

N:o 3.

*Af herr **Lithander**, om uppförande på statens bekostnad af torflador vid vissa af statens järnvägsstationer.*

Trenne stora och viktiga önskemål, hvart och ett för sig af så stor betydelse att jag icke kan underlåta dess framläggande för Riksdagen, skall jag söka att i det följande närmare belysa. De bestå uti:

1:o *att* Sverige i möjligaste mätto afskuddar sig beroendet af utländskt bränsle såväl för drifvande af järnvägar som sjöfart och industri, hvilket kan ske genom att på allvar tillgodogöra sig det utmärkta bränsle, som finnes i våra bränntorfmassor;

2:o *att* Sveriges import af stenkol må minskas och sålunda en mångmillions besparing i landets utgifter åstadkommes till bättnad för ekonomisk förkofran;

3:o *att* genom välbetänkta åtgärder från statsmakternas sida torfindustrien utvecklas i sådan omfattning, att den icke allenast fyller statens behof af torfbränsle, utan ock blir tillräcklig för industrien, enskilda järnvägar, ångbåtsflottan och bostadseldning.

På senhösten år 1904 hade vi en mycket allvarlig anledning att tänka oss in i de ödesdigra förhållanden, som kommit att inträda hos oss ifall den s. k. Nordsjöaffären, då en rysk amiral lät skjuta på engelska fiskare, ledt till ett hastigt fredsafbrott mellan tvenne stora makter. En första åtgärd från Englands sida hade naturligtvis i så fall blifvit förbud för utförsel af stenkol. I händelse af detta hade brist på bränsle mycket snart yppat sig i vårt land, enär endast obetydliga kvantiteter af svenska stenkol och torfbränsle finnas färdiga; och för den händelse införsel af engelska stenkol blifvit afbruten under loppet af ett halft år, skulle följderna därpå blifvit snart sagdt outhärdliga. Oberäkneliga rubbningar skulle hafva inträdt i driften af såväl statens som enskilda järnvägar samt på industriens och sjöfartens områden.

Den oerhörda händelse, som timade den 7 juni i fjol och hvad som däraf sedan följt, borde gifva oss en ännu allvarligare anledning att betänka hur ödesdigert vårt beroende af tillgång på engelska stenkol kan blifva.

Ett så riskabelt beroende borde man väl icke utsätta landet för, då det kan undvikas med användande af någon grad af omtanke och ett förskott af statsmedel, som i jämförelse med den stora fara, som kan och bör förebyggas, väl måste betraktas som mycket obetydlig. Den i särskildt trenne andra länder, Ryssland, Holland och Bayern, använda utvägen är enkel och billig, men kräfver åtgärder från statens sida. Den består nämligen uti uppbyggande af ett tillräckligt antal torflador, förlagda vid de järnvägsstationer i de delar af landet, där torfbränsle kan erhållas, således för närvarande vid statens järnvägars kolstationer i Götaland. Hvarje lada, som lämpligen kan rymma 1,500 ton lufttorkad torf, kostar enligt vunnen erfarenhet 5,000—6,000 kronor; dessa lador skulle hållas fyllda med torfbränsle af god kvalitet, upphandlad för statens räkning från närmast liggande torffabriker till gångbart pris. Genom denna enkla, föga dyrbara och alldeles oriskabla anordning skulle vinnas den fördelen, att staten alltid hade något lager af färdigt god torfbränsle och att denna regelbundna afsättning till staten skulle framkalla en torfindustri af sådan omfattning, att den blefve i tillfälle att äfven förse industrien och de enskilda järnvägarne med torfbränsle samt att hålla reservlager för den enskilda förbrukningen under vintertiden.

På en naturlig väg förminskades då stenkolsimporten till flerdubbelt det belopp, som kräfdes såsom förskott af statsmedel. I Ryssland, där öfver 1,000 stycken Anrepsmaskiner äro i gång för tillverkning af torf, framhålles i offentliga handlingar att statens intresse för torfindustriens främjande är grundadt på *omtanke om landets oberoende af utländskt bränsle*, och i Holland har man i *samma syfte* gått i författning om uppläggande af torf i lager för statens räkning, för att ständigt kunna disponera största möjliga kvantitet färdig torf och sålunda göra sig oberoende af utlandet, ehuru Holland kan erhålla stenkol landvägen från Tyskland och Belgien.

Italiens regering och folkrepresentation har likaledes under den närmast förflutna tiden vidtagit mycket kraftiga åtgärder för torfindustriens befrämjande i sådant syfte, som jag här antydt.

Om man hos oss äfven vill se denna angelägenhet i stort, betrakta dess nationalekonomiska betydelse och vidtaga åtgärder för att tillgodogöra oss en betydande naturtillgång, så torde tvenne utvägar böra anlitas, hvilka bägge äro ägnade att på samma gång framhjälpa torfindustrien och minska statens beroende af utländskt bränsle.

1:o att genom *rimliga* lånevillkor göra torflånefonden lättare åtkomlig för lånesökande, så att, i öfverensstämmelse med Riksdagens afsikt, torfindustriens främjande blir *hufvudändamålet* med fonden, men ingalunda penningutlåning med öfverdrifna anspråk på säkerhet för lånens återbetalning.

2:o att alldenstund torftillverkning endast kan försiggå en del af året, staten bereder resurser att upplägga afsevärda kvantiteter torfbränsle i reserv för längsta möjliga tid i för ändamålet uppbyggda torflador.

Det är en anmärkningsvärdt dålig princip, som genomgår hushållningen i vårt land, att vi antingen exportera våra råvaror, eller låta dem ligga oanvända. Förädling af desamma synes vi nästan helst undvika.

Ensamt statens järnvägars kostnader för bränsle under år 1903 utgjorde inalles enligt den officiella statistiken 6,088,057 kronor, däraf till England gick för 323,450 ton stenkol och koks kronor 4,735,295.

Om god vilja funnes, kunde en stor del af denna summa stanna inom landet, ty godstågen kunna i allmänhet drivas med torfeldning i en stor del af landet och likaledes kunna en stor del stationshus med god besparing uppvärmas med sådant bränsle.

Då, som ofvan sagts, torftillverkning endast kan försiggå under sommartiden, eller i hvarje fall endast så länge marken icke är frusen, så kan icke regelbunden tillgång af detta bränsle åstadkommas på annat sätt än genom uppläggning af färdig vara för behofvet under mellantiden, alldeles som det sker med stenkol och ved. Sådant uppläggning kan ske antingen under tak i lador eller i stackar under bar himmel.

Om statens järnvägars konsumtion af stenkol antages motsvara ofvan nämnda inköp, blir tre månaders behof af utländska stenkol 80,860 ton = 145,548 ton torf.

Om en lada rymmer 1,500 ton (hvilken antages kosta 5,000—6,000 kronor), och om det antages att hälften af torfven stackas, fordras för c:a 75,000 ton torf 50 dylika lador. Om dessa lador fyllas med torfbriketter, rymma de 180,000 ton.

Häraf synes att utan någon större höjning i statens järnvägars utgiftssumma, utan blott medelst en motsvarande minskning i stenkolsimporten skulle successivt kunna uppföras ett tillräckligt antal torflador, hvilka efter hand, i mån som torfindusti kan framkallas, skulle kunna fyllas med reservlager af färdig torf. På grund af ofvanstående tillåter jag mig hemställa, att Riksdagen behagade, under erinran till kungl. järnvägsstyrelsen att åtlyda Riksdagens tidigare föreskrift om användande af torfbränsle å godståg samt i järnvägens lokaler, besluta:

att under åren 1906, 1907 och 1908, till en början vid de viktigaste kolstationerna vid statens järnvägar i Göta land, exempelvis Eslöf, Hessleholm, Elmhult, Alfvesta, Nässjö, Falköping, Almedal och Jönköping, efter anvisning för ladornas konstruktion af statens torfingeniör, i och för verkställande af regelbundna torfinköp, uppföras på lämpliga platser vid de respektive stationerna torflador, hvardera rymmande c:a 1,500 ton maskintorf för en kostnad per lada af c:a 6,000 kronor;

att kostnaden skall bestridas med medel, som af Riksdagen anvisas.

Stockholm den 17 januari 1906.

P. Em. Lithander.
