtande n:o 39, i fråga om fränstyckad hemmansdels eller afsöndrad jordlägenhets frigörande från viss intecknad gäld, samt derefter ärendena i den ordning de å föredragningslistan förekomma, allenast med den ändring, att lagutskottets utlåtande n:o 41 sättes framför samma utskotts utlåtande n:o 40.

Härtill lemnade kammaren sitt bifall.

Kammaren åtskildes kl. 2,48 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.