

Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 2 maj 1916 kl. 1 e. m.

*Andra kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande nr 12
i anledning av herr Lithanders motion, nr 217, om
skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för lag-
ring av bränsle.*

I motion inom andra kammaren, nr 217, har herr *Lithander* hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller, att Kungl. Maj:t ville skyndsamt låta uppgöra förslag till en snar och effektiv *lagring* av bränsle av olika slag och inom olika delar av riket.

Till stöd för denna hemställan har motionären anfört följande.

Motionen.

»Sedan en lång följd av år har det pågått strävanden att ur torvmossarna kunna erhålla nödigt bränsle. Hur viktig och på samma gång svår denna fråga är, framgår med stor tydlighet bland annat av förutvarande motioner, propositioner och kommittéutlåtanden i ämnet.

Vår bränslefråga tillhör alltså ett av våra viktigaste inre spörsmål, och till innevarande års riksdag har amiral Lindman i motion nr 30 i andra kammaren med talrika instämmanden från lantmanna- och borgarepartiet efter utförlig motivering, därvid även torven ingående avhandlats, framfört yrkanden om snara åtgärder i avseende på vår kraft- och bränslepolitik. Sålunda har framhållits, att just den nuvarande tidpunkten är den rätta för effektiva åtgärder, ty nu är det utländska bränslet dyrt och ofta svår-

åtkomligt, vadan just nu en ökad inhemsk bränsleproduktion har större förutsättningar än eljest att komma i gång och växa sig stark.

I uttalandet till statsrådsprotokollet den 14 januari 1916 har framhållits torvfrågans betydelse, och en kommitté har blivit tillsatt för dess utredande.

I full anslutning till vad som yrkas i ovannämnda motion nr 30 är givetvis allt, som kan vara ägnat att för framtiden giva de bästa riktlinjer åt vår kraft- och bränslepolitik, önskvärt och viktigt. Bränsleproblemets svårlostheter kräver, såsom även i sagda motion framhållits, en så grundlig utredning, att man i vissa avseenden ej kan avvakta den tidpunkt, då effektiva åtgärder kunna följa. I ett avseende synes det mig vara synnerligen viktigt att vi utan att avvakta den bästa väg, som först en grundlig utredning kan angiva, utan dröjsmål begagna de vägar, som redan nu kunna stå oss till buds, nämligen i vad som gäller ett *snabbt utfyllande av våra nuvarande bränsleförråd*.

Sålunda synes det mig särskilt angeläget, att den utredning, som dels ifrågasättes i motion nr 30 i andra kammaren dels kan komma att verkställas av den nyligen tillsatta kommittén, i första hand inriktas på att inom kortast möjliga tid förse landet med den bränslereserv av olika slag, som det kan vara oss möjligt att åstadkomma.

Befintligheten eller frånvaron av tillräckligt bränsle är av så djupt ingripande art, att det är en statsangelägenhet av första ordningen. Det tillkommer givetvis var och en, särskilt kommunikationsföretag och industriella anläggningar, att efter bästa förmåga sörja för tillgång och reserver av bränsle. Dessa måste dock i stort sett baseras på möjlighet till något så när regelbunden och ostörd komplettering av förråden. I samma mån som rubbningar härvidlag visat sig eller kunna befaras, är det en statens angelägenhet att sörja för eller stödja uppläggandet av reserver. Statens järnvägar följa i viss mån denna princip och i växande omfattning även de enskilda järnvägarna. Intill en viss grad är det även möjligt för den enskilde att upplägga förråd och taga därmed förbundna kostnader och ränteutgifter. Det är emellertid ett statsintresse att bränsleförråd utöver det närmaste behovet effektivt förefinnes, så att icke på grund av brist på lämpligt bränsle över huvud taget något behöver vedervägas, även om det skulle kräva åtgärder, som komme att gälla en avsevärt lång tidsperiod.

Det är alltså till täckande av bränslereserver i stort sett och *redan nu* med minsta möjliga uppskov, som denna motion syftar. För sådant ändamål föreslås, att staten medverkar till en snar *uppläggning av bränsle-*

förråd på olika orter inom riket. Främst därvidlag inhemska bränslen såsom torv och torvpulver, ved, träkol och i möjlig mån även skånska stenkol. Därjämte för närvarande, i avvaktan på ett bättre utvinnande av inhemska bränslen, även lämpliga kvantiteter utländska stenkol, koks och antracit, som för detta ändamål kunna erhållas.

Jämte det oberoende, som är det väsentliga i denna statsangelägenhet, vilken fordrar snabb och målmedveten handling, är det även ett tillfälle att giva ett handtag åt jordbrukare i den mån de besitta torvmossar samt åt skogsbruket. Det torde i åtskilliga fall ock kunna vara lämpligt att söka giva nyttigt, produktivt, bränsleskapande arbete åt dem, som söka arbetslöshetsunderstöd.

Det bör beträffande lagring av torv med styrka framhållas, att den besitter avsevärda fördelar framför stenkol, i det att den blir bättre ju längre den ligger samt i motsats till stenkol ej stybbar sig eller är utsatt för självantändning. Därjämte är det ur nationalekonomisk synpunkt önskvärt, att man lagrar ett inhemskt bränsle, även om så sker med någon merkostnad per värmeenhet. Det är nämligen att beakta, att största delen av kostnaden för torven går till landets egna inbyggare i form av arbetslöner.»

Utskottet har i föreskriven ordning anhållit om yttranden rörande förevarande motion från domänstyrelsen och statens förste torvingenjör. Nämnade yttranden äro som bilagor vidfogade detta utlåtande.

*Utskottets
yttrande.*

Innan utskottet övergår till en närmare behandling av herr Lithanders motion, anser sig utskottet böra erinra om de beslut, som i med den nu förevarande beslåktade frågor fattats av innevarande riksdag.

Riksdagen har sålunda med anledning av inom båda kamrarna väckta motioner, nr 74 i första kammaren och nr 187 i andra kammaren, beslutat 1:o att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes föranstalta om, att en omfattande vedavverkning å skogsmarker, som stå under domänstyrelsens förvaltning, måtte under innevarande år komma till stånd i syfte att för nästinstundande konsumtionsår vedtillgången i landet måtte ökas, och 2:o att å extra stat för år 1917 under nionde huvudtiteln uppföra ett förslagsanslag av högst 200,000 kronor för att, enligt av Kungl. Maj:t meddelade närmare bestämmelser, användas för underlättande av möjligheten att under instundande konsumtionsår genom statens livsmedelskommission eller annorledes tillhandahålla den mindre bemedlade befolkningen ved från allmänna skogarna till billigast möjliga priser eller till prislågen,

som ungefär motsvara de under normala förhållanden gällande, med rätt för Kungl. Maj:t att av nämnda anslag under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 100,000 kronor.

Med anledning av inom andra kammaren väckta motioner, nr 30, 67 och 155, har riksdagen vidare beslutat *dels* i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes för åstadkommande av en omedelbar ökning av tillverkningen av bräntorv vidtagna lämpliga åtgärder, *dels* för ifrågavarande ändamål å extra stat för år 1917, att i mån av behov användas, anvisa ett anslag av 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att under år 1916 låta av tillgängliga medel förskottsvis utanordna detta belopp, *dels ock* i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte snarast möjligt låta utreda, huruvida och på vilket sätt, med synpunkt företrädesvis inriktad på upprättande av någon vetenskaplig-praktisk institution, staten må medverka till varaktigt befrämjande av en planmässig kraft- och bränslepolitik.

Att bränslefrågan är en av våra mest betydelsefulla ekonomiska frågor, synes utskottet vara uppenbart, och denna fråga har också, som av den ovan meddelade redogörelsen framgår, tilldragit sig statsmakternas och särskilt riksdagens synnerliga uppmärksamhet. Att detta stora intresse för bränslefrågan framförallt kommit till synes vid innevarande riksdag, beror givetvis på de erfarenheter, rådande kristid haft att erbjuda i fråga om såväl önskvärdheten av att i största utsträckning kunna lita till landets egna bränsletillgångar som nödvändigheten av att åtgärder i tid vidtagas mot för knapp tillgång och uppskruvade priser på bränsle. I dessa avseenden hade det helt visst varit av allra största ekonomiska betydelse, om den av motionären föreslagna lagringen av bränsle hade ägt rum före krisens inträdande. Dylik lagring måste nämligen, enligt utskottets mening, om den skall bliva till avsett gagn beträffande prisregleringen, äga rum under tider med normala bränslepriser. Att såsom motionären föreslår företaga uppläggande av betydande förråd av bränsle under nuvarande tid med de abnormt höga priser, som äro gällande, synes utskottet icke tillrädligt, även om det över huvud taget skulle vara möjligt att nu erhålla för en dylik lagring tillräckliga förråd. Det är ju väl bekant, att de kvantiteter bränsle av olika slag, som under nuvarande kristid kunna anskaffas inom landet och importeras utifrån, knappast räcka till den nödtorftiga förbrukningen för dagen och ännu mindre till någon avsevärd lagring.

Om utskottet sålunda icke kan finna de av motionären föreslagna åtgärderna lämpliga eller ens möjliga under nu rådande förhållanden, vill

utskottet däremot på det livligaste understryka önskvärheten av att frågan om lagring av bränsle tages under övervägande i framtiden, då sådan lagring utan större svårigheter kan äga rum. Därvid torde åtgärder kunna vidtagas särskilt för magasinering av inhemskt bränsle samt för ökad produktion av bränslematerial från landets torvmossar.

Riksdagen har emellertid, såsom ovan meddelats, redan fattat sådana beslut i hithörande frågor, att de av motionären framhållna önskemålen torde genom desamma bliva tillbörligt tillgodosedda i den mån och på det sätt ett sunt statsekonomiskt intresse påkallar. Utskottet finner sig på grund härav sakna anledning att hemställa om en särskild skrivelse till Kungl. Maj:t om förslag till lagring av bränsle, då denna fråga utan tvivel kommer under övervägande i samband med de utredningar i bränslefrågan, om vilka Kungl. Maj:t torde komma att föranstalta med anledning av ovan nämnda riksdagsskrivelser.

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att herr Lithanders förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 2 maj 1916.

På utskottets vägnar:

W. BÄCKSTRÖM.

I förevarande ärendes slutbehandling hava inom utskottet deltagit: herrar *Bäckström*, *Leksell*, *Andersson* i Resebo, *Andersson* i Gävle, *Johanson* i Huskvarna, *Törnkvist*, *Lundgren**), *Kaijser*, *Vennerström* och *Gustafson* i Kasenberg.

*) Icke närvarit vid utlåtandets justering.

Bilaga A.

TILL KONUNGEN.

Genom nådig remiss den 18 nästlidne februari har domänstyrelsen anmodats avgiva underdånigt yttrande rörande lämpligheten av den i motion nr 217 till riksdagens andra kammare begärda utredningen angående åtgärder för lagring av bränsle ävensom att göra det uttalande i övrigt, vartill motionen kunde föranleda.

Med anledning därav får domänstyrelsen i underdånighet anföra följande.

Styrelsen får först erinra därom, att avsättning av ved från kronans skogar endast kan ske beträffande sådana marker, som ligga inom kortare avstånd från järnväg, lastageplats eller ort, där förbrukning av ved äger rum, ävensom att till ved endast bör apteras sådant virke, som icke kan betinga högre pris genom att apteras för andra ändamål. Genom de under senare år stegrade priser å smärre virkesdimensioner, såsom pappersmasseved, props, juffers och lådämmen m. m. har det från ekonomisk synpunkt blivit fördelaktigare att till dylika ändamål försälja en del virke, som förut upphuggits till ved, varigenom tillgången å ved begränsats.

Tillgodogörande av till ved enligt nämnda principer lämpligt virke sker i allmänhet antingen genom sådan avverkning, att därvid enbart eller huvudsakligen ved upphugges, eller ock i samband med gagnvirkesavverkning, varvid avfallsvirket och vissa smådimensioner upphuggas till ved.

Avverkning för beredande huvudsakligen av ved förekommer vid tillgodogörande av till gagnvirke icke användbar lövskog samt vid avverkning genom gallring i yngre skogsbestånd och genom rensningshuggning av äldre torrträd och vindfällen samt mera rötskadade träd. Upphuggningen blir härigenom begränsad allt efter förekomsten av förenämnda slag av träd eller bestånd.

Huvudmassan av ved torde dock upphuggas i samband med gagnvirkesavverkningen, varför vedupphuggningen sålunda är avhängig av dylik avverkning och endast kan företagas i den mån sådan avverkning äger rum. Det är avfallsvirket, såsom toppar, grövre grenar, i skogen kvarlämnade lump och vrak ävensom smärre till gagnvirke icke avsättningsbara dimensioner, som därvid apteras till ved. Detta förfaringsätt torde även för framtiden böra tillämpas för att avvinnas skogen dess högsta avkastning. Häri är också att söka en av huvudorsakerna till att vedupphuggning icke kunde på en gång forceras och bedrivas i den stora utsträckning, som var önskvärd sistlidet år vid då uppkommen större efterfrågan på inhemskt bränsle. Av samma anledning torde även allt framgent det förhållandet komma att råda, att ett plötsligt uppstående behov av ved utöver det normala i allmänhet icke kan lika skyndsamt tillgodogöras genom ökad upphuggning, ifall icke vedpriserna till den grad stiga i höjden, att en väsentlig del gagnvirke kan förmånligast apteras till ved. Ett annat hinder för marknadens förseende med större kvantiteter ved, så snart ett oförmodat större förbruknings-

behov inträder, ligger däri att veden, då den hugges av rå skog, icke är lämplig till användning omedelbart efter upphuggningen, utan i allmänhet måste undergå upptorkning under sommaren. Den råa veden är även tung och medför högre transportkostnader vid utfraktning från avverkningsplatser än relativt torr ved.

En följd av allt detta är att tillgången på ved utan vidtagande av särskilda åtgärder alltid torde bliva relativt knapp vid plötsligt uppstående större förbrukningsbehov, och att jämsides därmed även priserna stiga onaturligt i höjden. Ved är dock en nödvändighetsvara, vars fördyrande blir synnerligen kämbart särskilt för de mindre bemedlade, varför det måste anses påkallat, att statsmakterna ägna denna fråga sin uppmärksamhet och söka vidtaga åtgärder, som kunna förhindra en oskäligen fördyring av bränslet eller möjligheten att brist på bränsle kan uppstå. I detta avseende synas de åtgärder, som föreslagits uti ifrågavarande motion, vara ändamålsenliga och lämpliga, nämligen beredande av större reservupplag å bränsle, från vilka marknadsbehovet kan fyllas även vid eventuell större ökning av behovet. Då det gäller upplagring av ved, torde dock följande synpunkter böra beaktas.

Såsom förut framhållits bör av rå skog upphuggen ved före utfraktningen ur skogen kvarligga på lämpligt sätt upplagd på avverkningsplatsen för torkning under sommaren.

Upphugges veden under senare delen av sommaren bör den helst kvarligga under följande sommar. Avsevärt längre tid än som för vedens tillbörliga torkning är nödvändig, bör den likväl ej kvarligga i skogen, enär densamma därefter börjar undergå kvalitetsförsämring genom dess utsättande för skilda väderleksförhållanden. Skall veden lagras, bör den alltså framföras ur skogen och uppläggas på sådant sätt att den så långt möjligt är skyddas för nederbörd. På varje plats böra dock icke uppläggas större lager av ved än som motsvara omkring 3 års förbrukning å platsen eller de orter, dit veden lämpligen kan pr järnväg eller båtledes m. m. föras från upplagsplatsen. Den under längsta tiden upplagrade veden bör i första hand kunna utföras i marknaden. Genom en sådan upplagring av ved uppkommer givetvis en ränteförlust å omkostnaderna för vedens upphuggning och framkörning, varjämte kostnaderna för lagringen torde bliva rätt avsevärda. Förlusten torde dock i allmänhet motvägas av fördelen för det allmänna att kunna förhindra både en oskäligen fördyring av vedbränslet och verklig bristande tillgång därav.

I detta sammanhang anser sig dock styrelsen böra påpeka en annan omständighet, som även torde bidragit till sista årets höga vedpriser å större förbrukningsorter såsom exempelvis i huvudstaden, nämligen att järnvägarna i följd av vagnbrist m. m. icke varit i stånd att till dessa orter framföra all den ved, som funnits tillgänglig i marknaden. En sådan eventualitet kan icke förebyggas genom upplagring av ved på andra ställen än å de större förbrukningsorterna, vilket likväl ej torde kunna realiserars av brist på tillräckligt stora och billiga upplagsplatser.

Beträffande det sätt, varpå den ifrågasatta upplagringen av vedbränsle bör äga rum samt förskjutande av kostnaderna därför, torde förslag böra göras till föremål för särskild prövning, sedan själva sakfrågan blivit beslutad.

I motionen har även ifrågasatts anordnande av reservförråd å träkol. Detta bränsle förbrukas dock huvudsakligen vid järnbruk och likartade industriella anläggningar, vilka själva torde vidtaga de avsedda åtgärderna. Kronan kan ej i större om-

fattning anordna kolhus för uppläggning av träkol för avsalu. Detta skulle nämligen medföra betydande kostnader genom ränteförluster på grund av kolens relativt höga produktionskostnad, vartill kommer att de tillfälliga kolhus, som för ändamålet erfordrades, måste bli stora och dyrbara och även måste amorteras. I övrigt kan lagring näppeligen tänkas äga rum annat än å förbrukningsplatserna, enär vid förflyttning av kol omkring 15 procents avstybbning måste för varje gång beräknas.

Slutligen anser sig styrelsen böra erinra, att i händelse av verklig brist på bränsle aptering till brännved kan äga rum av lämpligt belägna lagar av kolved, pitprops och pappersved. I allmänhet finnas rätt betydande lager av sådant virke, och på vissa ställen hava redan props och pappersved inköpts av vedhandlare och av dem försålts såsom brännved.

Remissakten återställes härjämte.

Stockholm den 23 mars 1916.

Underdånigst:

KARL FREDENBERG.

TH. ÖRTENBLAD.

FREDRIK GIÖBEL.

R. Lindahl.

Bilaga B.

TILL KUNGL. LANTBRUKSSTYRELSEN.

Genom kungl. styrelsens skrivelse av den 22 februari, emottagen vid min återkomst till Skara den 27 februari från arbeten i Stockholm uti 1916 års torvkommité, har jag på nådig befallning anmodats att till kungl. styrelsen så fort ske kan inkomma med yttrande rörande lämpligheten av den uti herr *Lithanders* motion i andra kammaren, nr 217, begärda utredningen (— framställda förslaget —) om »en snar och effektiv *lagring av bränsle* av olika slag och inom olika delar av riket». Och skulle jag, jämlikt nådiga brevet av den 18 februari, äga att göra »uttalande i övrigt, vartill motionen kan föranleda».

Vad jag, på grund av det ovan nämnda, har att vördsamt anföra gäller särskilt vår bränttorvfråga.

Emot motionens syfte har jag intet att erinra, utan finner detsamma synnerligen beaktansvärt.

Angående innehållet uti sista stycket av motionens motivering bör erinras om att torven visat sig kunna vara utsatt för självantändning vid lagring, nämligen om uti höga torvskikt mer varvvis inläggas fuktigare och torrare torvlager, varför endast tillfredsställande torr torv bör ifrågakomma vid i motionen avsedd torvlagring. — För övrigt har jag intet att erinra mot motiveringen av motionen.

Då jag skulle äga att göra det uttalande i övrigt, vartill motionen kan föranleda, måste jag först, innan själva torvlagringsspörsmålet avhandlas, något beröra den viktigaste förutsättningen för, att motionens syfte skall kunna vinnas (i vad som gäller bräntorven), nämligen att torvindustrien uppdrives så, att det finnes avsevärda kvantiteter bräntorv att lagra. Bland annat av motionärens följande uttalanden framgår att, hand i hand med utförandet av anordningar för torvlagring, åtgärder böra vidtagas för att så snart och så långt som möjligt befordra framställning av bränsleprodukter: — — — »Just den nuvarande tidpunkten är den rätta för effektiva åtgärder, ty nu är det utländska stenkolet dyrt och ofta svåråtkomligt, vadan just nu en ökad inhemsk bränsleproduktion har större förutsättningar än eljest att komma i gång och växa sig stark.» — — — »I ett avseende synes det mig vara synnerligen viktigt att vi utan att avvakta den bästa väg, som först en grundlig utredning kan angiva, utan dröjsmål begagna de vägar, som redan nu kunna stå oss till buds i vad som gäller ett snabbt utfyllande av våra nuvarande bränsleförråd.» — — — »Angeläget — — — att inom kortast möjliga tid förse landet med den bränslereserv av olika slag, som det kan vara oss möjligt att åstadkomma.» — — — »Det är alltså till täckande av bränslereserver i stort sett och redan nu med minsta möjliga uppskov som denna motion syftar» — — —.

Bland de åtgärder till bräntorvsproduktionens höjande, som föreslagits uti vissa andra riksdagsmotioner i år, märkas följande:

Fraktröstition (fraktnedsättning) för torvprodukter.

Herr *Thorssons* m. fl. motion nr 67: — — — »Fraktkostnaden spelar en stor roll i torvens saluvärde, därför bör undersökas huruvida icke billigare frakter kunna ernås» — — — och föreslås en undersökning — — — »i vad mån frakterna för bräntorvsprodukter å såväl statens som enskilda järnvägar må kunna nedsättas».

Herrar *Schottes* och *Nilsons* motion nr 155: — — — »Men förutom tillverkningskostnaden äro, såsom ovan erinrats, fraktkostnaderna för bräntorven en huvudfaktor i torvproblemet. Eventuellt föreliggande möjligheter för järnvägsfrakternas nedbringande å ifrågavarande massartikel måste därför noga övervägas» etc. — — —.

Torvanvändning vid statens institutioner m. m.

Herr *Lindmans* m. fl. motion nr 30: — — — »Staten skulle genom sitt exempel härutinnan kunna i avsevärd grad bidra till att minska den hos allmänheten befintliga misstron emot torven. Genom att staten i järnvägslokaler, kaserner och andra sina lokaler i vidsträcktaste mån använde torveldning, skulle en avsevärd och jämn avsättning beredas för bräntorvindustrien.» — — — »Inrättandet snarast möjligt av provdrift med torvbränsle å en för ändamålet lämplig statsbanesträcka, där nödiga anordningar för en fullständig och möjligast ekonomisk torveldning således böra vidtagas.» — — — »Införande under systematisk ledning och kontroll av torveldning för stationära behov vid statens verk och inrättningar synas föreligga» — — —.

Herr *Thorssons* m. fl. motion nr 67: — — — »Emellertid synes det oss icke

vara tillräckligt att inskränka sig till statens inrättningar. Landsting och kommuner bevilja anslag till sjukvårds- och undervisningsanstalter m. fl. inrättningar; toges dessa med blir brännortvstillverkningen ännu mera omfattande. Genom Kungl. Maj:ts föranstaltande borde ärendet bringats inför dessa anslagsbeviljande korporationer med uppmaning till dem att såvitt möjligt använda torveldning vid alla de inrättningar, som stå under deras förvaltning.» — — —

Herrar *Schottes* och *Nilsons* motion nr 155: — — — »staten garanterade de torvfabrikanter, vilka under kristiden vilja vidtaga en omfattande brännortvfabrikation, en avsättning av deras torvprodukter — i den mån dessa överstiga nu senast föreliggande årsproduktion — även för viss tid därefter till visst pris, t. ex. 10 kronor pr ton». — — — »Uppenbarligen bör staten också gå i spetsen för användning i vidsträckt omfattning av brännortv för sina behov — något som i varje händelse är påkallat. Men härförutom böra uppmärksammas allmängiltiga, tungt vägande skäl av nationalekonomisk innebörd samt betydelsen av en avsevärd bränslereserv för landets oberoende av utlandet under kritiska tider» — — — etc.

Stimulering av företagareintresset med brännortvstillverkning.

Herrar *Schottes* och *Nilsons* motion nr 155: — — — »Vi hafva utgått ifrån, att en omfattande fabrikation av brännortv är nödvändig under innevarande och nästa år för att vårt land icke tilläventyrs skall komma i ödesdigra svårigheter. Vi hava icke kunnat utfinna några möjligheter för staten att nu själv verkställa en sådan fabrikation. Vi tro därför enda utvägen för ögonblicket vara att på lämpligt sätt stimulera det enskilda företagareintresset att omedelbart gripa sig an med den nödvändiga massproduktionen». — — — »Men det synes — — — vara farhågorna för att, när normala förhållanden åter inträda efter världskrigets slut, stenkolen skola så sjunka i pris, att torven icke längre kan med dem konkurrera, som göra fabrikanterna så betänksamma mot en utvidgning i stor skala av deras tillverkning. — Det förefaller oss, som om en garanti av ovan antydd art, lämpligt begränsad till tiden, — som givetvis ej bör sättas allt för kort, om påkallat resultat skall vinnas — icke skulle innebära några vådor av ekonomisk eller annan art för staten» — — — etc.

Flera andra viktiga förslag till vår brännortvindustris reglering och höjande förekomma i respektive riksdagsmotioner.

Vid Svenska mosskulturföreningens höstsammanträde den 19 november 1915 hade jag tillfälle att framlägga en del förslag till åtgärder för brännortvproduktionens höjande, vilka framgå av bifogade särtryck, *Bil. nr 2**), av mitt föredrag vid nämnda sammanträde. Förutom mossinventeringsfrågan behandlas i detta föredrag bland annat följande, som avser brännortvindustriens höjande, nämligen:

En vittgående fraktr restitution å brännortvprodukter.

Obligatorisk torvanvändning vid viss trafik å statens järnvägar och vid övriga statens inrättningar.

Torvfabrikanternas förseende med driftkapital.

Arbetarefrågans ordnande.

Minderårigas användande vid torvens omskötsel å torkfältet.

Maskinella anordningar till ersättande av arbete vid torvupptagning och transport.

*) Här ej avtryckt.

Anordnande mer allmänt av även nattdrift å mossarna (där behöfligt med konstgjord belysning.)

Torvberedning även i mossar med avsevärda, oförmultnade vitmossager.

Utökandet så långt som möjligt av torvtillverkning med handredskap, där maskintorvtillverkning ej kan anordnas.

Beställning snarast möjligt av torvmaskineri hos maskinverkstäderna.

Brännortorvförbrukares sammanslutning till »andels-brännortvöreningar», med gemensam torvupptagning ur samma mosse.

Annonsering från statens sida om torvinköp efter nästa torvkampanj.

Lämnande av vissa garantier för, att torvindustrien, genom statsinköp av brännortorv, hålles skadeslös, om stenkol inom viss tid åter skulle bliva disponibelt till mer normala pris.

Dessa förslag sammanfalla delvis med de i riksdagsmotionerna framställda förslagen.

Såsom jag i mitt ovannämnda föredrag framhöll, så står dock vår nuvarande brännortvindustri illa rustad att inom närmaste året eller åren möta fyllandet i nog avsevärd skala av vårt bränslebehov (såvida icke den de Lavalska våtkolningsmetoden kommer att bliva oss till en ljusning i våra bekymmer för ett avsevärt och mer snabbt höjande av brännortvillverkningen; rapporterna från Stavsjöfabriken tyda allt starkare på, att motigheterna där, som dock icke gällt själva våtkolningsprocessen, snarast övervunnits).

Torvtillverkningen till sommaren kan tänkas bliva förhöjd (emot förra årets) genom utnyttjandet, så långt möjligt, av förutvarande arbetslinjer och torkfält, genom igångsättande av förut nedlagda torvverk, genom en del (kanske ett 20-tal) nyttkomna torvverk (maskinverkstädernas produktionsförmåga av torvmaskineri är mycket begränsad nu, sedan de föregående åren haft knappt några nybeställningar), samt kanske mest genom att torvindustrien med handredskap (stick- och ältorvberedning) utvidgas och nyupptages här och var i landet, å mindre mossar och å kantdelar av större.

Beträffande den sistnämnda frågan nämligen *utvidgning av vår torvtillverkning såsom hemindustri*, huvudsakligen med handredskap eller mindre, med hästvandring eller några få hästkrafters fotogenmotor drivna ältverk, finnes antydning därom uti herr Lithanders motion nr 217, där det säges att det är »ett tillfälle att giva ett handtag åt jordbrukare i den mån de besitta mossar». — — —

En del åtgärder, för att befördra särskilt brännortvberedning såsom hemindustri (med tanke på, att en betydande del med salutorv även kan utgå från denna lilla industri, om den mer allmänt sprides i landet), hava nyligen föreslagits kungl. lantbruksstyrelsen (om utbildandet av lärare vid våra lantbruks- med flera skolor att kunna i detta ämne lämna undervisning) samt utgör ett förslag under bearbetning inom 1916 års torvkommitté (utgivandet av en populär, kortfattad, med ritningar försedd vägledning i torvberedning såsom hemindustri samt utsändandet av instruktörer snarast möjligt till resp. län, där denna industri kan tänkas i första hand kunna uppdrivas, m. m.). Vår torvtillverkning såsom hemindustri är redan förut betydligt större än vår maskintorvtillverkning, men statistiska siffror över tillverkningsmängd pr år föreligga ej (av naturliga skäl).

Angående *tillverkningsmängden vid våra torvfabriker 1915*, varom jag på kungl. lantbruksstyrelsens uppdrag den 2 februari i år utsände frågoformulär, så kan nu uppgivas, att utav 99 tillfrågade torvfabrikanter inom landet hava 24 ännu icke svarat (oaktat uppgifterna begärdes senast den 15 februari), 5 hade nedlagt sin tillverkning, 5 lämnade icke några sifferuppgifter utan nämnde endast, att tillverkningen avsåg endast eget behov, och de återstående 65 fabriker tillverkade 1915 sammanlagt 95,649 ton. Då de 24 icke svarande fabriker kunna antagas tillverka minst 10,000 ton, så torde man kunna säkert skatta maskintorvtillverkningen inom landet under år 1915 till »något över 100,000 ton».

Jag vågar icke antaga högre möjlig siffra för maskintorvtillverkningen stundande sommar än till bortåt dubbel tillverkning emot 1915, således högst 200,000 ton bränn-torv, oräknat vad som kan komma att tillverkas såsom hemindustri, vilket kunde bliva minst lika mycket, om möjliga och disponibla krafter sattes i verket för höjande av även denna industrigren. — Däremot kan man hoppas, att om vederbörliga åtgärder vidtagas för bränn-torvindustriens höjande, vi under år 1917 kunna få en betydligt ökad torvtillverkning.

Vi måste söka åstadkomma ett tillräckligt antal, i landets olika delar spridda salutorv-fabriker, för att få avsevärda kvantiteter bränn-torv att fylla de i herr Lithanders motion avsedda bränslagren med. Jämväl härvid kan det inträffa, att nöden har ingen lag, så att exceptionella åtgärder krävas.

Inga föreslagna åtgärder skulle så kraftigt befordra bränn-torvindustriens uppblomstring som de, vilka varit på dagordningen nu uti snart 50 år, nämligen förslagen från år 1868 om en vittgående fraktröstning å bränn-torvprodukter och obligatorisk torv-användning vid statsjärnvägarna och respektive institutioner, varjämte särskilt nu, då en forcerad tillverkning kräves redan innevarande sommar, frågan om torvfabrikanternas förseende med driftkapital bör lösas.

Utan att nu gå in på någon vidlyftigare motivering för dessa förslag må här blott erinras om följande:

För att kunna tidigast möjligt på våren starta en större tillverkning och fortsätta därmed, tills salutorv fram i juli månad kan börja bliva färdigtorkad, behöva torvfabrikanterna driftkapital till betalning av arbetarne m. m. Många exempel finnas från föregående sommaren, att vid torvfabriker torven såldes för $\frac{2}{3}$ av det pris, som sedermera uppnåddes, såldes på våren alltså innan den var tillverkad, endast för att fabrikanterna skulle erhålla driftkapital. Arbetskostnaderna belöpa sig till omkring hälften av de totala tillverkningskostnaderna, varför (då med nuvarande priser de totala tillverkningskostnaderna torde uppgå till i medeltal 10 kr. pr ton) fabrikanterna behöva omkring 5 kronor pr tillverkad ton i driftkapital, innan torven kan bliva färdig att säljas. — Det överst å sidan 96 i *Bilagan nr 2**) framställda förslaget till förskjutning av driftkapital från staten till torvfabrikanterna skulle icke innebära någon risk för staten, om saken ordnades praktiskt och staten betingade sig »den bättre hälften» av den tillverkade torven såsom säkerhet för medlens utlämnande. — Innan lador hunne bliva uppbyggda för den i herr Lithanders motion avsedda lagringen av bränslat, kunde denna lagring ske i stackar, — om nu några partier torv, tillverkade med ovannämnda driftkapital från staten, icke utlöstes av torvfabri-

*) Här ej avtryckt.

kanterna före den 1 oktober (såsom föreslagits). — Antagligast komme all torven att »utlösas» av fabrikanterna, då de antagligast kunna betinga sig högre pris för sin vara än de 10 kronor, som staten utlöste torven för. — — —

En vittgående fraktr restitution, i samband med obligatorisk torvanvändning vid respektive institutioner, skulle verka så, som det är framställt å sidan 95 uti bilagan nr 2. — Dessutom bör erinras om, att samtidigt såväl torveldstadsfrågan som arbetarefrågan skulle mer tillfredsställande lösas. Det är endast genom en mer regelbunden torvleverans och ett större uppköpningsområde (så att en del torvfabriker få konkurrera med varandra vid prissättningar och med varans beskaffenhet), som man vågar mer allmänt inrätta sig för torveldning, då denna skall byggas på salutortv.

Vår bästa brännortv är i regeln att söka i våra mindre mossar eller i kantdelar av större mossar; och skulle nämnda åtgärder så att säga »uppamma» en stor mängd medelstora och mindre fabriker i landets olika delar, varigenom arbetarefrågan lättare löstes, då disponibla arbetarkrafter här och var i landet finge användas vid torvtillverkningen, och dessutom kvinnor och barn i bygderna kunde få förtjänst med arbetena med torvens omskötsel å torkfältet. Den har nämligen visat sig förenat med ofta mycket stora svårigheter att vid större fabriker få fulltaliga arbetare under den korta tillverkningsperioden samt under den av regnperioder ofta avbrutna torkperioden för torven. Skola tillfälliga arbetare hopsamlas vid större torvfabriker, så erhåller man en mycket opålitlig arbetareskara, ofta strejkande och framtvingande oskäliga arbetspriser de kritiska perioderna för torvtillverkningen (efter lufttorkningsmetoden). — Torvindustrien och andra rörelser kunde lättare kombineras genom att, genom nu avhandlade tvenne åtgärder, torvfabrikerna bleve spridda här och var i landet. Det är egentligen endast de torvfabriker, som hittills visat sig vara bärkraftiga, där torvfabrikationen sammankopplats med jordbruk, torvströindustri, sågverks- och skogsrörelser m. m.

Det måste förutsättas att de hushållningssällskap, svenska teknologföreningen, kungl. lantbruksstyrelsen, kungl. kommerskollegium med flera som förut skarpt framhållit betydelsen av och nödvändigheten av avsedda åtgärders (fraktr restitution eller torvanvändning vid statens institutioner m. m.) vidtagande, först efter grundlig prövning kommit till denna uppfattning. Nämnda kungl. ämbetsverk gjorde framställning i detta syfte till Kungl. Maj:t den 9 februari 1909. Nu skola nya utredningar verkställas över samma ämnen. — Sedan nämnda åtgärder uppammade torvfabriker i landets olika delar, så bortföle anledningarna till att fraktr restitutionen vidare behöfde tillämpas, ty hand i hand med det ökade fabriksantalet, spridda fabriker etc. hade torvanvändningen gått. Staten behöfde ej heller längre köpa brännortv, om den ej ville, ty brännortven hade skaffat sig annan avnämarekrets. Statsjärnvägarna finge torvprodukter att frakta, företrädesvis blott kortare sträckor. Fraktr restitutionen nu en tid, t. ex. 10 år, kunde avse huvudsakligen de längre frakterna, vilka alltså allt mer bortföle, i den mån fabriker komme till stånd här och var i landet.

Sedan hushållningssällskapens ombud 1901 föreslagit en del åtgärder till torvindustriens höjande, yttrades följande till Kungl. Maj:t i fraktnedsättningsfrågan, ord vilka äro sanna: »Huru viktiga i och för sig alla dessa omständigheter än äro att föra brännortvfrågan framåt, vilja dock ombuden till sist uttala den mening, att de

ej kunna verka tillfyllestgörande för lösningen av frågan om torvens användande till bränsle, därest ej en högst väsentlig nedsättning av frakterna för torvprodukter å landets järnvägar kunde åstadkommas, emedan utan en sådan nedsättning ingen ekonomiskt fördelaktig torvindustri kan uppblomma ej heller landet i sin helhet därav draga den stora fördel, som med de föreslagna åtgärderna avses.» Mätte vid den blivande, nya utredningen, under det att en möjlig bränslenöd står för dörren, ej ordspråket komma att finna sin tillämpning: »Medan gräset växer, dör kon!» — Det bleve till föga nytta att göra utredningar över åtgärder för lagring av torvprodukter, om ej åtgärder snabbt vidtagas för att — vi kunna få avsevärda mängder torv att lagra. De av kungl. ämbetsverken i februari 1909 föreslagna åtgärderna för fraktrestitution, i vad det gäller särskilt brännortorven, borde nu ofördröjligen börja vinna tillämpning, under det att samtidigt betryggad avsättning de första åren gäves torvfabrikerna — bland annat genom obligatorisk torvanvändning och torvlagring enligt herr Lithanders motion; samt skulle torvfabrikerna förses med driftkapital i år och kanske något år till — och vår brännortorvindustri skulle börja att uppblomma, till lindrande av en möjlig bränslenöd.

Min uppfattning i mossinventeringsfrågan har jag framställt å sidorna 91—92 i *Bil. nr 2**). Vill här endast tillägga det, som anfördes i en min skrivelse av den 20 december till vederbörande byråchef i kungl. styrelsen, nämligen att under nuvarande förhållanden naturligtvis i första hand de mossar, som i första hand kunna antagas komma att användas, skulle bli undersökta, alltså längs resp. järnvägslinjer, inom distrikt där reservkraftcentraler planerats, en del större mossar för torvpulvertillverkning o. s. v., allt efter vad som just under nuvarande tidsläge kräves för möjlig torvtillverkning.

Under förutsättning, att statsmakterna vidtaga åtgärder för torvindustriens höjande, så att avsevärda lager torvbränsle kunna framställas, då först kan den av herr Lithander framställda frågan, i hans motion nr 217, om »en snar och effektiv lagring av bränsle» — i vad det gäller torvbränsle —, tänkas bli aktuell.

Nu bör något avhandlas själva

Torvlagringsfrågan.

Såsom ett uttryck för, att andra länder än vårt haft fram denna fråga, i vad det gäller statens intressen, vidfogas uti *Bil. nr 1**) avskrift av ett brev från generalkonsul E. Philipson i Amsterdam, 1901, enligt vilken skrivelse holländska staten i fredstid upplade brännortorv i respektive »ställningar» (ehuru naturligtvis stenkolet genom den billigare frakten är billigare i Holland än i Sverige).

Torvlagringsfrågan var före vid 1906 års riksdag, då herr P. Em. Lithander (nuvarande motionärens fader) motionerade om uppförandet av torvlador vid vissa av statens järnvägsstationer.

De av herr P. Em. Lithander föreslagna torvladorna skulle pr lada rymma omkring 4,500 kubikmeter brännortorv eller cirka 1,500 ton. Enligt intyg med specifikation från förre riksdagsmannen, Joh:s Eriksson på Rydboholm, kostade då en torvlada (med spår inuti, plåttak etc.) för 2,000—2,500 ton brännortorv kronor 6,500; enligt intyg från ingenjör Alf Larson, då å Grabefors, hade tre vid hans torvfabriker byggda torvlador (inklusive terrassering och jordschaktning samt viadukt med decauvillespår

*) Här ej avtryckt.

för torvens införande i ladorna) kostat »ungefär 6,000 kronor pr styck, dock ej överstigande 6,000 kronor». — Med en bekväm utlastningsanordning för torven hade priset höjts pr lada med cirka 1,000 kronor.

Vardera av de tre ladorna rymmande omkring 1,500 ton brännertorv.

Vid Thimsfors bruk kostade en nyuppförd lada för 6,000 ton brännertorv 8,000 kronor.

Enligt ett av mig till herr P. Em. Lithander, enligt begäran, lämnat intyg var under tiden 1901—1904 samt enligt flera torvfabrikens bokförda kostnadsuppgifter anläggningskostnaden för en cirka 1,500 ton brännertorv rymmande lada, med genomsnittspris för virke och arbete i allmänhet, 5,000 å 6,000 kronor, högst 7,000 kronor.

Enligt vad herr P. Em. Lithander uppgav under riksdagsdebatten, hade kungl. järnvägsstyrelsen kalkylerat med 25,000 kronor pr torvlada.

Angående kungl. järnvägsstyrelsens kalkyler för torvlador finnas uppgifter därom uti dess meddelande nr 1 år 1910: »Utredning angående kostnaderna för införande av torv såsom lokomotivbränsle vid statens järnvägar». Här vidfogade *Bil. nr 3**) utgör en del av denna redogörelse. Av sidorna 22 och 23 i min *Bil. nr 3* (också bilaga nr 3 till kungl. järnvägsstyrelsens ovannämnda redogörelse) framgår kostnaden för torvlador till respektive 82,118, 122,879 och 163,821 ton brännertorv (respektive alternativ III, II och I).

Om endast »kostnad för torvlador med tillbehör (inventarier samt vid vissa stationer torvgivningsbryggor) medräknas (kolumnerna »F») så blir i genomsnitt ladkostnaden pr ton torv i ladutrymmet (vid de tre alternativen, III, II och I) respektive kronor 13: 31, 13: 38 och 12: 14 eller i medeltal av de tre alternativen *kronor 12: 94*, vid lador, avsedda för endast 1 års torvbehov för statsjärnvägarna.

Om vid de till herr P. Em. Lithander lämnade uppgifterna över ladkostnader 6,000 kronor sätts såsom medelkostnad för torvlada, rymmande 1,500 ton, så blir det pr ton torv endast *kronor 4*. Nu hava ju arbets- och materialpriser stigit. Men för en praktiskt inrättad torvlada om cirka 1,500 tons rymd för brännertorv kan man ej behöva kalkylera, under *nuvarande förhållanden* och med genomsnittspris, med mera än *högst 9,000 kronor*, eller *kronor 6 pr utrymmet för en ton brännertorv*, alltså omkring hälften av vad kungl. järnvägsstyrelsen kommit till uti sina kalkyler år 1910. Detta föreslagna pris pr ladutrymme förutsätter, att ladorna byggas praktiskt, såsom det befunnits lämpligast vid torvlagring, samt byggas på ackord. — Naturligtvis går det att »bygga dyrt», men det är ej alltid sagt att det dyraste är det mest praktiska.

Oberäknat kostnaderna för eventuellt markförvärv och terrasseringsarbeten skulle, efter beräkning av 6 kronor pr tons ladutrymme, *torvlador för 100,000 ton således betinga en anläggningskostnad av 600,000 kronor*.

Platserna, där ladorna skulle anläggas, måste naturligtvis utväljas med hänsyn till leverans- och användningsorterna för torven.

Att i frågans nuvarande läge gå närmare in på förslag härutinnan torde här i min skrivelse till kungl. lantbruksstyrelsen icke böra ske.

Skara den 3 mars 1916.

ERNST WALLGREN.

Statens förste torvingenjör.

*) Här ej avtryckt.