

N:o 6.

Ank. till Riksd. kansli den 6 april 1900, kl. 1 e. m.

*Första Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 3,
i anledning af väckta motioner om nedsättning af
jernvägsfrakten för brännorf m. m., dels ock i fråga
om beredande af bränsle ur torfmossar.*

Första Kammarens första tillfälliga utskott har till förberedande behandling fått mottaga:

A.) en inom Första Kammarerna af herr *N. Persson* väckt motion, n:o 13, deri föreslås, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t hemställa:

1:o) att frakten för brännorf och torfbriketter å statens jernvägar sänkes till en tredjedel af den nuvarande;

2:o) att torfkol och torfkolsbriketter må å statens jernvägar få fraktas för hälften mot stenkol; och

3:o) att frakten för torfströ och torfmull sänkes till hälften af den nuvarande;

B.) utdrag af Andra Kammarens protokoll, utvisande, att kammarerna i anledning af en inom kammarerna af herr *C. J. Jakobson* väckt motion, n:o 102, och med bifall till kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 3 (i samlingen n:o 11) för dess del beslutit,

att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, huruvida icke nu gällande frakter såväl för

bränntorf, torfbriketter, torfkol och torfkolsbriketter som ock för torfströ och torfmull kunde i betydligare mån nedsättas; och

C.) en inom Första Kammaran af herr *P. Em. Lithander* väckt motion, n:o 36, med förslag,

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.

I sin motion yttrar herr *Persson*:

»I Sverige förekomma icke stenkol, så vidt känt är, i afsevärd mängd. Brytningen af svenska stenkol, hvilka i brännvärde äro underlägsna de engelska, var år 1897 224,343 ton, en kvantitet, som är ungefär konstant år efter år. Denna brytning kan icke afsevärdt höjas. Vår industri, våra kommunikationer, vår ångbåtssjöfart och vårt flytande försvar äro således, så länge vi icke hafva lämpligt inhemskt bränsle i tillräcklig mängd, beroende af importerade stenkol. I händelse af krig med blockad af våra hamnar, skulle, då kol dertill gäller som krigskontraband, vårt försvar och våra näringar råka i ett ytterst svårt trångmål till följd af brist på bränsle.

Oafsedt detta, är landets utgift för bränsle kolossal; och stenkol är för närvande vår största importartikel. Sålunda infördes under det nu gångna decenniet

	af stenkol	af koks	summa
år 1890.....	1,482,946	47,491	1,530,437 ton
» 1891.....	1,560,930	56,360	1,616,290 »
» 1892.....	1,573,224	44,872	1,618,096 »
» 1893.....	1,575,745	55,954	1,631,704 »
» 1894.....	1,931,903	52,107	1,984,010 »
» 1895.....	1,911,629	55,915	1,967,544 »
» 1896.....	1,991,759	58,392	2,050,151 »
» 1897.....	2,240,247	59,681	2,299,928 »
» 1898.....	2,392,451	65,356	2,457,807 »

Importen af stenkol och koks för år 1899 var tillsammans 40,300,400 hektoliter, d. v. s. cirka 3,200,000 ton. Efter nu gängse stenkolspris, som är inemot dubbelt så högt som för några år sedan, motsvarar denna mängd efter 18 kronor pr ton stenkol och 30 kronor pr ton koks, med samma proportion som förut mellan mängden stenkol och koks, den ofantliga summan af cirka 60,000,000 kronor per år, ett

belopp, som enligt all sannolikhet kommer att ökas under innevarande år, både till följd af stegrad import och högre pris, till säkert 70,000,000 kronor.

Hela vårt lands sjelfständighet och ekonomi har således i och med detta faktum ett damoklessvärd ständigt hängande öfver sig.

Men ej nog härmed. Våra skogar, vår hittillsvarande förnämsta rikedomskälla, anlitas årligen till betydande belopp för husbehofsbränsle i form af ved, som, trots den ofantliga stenkolsimporten, dock fortfarande är landets förnämsta bränsle för husbehof.

Att exakt uppgifva beloppet härför, är svårt. Sålunda anger torfkolskomitén af 1894, att vedförbrukningen i landet är 4 kubikmeter per person och år, motsvarande 20,000,000 kubikmeter pr år, och att till kolning för metallurgiska ändamål derjemte förbrukas 4,900,000 kubikmeter ved årligen.

Enligt Almanack för alla, som i viss mån kan anses vara en officiel publikation, kolas årligen i vårt land 4,5 millioner kub.-meter ved, och säges, att af ved densamt förbrukningen till bränsle är större än hela vår utförsel af virke». Denna senare utgjorde år 1898 6,688,371 kub.-meter. Förbrukningen af vedbränsle skulle således, enligt nämnda källa, vara minst cirka 7,000,000 kub.-meter pr år. Om man håller sig till dessa lägre siffror, så är dock bränsleförbrukningen i form af ved årligen cirka 12,000,000 kub.-meter, som med nuvarande vedpris representerar tiotals millioner kronor årligen.

Dessa siffror tala för sig sjelfva.

Vigten af att i görligaste mån komma i oberoende af importeradt bränsle och att nyttigare än till uppvärmning använda våra skogar framgår äfven häraf.

Utan att inlåta sig på utopier kan man numera säga, att vi skulle spara en stor del af nämnda utgifter och beroende, om vi toge bättre vara på våra bränntorfsmossar, än hvad nu är fallet. Arealen af de för bränslebehof brytvärda torfmossarne har af framlidne E. Erdman uppskattats till 10 procent af landets areal, sålunda 4,000,000 hektar af i medeltal 2 meters djup. Hvarje hektar ger med detta djup minst 2,000 ton lufttorr torf pr har, och hela landet har sålunda i bränntorfsmossarne en skatt af 8 milliarder ton bränsle, som, om dess brännvärde uppskattas så lågt som till hälften af stenkolets (i verkligheten 0,6—0,7 med vanliga eldningsanordningar), motsvarar 4 milliarder ton stenkol, således ett, praktiskt sedt, outtömligt förråd.

Att torf med fördel kan användas som bränsle, bevisas af att i vårt land för närvarande tiotusentals ton årligen för eget behof till-

verkas och förbrukas vid metallurgiska verk, glasbruk, pappersmassefabriker, tegelbruk för eldning af ugnar och för beredning af s. k. Siemensgas samt äfven för eldning af ångpannor.

När nu torf redan användes i sådan utsträckning som bränsle i vårt land för industriella ändamål, måste det af en eller annan anledning vara förmånligare i ekonomiskt hänseende för förbrukarne än annat bränsle.

Att i Holland torf är det vanliga husbehofsbränslet, är känt, likasom att Europas största torffabrikant, firman H. van Bremen i Haarlem, årligen producerar 50,000 ton brännorf. I Danmark användes också torf i stor utsträckning som husbehofsbränsle, och ensamt vid Sparkjær på Jylland fabriceras årligen 15 å 18,000 ton till detta ändamål. Vid Sronowka utanför S:t Petersburg tillverkas årligen 15 å 20,000 ton torfbriketter jemte flera tusen ton vanlig maskintorf. Likaså finnes en större torfbrikettfabrik vid Langenberg utanför Stettin. I vårt land brännes också torf i tusental ton i bostäder sedan århundraden tillbaka. För afsalu till både husbehofs- och industrielt bränsle tillhandahålles numera också torf af några svenska aktiebolag. I Blekinge tillverka och försälja jordbrukare torf till industriella verk och till pris, som i förhållande till bränsleeffekten understiger stenkols.

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

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

Vidare är tekniken för beredning af maskinpressade torfbriketter, såsom förut antydts, i Tyskland och Ryssland fullständigt utarbetad i dervarande betydande fabriker, så att efter våra förhållanden 1 ton maskinpressade torfbriketter med en egentlig vikt af 1,2, således högre än stenkol i löst mått, kan tillverkas för 6 å 8 kronor. Fackmän påstå, att sådana briketter skulle kunna användas å därför konstruerade lokomotiv, hvarom för närvarande utredning pågår vid statens jernvägar, der man har öppet öga för vigten af inhemskt bränsle.

Denna fabrikation borde därför, enligt min mening, skänkas

större tillmötesgående och uppmärksamhet, än hittills varit förhållandet, enär bränslefrågan inom de närmaste decennierna blir ett af vårt lands viktigaste ekonomiska spörsmål och enär torfven i vårt land borde och kunde spela samma rol för vår industri som brunkolen för Tyskland. Dessa senare brytas i Tyskland i 10-tal millioner ton årligen och äro i vissa distrikt det förnämsta medlet för industriens blomstring.

Mossarne i vårt land äro i olikhet med brunkolen i Tyskland icke samlade på några få platser, utan förekomma öfver hela landet, och knappast något större industricentrum finnes, som ej har en större brännorfsmosse inom rimligt afstånd, hvaraf följer, att, om torf tillverkades i stor skala och som sin egen industri, den, med de lämpliga eldstadsanordningar, som numera finnas af flera slag, skulle få en betydande användning inom både industri och hushåll, blott »isen blefve bruten» för dess användande.

Härför erfordras i första rummet, att den kan säljas billigt, och härför är, utom billig tillverkningskostnad, som nu kan åstadkommas, billig jernvägsfrakt för torf ett lifsvilkor. Nu kostar torf i frakt det samma som stenkol på statens jernvägar, hvilket, om torfvens brännvärde antages till hälften af dettas, per bränsleeffekt gör dubbla frakten mot för stenkol.

Bästa eller kanske enda sättet för staten att hjälpa denna viktiga industri att skyndsamt taga sig fram torde vara att bevilja fraktnedsättning för transport pr jernväg till, efter effekt räknadt, högst detsamma som för stenkol, d. v. s. till högst hälften eller hellre till tredjedelen af nu gällande tariff.

Efter hvad jag har mig bekant, är det under innevarande sommar bevisadt, att utmärkta torfkol kunna framställas af torf genom kolning i mila, om kolningen rätt skötes, så att 40 procent och deröfver kol erhålles af lufttorr torf med 25 procent vattenhalt, hvarigenom tillverkningspriset för torfkol å goda mossar ställer sig billigare än nuvarande stenkolspris. Genom kolning i retort kan ett utbyte af 50 procent torfkol erhållas af lufttorr torf. Detta torfkol kan, såsom af intyg från flere af våra förnämsta verkstäder styrkes, för smidning och åtskilliga metallurgiska ändamål ersätta träkol och koks, och försök, som gjorts i Westphalen med tyskt torfkol, visa, att det kan användas för tackjernsbläsning, då det ej är fråga om att framställa kvalitetsjern.

Torfkolet är emellertid blott hälften så tungt som stenkol och kan sålunda ej ersätta detta vid rörliga eldstäder till följd af dess skrymmande beskaffenhet. Men det är bevisadt, att torfkolet kan briketteras på samma sätt som stenkol, fastän med något större kost-

nad. Då stenkol kostar i brikettering 3,50 kronor pr ton med nutidens synnerligen fulländade teknik på detta område, kostar brikettering af torfkol i stor skala cirka 5 kronor pr ton. Torfkolsbriketter kunna därför tillverkas för stenkolets nuvarande pris och ini landet, dit stenkol fordrar hög frakt, till och med billigare. I alla händelser skulle staten härigenom kunna, om än ej till billigare pris, för vissa eventualiteter göra sig oberoende af utlandet för stenkol. Dessa torfkolsbriketter ega samma brännvärde som stenkol. Torfkolsberedningen borde därför också uppmuntras genom sänkning af jernvägsfrakten för torfkol till hälften mot för stenkol.

Många af våra bränntorfs mossar äro täckta af ett lager af hvitmossa, som, innan bränntorfven kan tillgodogöras, måste aflägsnas och helst användas till torfströfabrikation. Derför vore det också af stor vigt för en inhemsk bränsleindustri med torf som råvara, att frakten för torfströ och torfmull sänktes till samma belopp, som nu föreslagits för torfkol.

Den härigenom ökade trafiken å statsbanorna skulle enligt all sannolikhet betäcka den lägre inkomsten pr ton torfbränsle eller torfströ.

Innan en mosse kan börja att användas för bränntorfsberedning, måste han torrläggas, och detta bidrager också till minskande af kringliggande, odlad jords frostländighet.

Jemte det utskottet tillåter att hänvisa till Andra Kammarens utskotts utlåtande och dervid fogade bilagor, får utskottet anföra följande yttrande deri:

»Utskottet, som sökt att sorgfälligt afväga de fördelar och olägenheter, som kunna vara förknippade med motionärens förslag, har dervid på intet sätt förbisett de svårigheter, som måste anses blifva en följd af partiella nedsättningar i en af sakkunniga personer på tillfyllestgörande grunder uppgjord jernvägstarriff. Ej heller har utskottet kunnat undgå att finna, att frågan, huru ur våra torfmossar skall kunna framställas ett brännmaterial, som eger stenkolens företräden, men ej står i samma höga pris som detta, ännu icke blifvit slutgiltigt löst.

Utskottet finner dock på de i motionen angifna grunder den nu väckta frågan både ur nationalekonomisk och ej minst ur det fosterländska försvarets synpunkt vara af genomgående vigt. Vidare har utskottet funnit, att den ofvan återgifna skrifvelsen från fullt sakkunnigt håll ådagalägger, att en lättnad i fraktsatserna skulle kunna medföra en betydlig utveckling af torfindustrien och för Sverige göra torfven samt deraf framställda kol och briketter till detsamma, som stenkolet är för England, Belgien m. fl. land och brunkolet för Tyskland. Då slutligen

den omständigheten att, såsom bilagorna utvisa, transporten å jernväg af torf, torfkol m. m. ännu ej antagit större dimensioner, ej kan i fråga om en industri, som hos oss är i sin början och väl behöfver alla de lättnader den kan erhålla, utgöra ett hinder för nedsättning, har utskottet trots sig böra tillstyrka åtgärder i motionens syftning.

Dervid har dock utskottet ej kunnat finna lämpligt att föreslå nedsättning i fraktsatserna med viss bestämd qvot af nu gällande tariff utan ansett att detta bör lemnas åt en blifvande fullständig utredning.»

Till stöd för sin motion anför herr Lithander följande:

»Vid 1891 års riksdag väckte jag en motion, n:o 33, i Första kammaren, att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t måtte anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder för möjliggörande af, att ur inom riket befintliga mossar må kunna i stor skala beredas godt och billigt bränsle, lämpligt så väl för drift af jernvägar och ångbåtar som för industriella verk och annan enskild förbrukning; samt att Riksdagen för sådant ändamål måtte bevilja och till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett förslagsanslag af 50,000 kronor.

Jag tillåter mig i korthet hänvisa till den motivering, som jag dervid framstälde, nemligen att Sveriges förbrukning af importerade stenkol och kokes var stadd i ett oafbrutet stigande och 1889 uppgick till ett värde af mer än 20 millioner kronor, för att med säkerhet inom kort uppnå en siffra af 30 millioner eller mer, att denna årliga tribut till utlandet är mycket tärande på våra ekonomiska tillgångar, äfvensom att den innebär ett betänkligt beroende af utlandet för bekommande af bränsle till våra jernvägar, vår ångbåtsflotta och våra industriella verk och vid krigsfara eller omöjliggjord import — i betraktande af att tillgången på inhemska stenkol är försvinnande liten i förhållande till behofvet — kan blifva ödesdiger för landets trafik, dess näringar och ej minst för vår försvarskraft till sjös; att försynen deremot skänkt Sverige en stor rikedom på bränsle i dess öfver hela landet förekommande torfmossar af betydlig utsträckning, ansenligt djup och godt material, hvarigenom våra rika malmtillgångar, exempelvis i Norrbotten, möjligen skulle kunna förädlas på platsen, våra skogar besparas vid förminskning af vedkonsumtionen och sålunda stort gagn för hela landet beredas genom ett rätt tillgodogörande af desamma, i hvilket afseende jag tillät mig åberopa Svenska mosskulturforeningens tidskrift; att det dock var ringa utsigt till att enskilda personer skulle underkasta sig de dryga omkostnader och det mödosamma arbete, som utronandet af rätta och bästa metoder och konstruerande af nödiga maskiner för torfmossarnes exploitering säkerligen komme att medföra;

samt att det under sådana förhållanden vore ej blott ändamålsenligt utan rent af nödvändigt, att staten toge utredningen om hand i syfte att vidtaga de åtgärder, som krävas för att landet skall kunna tillgodogöra sig denna omätligt värdefulla naturtillgång.

Statsutskottet erkände motionens goda syfte och sakens ekonomiska och patriotiska vikt, men afstyrkte den för tillfället bland annat på den grund, att Kongl. Maj:t redan föranstaltat om undersökning af ett så kalladt stenkolsfabrikat och hänseende att staten i detta fall ej annorlunda borde ingripa, hvarvid Riksdagen alltså då lät bero.

Under de nio år, som sedan dess förflutit, har emellertid denna stora fråga icke tagit något steg framåt. Men väl har behovet af dess lösning blifvit än mera oafvisligt, liksom de skäl, som då anfördes, vunnit i kraft och betydelse. Om den utgift, som stenkolsimporten förorsakade landet vid *nyssnämnda* tidpunkt, redan var stor och vårt beroende af tillgång på engelska stenkol innebar en fara för vår sjelfständighet, har missförhållandet *sedermå* på det mest betänkliga sätt ökats. Tillväxten af stenkolsimporten och stegringen af stenkolspriset har nu uppnått en oroväckande höjd. Redan 1894 hade värdet af stenkols- och koksimporten, enligt då rådande pris, hunnit den i ofvannämnda motion förutsagda nivån af 30 millioner kronor (för cirka 25 1/2 millioner hektoliter).

Glädjen öfver det stora uppsving, som vår industri på senare tid tagit, förminskas i väsentlig mån deraf, att våra utgifter för utländskt bränsle och vårt beroende deraf samtidigt så betydligt tillvuxit. År 1898 importerades till Sverige 31,554,000 hektoliter stenkol och koks. Året derpå eller 1899 hade samma import stigit till 40,300,000 hektoliter. I närvarande stund kosta stenkol per hektoliter *minst* 1 krona 75 öre. Alltså har landets utgift för stenkol, beräknad efter detta pris, stigit till 70 millioner kronor per år. Läger man härtill värdet af den skog, som årligen åtgår till vedbrand, så torde summan blifva tillräckligt stor för att erinra oss om, att detta, lindrigast sagdt, är en *dålig* hushållning, då vi samtidigt på nästan hvarje kvadratmil af Sveriges land ega mossar, som innehålla en outtömlig tillgång på godt bränslematerial. Det gäller blott att utfinna en enkel och relativt till stenkolspriset billig metod för mossarnes exploiterande, så att deras innehåll, utan fördyrande genom någons patenträtt, kan förvandlas till brännorf eller stenkolsfabrikat. Omtanken om det allmänna bästa synes mig bjuda, att staten med allvar tager denna enormt stora angelägenhet om hand. Många och höga pris samt bidrag för experimenter borde stå att vinna för den eller dem, som kan uppfinna rätta sättet

att tillgodogöra landet torfmossarnes bränslematerial, ty dess värde kan i längden uppskattas till milliarder kronor.»

För bedömande af motionerna har Första Kammarens tillfälliga utskott genom jernkontorets torfingeniör inhemtat åtskilliga upplysningar angående Sveriges mossar och torfindustri. Landets torfmossar antagas omfatta 5,000,000 hektar, af hvilka 2,000,000 hektar äro hvitmossar och 3,000,000 hektar bränntorfsmossar. De senare antagas kunna lemna 5,400 millioner ton bränntorf, som i bränslevärde anses motsvara 3,000 millioner ton stenkol. I vissa skogfattiga provinser användes torf under form af stick- eller skärtorf. I större skala tillverkas så kallad maskinberedd bränntorf. Omkring en million ton sådan lärer tillverkas årligen. Sjelfva tillverkningskostnaden lärer uppgå till sex kronor för ton. Ett mer fulländadt sätt är att genom torkning och pressning åstadkomma torfbriketter. För närvarande tillverkas dock ej sådana i Sverige. Den nämnde ingenjören betvivlar, att torfkol skola kunna med fördel tillverkas.

Hvitmossarne antagas kunna lemna 2,400 millioner ton torfströ. Den årliga tillverkningen säges uppgå till 2 å 300,000 ton med en tillverkningskostnad af omkring tio kronor för ton.

Beträffande jernvägsfrakten för torf inom Sverige, Norge, Danmark, Finland och Preussen får utskottet åberopa bilagda, inom kongl. jernvägsstyrelsen uppgjorda tabell, som utvisar, att skiljaktigheterna mellan de uppgifna länderna äro mindre betydande. I ett den 20 mars 1899 i annat ärende afgifvet utlåtande har kongl. jernvägsstyrelsen yttrat, att den del af driftkostnaderna, som vore att anse såsom verklig utgift för godsets framförande och hvartill vore att hänföra slitning af banans öfverbyggnad, kostnaderna för tåg- och lokomotivtjenst samt transportmedlens underhåll och förnyelse, i det af komitén för revision af statens jernvägars taxa den 1 oktober 1888 afgifna betänkande beräknats för år 1885 uppgå till 1,3 öre pr nettotonkilometer, men under de år, som sedan dess förflutit, enär trafiken ökats i större proportion, än driftkostnaderna stigit, nedgått så, att densamma för år 1897 kunde uppskattas till 1,1 öre pr nettotonkilometer. Den myckenhet bränntorf, torfkol, torfmull och torfströ, som under år 1899 framfördes å statens jernvägar, uppgick icke till 18,500 ton.

Motionerna öfverenstämma deri, att de vilja främja ett vidsträcktare användande af landets torfmossor. Utskottet finner ock ett sådant syfte beaktansvärdt. 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 densamma en sjelfständigare ställning.

Herrar Persson och Jakobson vilja främja detta mål genom nedsättning af jernvägsfrakten för torf. 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. Då torfmossar finnas spridda öfver hela landet, läser man tvärtom kunna antaga, att längre transporter af torf icke i allmänhet skola vara erforderliga; och med de höga kolpris, som nu äro gällande, borde frakten å torf icke utgöra hinder för användande af bränntorf, derest dess bruk eljest vore lämpligt. Utskottet tillåter sig emellertid erinra derom, att jernvägarne, som äro byggda med lånta medel, böra skötas icke utan lämplig hänsyn till affärssynpunkten. 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. Framför allt 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. Beträdandet af den berörda vägen skulle således från flerfaldiga håll vid olika riksdagar framkalla yrkandet om ändring af jernvägsfrakterna, yrkanden, dem Riksdagen svårligen skulle kunna med erforderlig sakkunskap och konsekvens bedöma. Utskottet anser sig således ej kunna förorda en underdånig framställning om nedsättning af jernvägsfrakten för torf.

Herr Lithander har föreslagit många och höga pris samt bidrag till experiment för den eller dem, som kunde uppfinna rätta sättet att tillgodogöra landet torfmossarnes bränslematerial. 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 utfövas för öfrigt af jernkontoret, som antagit en torfingeniör, och mosskulturforeningen genom rön, föredrag och en tidskrift, som innehåller lärorika och upplysande uppsatser. Derest någon uppfinnare skulle kunna angifva vissa försök, såsom nödiga och egnade att lösa frågor om torfvens användande såsom bränsle, läser Kongl. Maj:t ej sakna tillfälle att dertill anvisa nödiga medel. Utskottet kan i öfrigt ej ut-

finna någon väg för sakens främjande, och motionären har ej heller om sättet därför lemnat annan antydan än här ofvan blifvit sagdt.

Utskottet får alltså hemställa,

1:o) att Första Kammaren måtte, med afslag å herr Perssons motion, förklara sig icke biträda Andra Kammarens i ämnet fattade beslut; och

2:o) att herr Lithanders motion icke måtte för-
anleda till någon Första Kammarens åtgärd.

Stockholm den 2 april 1900.

På utskottets vägnar:

ROBERT DICKSON.

Reservation

af herr *N. Persson*.

Herr *C. A. Tamm* har begärt få antecknadt, att han icke deltagit i ärendets slutliga pröfning inom utskottet.

Bil.

Uppgift å frakt för torf etc.

(pr 100 kg.)

enligt preussiska statsbanornas taxa	(Torf und Torfstreu, auch gepresst, undantagstariff, minst 10,000 kg. pr vagn. Samma tariff gäller äfven för »Braunkohlen» i statsbanornas lokala trafik.)
” danska ” ”	(Torv, Torvemel, Torvemuld, Mosströelse, Klasse 6, minst 8,000 kg. pr stor vagn (10,500 kg. bärighet), 5,000 kg. pr liten vagn (6,300 kg. bärighet), Torvekul, Klasse 5.)
” norska ” ”	(Torv kl. 9, Torvströ und. klass C, minst 5,000 kg.)
” finska ” ”	(Torfströ, klass 6, minst 6,000 kg.)
” svenska ” ”	(Torf, torfströ och torfmull, minst 5,000 kg. tar. 11, minst 5,000 kg. pr vagn tar. 12, torf kol = stenkol.)

Km.	Preussiska statsbanorna.		Danska statsbanorna.		Norska statsbanorna.		Finska statsbanorna.		Svenska statsbanorna.		Presenningsafgift pr vagn.			
	Undantags-tariff.		Kl. 5.	Kl. 6.	Kl. 9.	Und Kl. C.	Kl. 6.		Kl. 11.	Kl. 12.	Preussen.		Dan-mark.	Sve-rige.
	pf.	öre.	öre.		öre.	öre.	penni.	öre.	öre.	öre.	Rmk.	Kr.	Kr.	Kr.
10	9	8	8	7	8	7	6	4	8	8	2.00	1.78	0.40	0.10
20	11	10	11	9	10	8	13	9	11	10	2.00	1.78	0.50	0.20
30	14	12	14	11	13	10	18	13	14	13	2.00	1.78	0.60	0.30
40	16	14	17	13	15	12	22	16	17	15	2.00	1.78	0.70	0.40
50	18	16	20	15	18	14	26	19	20	18	2.00	1.78	0.80	0.50
60	20	18	23	17	20	16	29	21	23	20	2.00	1.78	0.90	0.60
70	22	20	25	19	22	17	32	23	25	22	2.00	1.78	1.00	0.70
80	25	22	27	20	25	19	34	24	28	24	2.00	1.78	1.10	0.80
90	27	24	29	22	27	20	36	26	30	26	2.00	1.78	1.20	0.90
100	29	26	31	23	29	22	38	27	33	28	2.00	1.78	1.30	1.00
125	35	31	36	27	34	26	43	31	38	33	3.00	2.67	1.60	1.30
150	40	36	40	30	39	30	47	34	43	37	3.00	2.67	1.80	1.50
175	45	40	44	33	44	34	52	37	48	41	3.00	2.67	2.10	1.80
200	51	45	47	36	48	38	57	41	52	44	3.00	2.67	2.30	2.00
250	62	55	53	41	57	45	66	48	60	51	4.50	4.00	2.80	2.50
300	73	65	59	46	66	52	76	55	67	57	4.50	4.00	3.30	3.00
350	84	75	66	51	75	59	85	61	74	64	6.00	5.33	3.80	3.50
400	91	81	72	56	84	66	95	68	80	70	6.00	5.33	4.30	4.00
450	98	87	78	61	92	73	104	75	87	77	7.50	6.67	4.80	4.50
500	105	93	84	66	100	80	113	81	93	83	7.50	6.67	5.30	5.00
600	119	106	97	76	116	87	132	95	106	96	9.00	8.00	6.30	6.00
700	133	118	109	86	132	94	151	109	119	109	10.50	9.33	7.30	7.00
800	147	131	122	96	148	101	170	122	132	122	12.00	10.67	8.30	8.00
900	161	143	—	—	164	108	189	136	145	135	13.50	12.00	9.30	9.00
1,000	175	156	—	—	180	115	208	150	158	148	15.00	13.33	10.30	10.00