

Nr 161.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anslag till anläggande av en torvpulverfabrik för statens järnvägars räkning m. m.; given Stockholms slott den 31 mars 1916.

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen

dels att för anläggande för statens järnvägars räkning av en torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse och för omändring av erforderligt antal lokomotiv för torvpulvereldning för år 1917 anvisa ett anslag av 1,300,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 800,000 kronor,

dels att, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 1,300,000 kronor,

dels ock att bemyndiga järnvägsstyrelsen att vid torvpulverfabrikationens avslutande försälja till anläggningen hörande mark, byggnader och inventarier.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den
31 mars 1916.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anförde chefen för civildepartementet, statsrådet von Sydow följande:

Redan vid anmälan den 14 januari 1916 av frågan om erforderliga anslag för kapitalökning för de till civildepartementet hörande affärsdrivande verken, hade jag tillfälle att erinra om de försök med torvpulvereldning å lokomotiv, som utförts å statens järnvägar. Dessa försök hade, enligt vad jag meddelade, givit ett så gott resultat, att järnvägsstyrelsen ansett synnerligen önskvärt, att försöken fortsattes i väsentligt större omfattning. Enligt vad jag inhämtat, påginge därför inom järnvägsstyrelsen utredning om möjligheten att å någon lämplig linje av statsbanorna elda samtliga å denna linje använda lokomotiv med torvpulver. Jag förklarade mig vidare hava anledning antaga, att styrelsens utredning skulle vara slutförd i så god tid, att frågan skulle kunna föreläggas 1916 års riksdag.

I skrivelse den 28 mars 1916 har järnvägsstyrelsen meddelat, att den avsedda utredningen nu blivit verkställd. Det hade därvid, framhåller styrelsen, förutsatts, att framställt torvpulver skulle komma till användning å lokomotiven till samtliga tåg å linjen Falköping—Nässjö, vilken sträcka, i vad gäller dragkraften, utan olägenhet kan trafikeras självständigt och som sålunda erbjuder särskilt stora fördelar för anordnande av sådan speciell lokomotiveldning.

Järnvägsstyrelsen har vidare anfört följande:

»Allt sedan maj månad 1914 ha försök med torvpulvereldning på ett godstågslokomotiv litt. E pågått, och har det därvid blivit fastslaget, att torvpulvret utgör ett såväl i anseende till bränslevärde som ur övriga synpunkter dugligt och praktiskt fullt användbart lokomotivbränsle. Dess bränslevärde förhåller sig till stenkols ungefär som 2:3. Detta förhållandetal torde möjligen, sedan ytterligare erfarenhet vid torvpulveranvändning vunnits och större vana vid hanterandet förvärvats, kunna antagas ställa sig något mera till torvpulvrets fördel. Styrelsen anser emellertid försiktigheten bjuda, att man för närvarande räknar med det nämnda relationstalet. Resultatet av provningarna är i varje fall så gott, att ett anordnande av torvpulvereldning i större utsträckning är fullt motiverad dels för att tillförlitligt utröna kostnaderna för detta bränsle, dels ock enär torv i denna form synes styrelsen erbjuda ett lyckligt uppslag för utnyttjande av landets egna bränsletillgångar för lokomotiv. Dylig i större skala anordnad försökseldning med torvpulver bör omfatta alla tåglokomotiv å viss sträcka på sätt härovan framhållits.

Då utsikt att från den privata industrien erhålla erforderlig myckenhet torvpulver till antagbart och av fluktuationerna på utländskt bränsle oberoende pris ej ansetts föreligga, igångsatte styrelsen, med tanke på lämpligheten av att statens järnvägar själva skulle ombesörja pulvertillverkning, undersökning av ett antal av de bräntorvmossar, som enligt de upplysningar, vilka stått styrelsen till buds, företrädesvis ansetts kunna ifrågakomma för anläggande av torvpulverfabrik. Därefter infördrades anbud från disponent H. Ekelund, Jönköping, (Aktiebolaget Torv) samt från maskiningenjör Hj. von Porat för sådan anläggning alternativt för de tre mest välbelägna och i övrigt lämpligaste bland dessa mossar, nämligen för Hästhagens, Röde och Mönarps mossar. I förhållande till statsbanelinje bättre belägen mosse av erforderlig storlek och kvalitet har ej kunnat anträffas.

På grund av de tre ifrågavarande mossarnas belägenhet i förhållande till statsbanan har särskild hänsyn måst tagas till kostnaden för pulvrets framforsling till statsbanestation. Den förstnämnda mossen är ur den synpunkten den mest välbelägna, i det att avståndet till närmaste statsbanestation ej utgör mera än något över 2 kilometer. Anläggning av torvpulverfabrik därstädes nödvändiggör emellertid å andra sidan en i jämförelse med de båda övriga mossarna relativt lång transport å statens järnvägar, under förutsättning att pulvret skall komma till användning å linjen Falköping—Nässjö, vilket förslag styrelsen ej anser sig böra utan tvingande skäl frångå.

Med hänsyn tagen till nämnda tre mossars såväl kvalitet som belägenhet torde av desamma Hästhagens mosse vara den, som företrädesvis bör ifrågakomma, och medger denna mosse en årlig avverkning av 20,000 ton torvpulver, vilken kvantitet

svarar mot förbrukningen å linjen Falköping—Nässjö. Med nämnda årliga avverkning är mossen tillräcklig för en tid av omkring 20 år.

Med utgående från det lägsta föreliggande anbudet, avseende anläggning å Hästagens mosse med en torvpulvertillverkning per år av 20,000 ton och avgivet av Aktiebolaget Torf, beräknas torvpulvret komma att i genomsnitt under 20-årsperioden fritt banvagn Jönköping betinga en kostnad av omkring 15 kronor per ton, vilket pris med hänsyn till förenämnda förhållandetal för bränslevärdet i jämförelse med stenkol motsvarar ett stenkolspris fritt banvagn Jönköping av 22 kronor 50 öre och cif Göteborg av 19 kronor 75 öre.

I det sålunda beräknade torvpulverpriset, omkring 15 kronor per ton, ingå dels rena driftkostnader för framställningen, dels ränta å kostnaden för anläggningen och omändringen av lokomotiven jämte amortering under 20 år av större delen av samma kostnad samt dels patentavgift och royalty, men däremot icke avgift för brandförsäkring.

Aktiebolaget Torf har förbehållit sig en patentavgift för denna anläggning av 25,000 kronor en gång för alla samt därjämte en royalty per ton torvpulver av 50 öre. Bolaget har skriftligen förbundit sig att för de anläggningar av liknande slag, som möjligen komma att framdeles för statens räkning byggas, ej begära högre sådana avgifter samt att, för den händelse staten skulle komma att med bolaget träffa avtal om inköp av nyttjanderätten till bolagets patenter, de för nu ifrågavarande anläggning erlagda avgifter för patent och royalty därvid må gå i avräkning. Vid de förhandlingar, som styrelsen fört med anbudsgivaren, har styrelsen sökt redan nu erhålla anbud på avgiften för oinskränkt nyttjanderätt till ifrågavarande patenter, men har anbudsgivaren icke för närvarande velat binda sig vid en fixerad sådan avgift. Styrelsen, som givetvis anser, att det varit förmånligast om sådan överenskomst kunnat träffas, vill dock framhålla, att det vid en blivande uppgörelse förefinnes goda utsikter till konkurrens, varigenom torde kunna förekommas, att något oskäligt belopp för denna nyttjanderätt kommer att begäras.

En fullständig anläggning för tillverkning av 20,000 ton torvpulver per år och för detsammans utnyttjande å lokomotiv skulle erfordra ett kapitalutlägg av omkring 1,300,000 kronor, avseende inköp av mosse jämte erforderlig fast mark; anläggning av torvpulverfabrik, patentavgift, spårförbindelse till mossen samt uppsättande av eldningsanordning å erforderligt antal lokomotiv, allt i enlighet med preliminära avtal, som av styrelsen träffats med markägarna samt med anbudsgivarne å pulverfabriksanläggning och å omändring av lokomotiven.

Efter avverkningens slut kommer mossen såsom varande fullt användbar som åkerfält att representera ett ganska betydande värde, förslagsvis 50,000 kronor, varjämte skrotvärdet av anläggningarna torde kunna uppskattas till omkring 80,000 kronor, vilka belopp sålunda ej behöva under avverkningstiden amorteras, vilket däremot är förhållandet med den återstående delen av förenämnda summa.»

Järnvägsstyrelsen har slutligen framhållit angelägenheten av att anläggningen om möjligt kan vara i full drift redan år 1917 och att arbetena påbörjas inom närmaste tiden.

På de skäl, som sålunda anförts, har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till nu pågående riksdag avlåta nådig proposition om extra anslag av 1,300,000 kronor för anläggande av en torv-

pulverfabrik vid Hästhagens mosse och för omändring av erforderligt antal lokomotiv för torvpulvereldning, av vilket anslag ett belopp av 800,000 kronor borde förskottsvis utanordnas redan under 1916 och återstoden under år 1917.

Slutligen har styrelsen hemställt om bemyndigande att vid torvpulverfabrikationens avslutande få försälja till anläggningen hörande mark, byggnader och inventarier.

Genom de vid statens järnvägar vid olika tillfällen gjorda försöken att elda lokomotiv med vanlig lufttorkad torv har enligt de av järnvägsstyrelsen lämnade redogörelserna över försöken framgått, att sådan eldning är behäftad med åtskilliga olägenheter. Departements-
chefen.

Torv i denna form kräver nämligen 4 à 5 gånger så stort utrymme som stenkol efter värmevärde räknat. På grund av denna torvens skrymmande egenskap måste — då lokomotivbränslet utgöres av torv enbart eller i blandning med stenkol, däri torven ingår i större myckenhet — tenderens bränslefföråd mycket oftare, än vad fallet är vid stenkolseldning, förnyas, varjämte eldarnas arbete vid matning av fyren i betydande grad ökas. På grund härav måste tågens tidtabellstid förlängas och större kostnader uppstå för lagring av bränsle. Därjämte nödvändiggöres kortare arbetstid för eldarna med därav följande ökning i kostnaden för eldningsarbetet. Eldarna kunna på grund av sträng sysselsättning med eldningen ej i tillbörlig utsträckning ägna uppmärksamheten åt sina övriga åligganden, bland vilka särskilt må framhållas aktgivandet på signaler. Vid eldning med blandning av torv och stenkol har det, enligt järnvägsstyrelsens utredningar, visat sig, att — då torven utgör högst hälften av blandningen och under i övrigt gynnsamma omständigheter — dragkraften kan utnyttjas hos godstågslokomotiv, men däremot icke hos lokomotiv i snabbgående tåg.

Det är vidare, enligt vad erfarenheten givit vid handen, förenat med stor svårighet att erhålla lufttorkad torv, vars vattenhalt ej överstiger föreskriven gräns. Vid eldning med torv av för hög vattenhalt ökas i högst väsentlig grad svårigheterna att elda lokomotivet och att kunna utnyttja dess dragkraft. Svårigheter, kostnader och olägenheter uppkomma jämväl därigenom, att tillräckliga reservkvantiteter måste anskaffas och lagras för att ständigt äga jämn tillgång på fullgod torv.

Av det anförda synes framgå, att, åtminstone på teknikens nuvarande ståndpunkt, olägenheterna vid eldning av lokomotiv med bränsle, därav vanlig lufttorkad torv utgör en större del, äro tungt vägande. Huruvida dessa olägenheter i och med teknikens fortgående utveckling kunna helt

eller delvis övervinnas, kan för närvarande ej bedömas. De utredningar genom särskilda sakkunniga, som nu igångsatts, torde i detta avseende bliva vägledande. Rent principiellt taget vill det emellertid synas, som skulle eldning med ett så föga koncentrerat bränsle som lufttorkad torv icke i första hand böra ifrågakomma för lokomotiv, vilka mera än stationära maskinerier torde kräva ett högvärdigt bränsle.

Om däremot torvpulver, såsom varande en mera förädlad produkt, användes som lokomotivbränsle, ställa sig förhållandena långt gynnsammare. Även torvpulver kräver visserligen i jämförelse med stenkol stort utrymme, men dock betydligt mindre än den lufttorkade torven. Torvpulvret inmatas automatiskt i eldstaden, varigenom eldarnas arbete blir mycket lindrigt till och med i jämförelse med vad fallet är vid stenkolseldning. Vattenhalten hos torvpulver kan, oberoende av olika väderleksförhållanden skilda år, utan svårighet hållas under föreskriven gräns, vilket otvivelaktigt innebär en stor fördel hos torvpulvret gent emot vanlig lufttorkad torv. Slutligen är att märka, att torvpulvret väl lämpar sig för lokomotiv i alla slags tåg.

Under sådana förhållanden och då den å statens järnvägar sedan maj 1914 pågående försökseldningen med torvpulver givit ett lovande resultat, synes tiden vara inne att anordna en försöksdrift i större skala med torpulereldning å lokomotiv. Denna försöksdrift torde, såsom styrelsen framhåller, lämpligen kunna äga rum å linjen Falköping—Nässjö. De skäl, som av styrelsen i dess skrivelse anförts och sedermera inför mig ytterligare utvecklats till stöd för förslaget att för ändamålet inköpa Hästhagens mosse i närheten av Vislanda järnvägsstation samt att därstädes för statens järnvägars räkning anlägga en torvpulverfabrik, synas mig ock övertygande. Enligt styrelsens beräkningar skulle enligt det framställda förslaget torvpulvret komma att i genomsnitt under den tid av 20 år, anläggningen beräknas äga bestånd, betinga en kostnad fritt banvagn Jönköping av omkring 15 kronor per ton. Detta pris, som skulle motsvara ett pris för stenkol fritt banvagn Jönköping av 22 kronor 50 öre per ton, torde få anses som ekonomiskt fördelaktigt, särskilt som vid detsamma kalkylerande medräknats, förutom ränta å allt i anläggningen och i eldningsanordningarna nedlagt kapital, jämväl fullständig amortering av kapitalet under den tid, anläggningen beräknas äga bestånd — detta med undantag endast vad gäller de belopp, som beräknas motsvara anläggningens värde vid fabrikationens upphörande. Vid sådant förhållande kan hela denna försökseldning jämte därmed förknippade kostnader anses utgöra en för sig avslutad affär.

Ett sådant anordnande av försök i stor skala att elda lokomotiv med torvpulver utgör tvivelsutan ett värdefullt led i strävandena i syfte

att på ekonomiskt sätt tillgodogöra sig det inhemska bränslet; och torde genom här föreslagna försöksdrift möjliga åtgärder för torvbränsles tillgodogörande, vilka såsom nämnt äro under undersökning och utredning, på intet sätt föregripas.

De totala kostnaderna för nu ifrågavarande anläggning, däri inberäknat utgifter för omändring av erforderligt antal lokomotiv för torvpulvereldning, skulle uppgå till ett belopp av 1,300,000 kronor.

Detta belopp fördelar sig på följande poster:

Inköp och planering av mosse	kronor	165,000: —
Anläggning av torvpulverfabrik	»	800,000: —
Patentavgift	»	25,000: —
Spår från Vislanda till mossen	»	50,000: —
Utrustning av 18 lokomotiv med apparater för torvpulvereldning	»	260,000: —
<hr/>		
Summa kronor		1,300,000: —

Anläggningen är avsedd att utföras genom aktiebolaget Torv. Dess kapacitet skall utrönas genom provdrift under en tid av fyra veckor, innan anläggningen förklaras godkänd. Utfalla dessa provningar icke i enlighet med kontrakterade bestämmelser och har bolaget icke inom tre månader därefter bragt anläggningen i kontraktsevenligt skick, äger järnvägsstyrelsen rätt påfordra, att entreprenören *dels* återbetalar vad som blivit av entreprenadsumman utbetalt jämte 5 % ränta därå efter år räknat från respektive betalningsdagar, *dels* till statens järnvägars självkostnadspris och med 5 % ränta efter år räknat från de tider, då statens järnvägar fått vidkännas respektive kostnader, inlöser till anläggningen hörande mosse och fastmark jämte stickspår fram till Vislanda järnvägsstations område, *dels* ock erlägger ett skadestånd av 50,000 kronor. Aktiebolaget Torv, som i sådant fall blir ägare till anläggningen, skall därvid ikläda sig statens järnvägars gent emot anläggningens personal åliggande förpliktelser.

Det sålunda ifrågasatta sättet för anläggningens åstadkommande synes mig innebära tillräckliga garantier för statens järnvägar.

Då det, såsom järnvägsstyrelsen framhåller, måste anses synnerligen angeläget, att anläggningen kan tagas i bruk redan 1917, och arbetena sålunda böra påbörjas inom närmaste tiden, torde det erforderliga beloppet böra i sin helhet anvisas å 1917 års stat, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1916 utanordna 800,000 kronor.

Enär kostnaderna för anläggningen böra bestridas av lånemedel, torde vid bifall till framställningen de i statsverkspropositionen bland inkomsterna upptagna lånemedel böra höjas med 1,300,000 kronor.

Slutligen synes, i enlighet med vad järnvägsstyrelsen hemställt, åt styrelsen böra utverkas bemyndigande att vid torvpulverfabrikationens avslutande få försälja till anläggningen hörande mark, byggnader och inventarier.

På grund av vad sålunda anförts, hemställer jag i underdånighet, att Kungl. Maj:t tackes föreslå riksdagen

dels att för anläggande för statens järnvägars räkning av en torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse och för omändring av erforderligt antal lokomotiv för torvpulvereldning för år 1917 anvisa ett anslag av 1,300,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 800,000 kronor,

dels att, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 1,300,000 kronor,

dels ock att bemyndiga järnvägsstyrelsen att vid torvpulverfabrikationens avslutande försälja till anläggningen hörande mark, byggnader och inventarier.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Ädelgren.