

**Nr 146.**

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående garanti för inköp av bränntorv för statens räkning; given Stockholms slott den 23 mars 1917.*

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

att för statens räkning må före utgången av år 1919 avslutas kontrakt med torvfabrikanter inom landet om inköp av tillsammans högst 100,000 ton lufttorkad, maskintillverkad bränntorv årligen under tio år från den tid, om vilken överenskommelse kan träffas, dock senast från den 1 juli 1920, i huvudsaklig överensstämmelse beträffande pris och övriga villkor med vad torvkommittén i sådant avseende föreslagit.

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.**

*Johan Beck-Friis.*

*Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23 mars 1917.*

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.

Departementschefen statsrådet friherre Beck-Friis anförde.

*Torvkom-  
mittén* <sup>17/3</sup>  
1916.

I skrivelse den 17 april 1916 har den av Kungl. Maj:t den 14 januari samma år tillsatta torvkommittén framställt förslag angående vissa omedelbara åtgärder till främjande av produktionen och användningen av torvbränsle. De av dessa åtgärder, som avsågo främjande av småtillverkningen av bränttorv, blevo omedelbart av Kungl. Maj:t beslutade och därefter igångsatta. Kommitténs förslag rörande främjande av den fabriksmässiga torvtillverkningen hava tarvat mer ingående utredningar. Jag anhåller nu att få anmäla det förslag, som avser statsgaranti för avsättning av fabriksmässigt framställd bränttorv.

Kommittén har inledningsvis såsom allmän motivering till sina förslag anfört följande:

»Redan vid ett första övervägande och fastställande av en plan för kommitténs arbete visade det sig, att den uppgift kommittén fått sig förelagd var av så omfattande och svårlöst beskaffenhet, att arbetet krävde ingående undersökningar, vilka icke kunde utföras på en knappt tillmätt tid. Å andra sidan stod det klart för kommittén, att förhållandena på bränslemarknaden för närvarande vore sådana, att de påkallade snara åtgärder för att, med anlitan av de resurser vi äga inom landet, i möjligaste mån öka tillgången på bränsle. Vid övervägande av dessa förhållanden och ehuru kommittén på utredningens nuvarande stadium är i saknad av mycket av det material, som för torvfrågans bedömning i dess helhet är av nöden — bland annat är kännedom om tillgången av bränntorvmossor inom landet ytterst ofullständig —, har kommittén ansett sig icke kunna underlåta att, så snart det läte sig göra och utan att avvakta de slutliga resultaten av utredningen, till Kungl. Maj:t inkomma med ett förslag avseende omedelbara åtgärder för att öka företagsamheten på detta område.

Kommittén har funnit välgående skäl tala för ett sådant förfaringsätt från dess sida. Den omständigheten, att vårt land är hänvisat att fylla en så betydande del av sitt bränslebehov genom import och att denna import, oavsett det höga priset, visat sig möta allt större svårigheter, måste utgöra en allvarlig maning att söka tillse, huruvida icke det importerade bränslet skulle kunna, åtminstone i någon mån, ersättas med inhemskt. Därjämte torde det vara tydligt, att särskilt under nuvarande priset förhållanden å bränslemarknaden varje möjlig begränsning i importen av kolbränslen ur nationalekonomisk synpunkt är att anbefalla.

En väsentlig ökning med det allra snaraste av landets bränntorvtillverkning skulle emellertid enligt kommitténs mening icke blott i någon mån lätta trycket av svårigheterna i fråga om bränsleimporten och bidra till att reglera priset förhållandena å bränslemarknaden utan därjämte med sannolikhet skapa arbetstillfällen i en ej obetydligt ökad utsträckning i skilda delar av landet.

Redan i formuleringen av kommitténs uppdrag ligger ett konstaterande av det förhållande, att ett ingripande från det allmännas sida lär vara nödvändigt, om man vill få till stånd en någorlunda avsevärd stegring av landets bränntorvproduktion.

Kommittén hyser visserligen den principiella uppfattningen, att det i allmänhet icke är önskvärt att med konstlade medel framkalla och skydda en industri, som saknar förutsättningar att sedermera reda sig själv. Å andra sidan är det här föreliggande problemet så pass egenartat och har så stor betydelse så väl rent nationalekonomiskt som för folkhushållningen i allmänhet, att staten icke har anledning att tveka, då det gäller att, även med vissa uppoffringar, lyfta bränntorvindustrin ur det läge av stagnation, vari den länge befunnit sig. Under den tid, som torde åtgå, innan den omfattats med tillräckligt intresse och hunnit växa sig stark, är den otvivelaktigt i behov av understöd från det allmännas sida. Så långt sig göra låter har emellertid kommittén vid avfattningen av sina förslag sökt tillse att, där industrien tillförsäkrats en fördel under för densamma ogynnsamma förhållanden, där har den även ålagts motsvarande förpliktelser gent emot staten, då förhållandena ställa sig för industrien fördelaktiga.»

Beträffande speciellt det nu förevarande förslaget om statsgaranti äro kommitténs yttrande och förslag av följande lydelse:

Statsgaranti  
för avsätt-  
ning av  
bränntorv.

»Om man än icke kan godtaga de överdrivna siffror, som från olika håll lämnats rörande landets brännorttillverkning vid sekelskiftet och de närmaste åren därefter, så är det likväl ostridigt, att tillverkningen sedan nämnda tid visat stillastående eller tillbakagång, med undantag för allra senaste tiden. Orsakerna härtill voro i korthet följande. Under det att före år 1900 i stort sett knappast någon salutorv tillverkades — den tillverkning, som fanns, bedrevs av större och mindre industrier för deras eget behov — uppstod vid nämnda tidpunkt bl. a. till följd av högre kolpriser ett rätt stort intresse jämväl för anläggande av salutorvfabriker. Under ett par års tid anlades en hel del dylika, och förhoppningarna synas hava varit de bästa. Statens järnvägar anställde proveldningar och infordrade anbud å betydande kvantiteter, men redan efter få år inträffade ett omslag, närmast föranlett av fallande kolpris. Avsättningsmöjligheterna minskades, staten upphörde nästan att vara avnämare och industrien och övriga förbrukare övergingo till de bekvämare och den tiden billigare kolen. Till omslaget torde i icke oväsentlig grad hava bidragit bristande vana och noggrannhet vid torvens tillverkning, varigenom produkten blev mindre god och bidrog till alstrande av misstro mot detta bränsle.

Att under de senaste åren närmast före kriget någon nämnvärd tillverkning ej förefunnits, finner, utom i de låga kolprisen och vad ovan sagts, sin förklaring bl. a. därigenom, att arbetsprisen inom denna industri sedan sekelskiftet nära nog fördubblats, och att prisen å arbetsmaskiner högst väsentligt ökats.

De för det närvarande och efter all sannolikhet jämväl under den närmaste framtiden å bränslemarknaden rådande priset förhållandena måste visserligen i och för sig anses innebära en betydande eggelse till ökning av brännorttillverkningen inom landet. Denna verkan neutraliseras i icke oväsentlig mån genom tidigare nedslående erfarenheter och genom ovissheten rörande pris och avsättningsmöjligheter under en längre tid framåt. Frukten för en ny förlustbringande lågkonjunkturperiod håller tillbaka företagsamheten och ökar de vanskligheter, som en industri av detta slag alltid har att kämpa med, såsom kort årlig verksamhetstid, ovissa väderleksförhållanden m. m. Man bör också besinna, att en avsevärd ökning av brännortvberedningen kräver ett betydande kapital, i fråga om vars skälige förräntning och amortering nära nog inga tillförlitliga beräkningar åtminstone för tiden efter det pågående krigets slut kunna göras. Icke heller lära nu rådande gynnsamma konjunkturer kunna utnyttjas av sådana fabriker, som planeras eller äro under anläggning, enär en avsevärd tid, åtminstone två somrar, förflyter, innan en förut oberedd mosse är så avdikad och planerad, att en någorlunda betydande kvantitet salutorv hinner framställas.

Då kommittén sålunda är av den övertygelsen, att ovissheten med hänsyn till framtida konjunkturer på bränslemarknaden och ovisshet i fråga om möjligheten att vinna avsättning för den tillverkade varan till ett pris, som täcker tillverkningskostnaden och lämnar skälig vinst, är ett bland de förnämsta hindren för en hastigt uppväxande brännortvindustri, anser kommittén, att staten just i detta avseende bör ingripa för att åtminstone i viss mån undanröja detta hinder.

Vad nu är sagt gäller endast de fabriker, som äro avsedda för tillverkning av salutorv. — — —

Beträffande sättet för ett dylikt statens ingripande har kommittén efter noggrann prövning av hithörande frågor kommit till den uppfattningen, att den åtgärd,

som säkrast skulle leda till det åsyftade målet, vore en av staten åt tillverkarna lämnad garanti för avsättning under vissa år av en viss del utav deras produktion. En dylik garanti kan staten så mycket hellre lämna, som statens eget bränslebehov i icke ringa utsträckning lämpligen kan fyllas med torvbränsle. I detta sammanhang vill kommittén uttala den åsikten, att staten vid sidan av sin uppgift att i viss mån ekonomiskt stödja brännortorvindustrien, intill dess den vunnit erforderlig styrka, torde hava ytterligare en, nämligen att genom sitt föredöme bidra till förtagande av den motvilja, som flerstädes rätt och råder mot användningen av det bränsle, varom här är fråga.

Enligt den av kommittén verkställda utredningen uppgick landets totala fabriksmässiga tillverkning av lufttorkad brännortv under år 1915 till cirka 90,000 ton och beräknas under år 1916 uppgå till cirka 130,000 ton. Dessa tillverkningar äro till ungefär 50 procent bedrivna i samband med annan industri och för eget behov, vadan alltså omkring 50 procent kunna betecknas som tillgänglig salutorv. Man bör således under år 1916 kunna påräkna en tillverkning av salutorv av cirka 65,000 ton.

Ungefärliga storleken av produktionen av salutorv under de närmaste åren.

Med hänsyn tagen till antalet nu kända mossar, vilka omedelbart kunna tagas i bruk, och möjligheten att under nuvarande förhållanden anskaffa lämpliga arbetsmaskiner samt till övriga inverkan omständigheter, som varit föremål för kommitténs uppmärksamhet, har kommittén sökt bilda sig en föreställning om den tillverkning, som kan tänkas vara igångsatt eller förberedd före 1918 års utgång. Kommittén förbiser icke det vanskliga i att göra en dylik beräkning, men har funnit en approximativ uppskattning nödvändig och anser sig kunna antaga, att vid nämnda tidpunkt en fabriksmässig tillverkning skall vara i drift eller igångsatt, som motsvarar 300,000 à 400,000 ton lufttorkad brännortv per år. Med hänsyn till de åtgärder från det allmännas sida, som under den närmaste tiden kunna förväntas, antager kommittén därjämte, att en förskjutning i proportionerna mellan maskintorv, tillverkad för eget behov, och salutorv kommer att inträda, så att den förra kommer att uppgå till allenast 40 procent, men den senare till 60 procent av den totala tillverkningen. Under dessa förutsättningar kommer man till det resultat, att landets årsproduktion av salutorv vid 1918 års slut kan beräknas till 180,000 à 240,000 ton.

Frågan om ökad användning av brännortv vid statens verk och inrättningar har redan tidigare varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. I anledning av likalydande motioner till 1903 års riksdag, undertecknade i första kammaren av 40 ledamöter och i andra kammaren av 87 ledamöter, avlät riksdagen en skrivelse, däri bland annat framhölls, att ingen åtgärd skulle bättre betrygga en oavbruten tillgång på erforderligt bränsle även under pågående krig eller utomlands inträffade arbetsinställelser än den, som bestode i väckandet och framkallandet av en kraftig torvindustri, grundad på inom landet befintliga rika tillgångar. Detta borde staten själv taga sig an genom att i så vidsträckt grad som möjligt använda torv till elding i statens verk, varigenom också ett efterföljansvärt föredöme gäves den enskilde i fråga om ett rätt tillvaratagande och användande av brännortv tillgångarna i torvmossarna. Med anledning av de väckta motionerna anhöll också riksdagen, att genom Kungl. Maj:ts försorg den av järnvägsstyrelsen redan påbörjade användningen

Möjlighet till förbrukning av brännortv vid statens verk.

av torvbränsle till eldning av godslokomotiv måtte i största möjliga utsträckning fullföljas samt att väntsalar och övriga lägenheter vid statens järnvägar, ävensom andra för statens verk begagnade lokaler, där så kunde ske, måtte företrädesvis uppvärmas medelst eldning med torvbränsle, då sådant kunde erhållas till pris och villkor, som av Kungl. Maj:t bestämdes.

Sedan i anledning av berörda skrivelse samma år anbefallts verkställande av försökseldning med torvbränsle vid flertalet av statens verk och inrättningar, inkommo under de närmast följande åren utlåtanden rörande förloppet av de verkställda försöken. Av dessa inhämtas, att försöken i tekniskt hänseende i det övervägande flertalet fall givit ett gynnsamt resultat, men att torvbränslet, dels med hänsyn till fraktkostnaderna, dels ock på grund av andra omständigheter, i åtskilliga fall visat sig ekonomiskt mindre fördelaktigt.

Vid bedömandet av frågan om statens möjlighet till förbrukning för eget behov av brännertorv har kommittén för det närvarande endast velat uttala sig om den användning, som kan tänkas ifrågakomma vid stationära eldstäder. I detta syfte har kommittén infortrat uppgifter från vederbörande rörande bränsleförbrukningen under åren 1914 och 1915, av vilka en sammanställning bilägges.<sup>1)</sup> Det bör anmärkas, att samtliga infortrade uppgifter ännu ej kommit kommittén till handa, men det befintliga materialet är dock så avsevärt, att det ger tillräcklig ledning för bedömandet av det problem, som för närvarande föreligger. Av denna tabell framgår, att statens medelbränsleförbrukning per år under åren 1914 och 1915 för ifrågavarande ändamål i mellersta och södra Sverige (samtliga län från och med Kopparbergs och Gävleborgs och söderut) motsvarade mer än 190,000 ton lufttorkad brännertorv.

Kommittén förbiser icke det förhållande, att i en del fall nu använda bränsleslag av tekniska skäl icke alls eller endast med stor svårighet kunna utbytas mot torvbränsle, men vill å andra sidan redan nu med eftertryck framhålla, att icke alla invändningar mot införande av torveldning, som kunna komma att göras, äro av den art, att de vid sakkunnig prövning förtjäna avseende. Och även om, på sätt här antytts, det blir nödvändigt, att vid en övergång i viss utsträckning till torveldning vid statens verk och inrättningar hålla en ej alltför obetydlig marginal för andra bränsleslag, så torde man vid en jämförelse emellan föreliggande siffra rörande statsförbrukningen och den antagna årstillverkningen av salutorv vid 1918 års slut av 180,000 å 240,000 ton, ur synpunkten av kvantitetsfrågan med visshet vara berättigad till den slutsatsen, att det är för staten möjligt att för eget behov förbruka 50 procent av den antagna tillverkningen eller 90,000 å 120,000 ton per år.

Vid en granskning länsvis av de mot varandra svarande siffrorna rörande tillverkning och statsförbrukning av brännertorv<sup>2)</sup> finner man, att åtminstone för närvarande förbrukningen i samtliga län, utom ett, överstiger 50 procent av tillverkad salutorv och detta med en så betydande siffra, att den önskvärda marginalen kan sägas vara säkerställd även vid en avsevärd ökning i tillverkningen. Huru den totala ökningen i tillverkningen kommer att fördela sig länsvis är givetvis vanskligt att bedöma, allra helst någon exakt kunskap om mossförekomster i brist på inventering icke föreligger, men man torde med anledning av föreliggande siffror knappast

<sup>1)</sup> Bil. 1 vid detta protokoll.

<sup>2)</sup> Bil. 2 vid detta protokoll.

behöva antaga överskott i produktionen för andra län än de båda skånska. Kommittén har emellertid inhämtat, att detta överskott utan orimliga fraktkostnader torde kunna distribueras i närliggande län, där underskott antagligen fortfarande kommer att förefinnas.

I fråga om den tekniska möjligheten till användning av brännertorv för nu ifrågakomna ändamål vill kommittén återropa resultaten av de proveldningar, som, enligt vad ovan sagts, blivit utförda i anledning av 1903 års riksdagsskrivelse och för egen del tillägga följande. Om man bortser från de i en del fall oundvikliga, om ock ej betydande kostnader för ändring i eldstadsanordningar och förvaringsrum för bränslet samt från en del snävre olägenheter vid dess hantering, vilka dock, i betraktande av vad i hela denna sak åsyftas, lära förtjäna föga avseende, peka en lång tids erfarenheter och tekniska undersökningar obetingat därhän, att torvbränsle med gott resultat låter sig användas för ändamål, om vilka här är fråga. Detta påstående torde jämväl bekräftas av det förhållande, att i bränsleförbrukningen åren 1914 och 1915 ingick jämväl en medelårsförbrukning just för ifrågavarande ändamål av 3.500 ton torv.<sup>1)</sup>

De smärre lokala förändringar i fråga om eldstadsanordningar och förvaringsrum, som kunna komma i fråga för övergång till användning i större utsträckning av torvbränsle, böra emellertid i god tid förberedas och utföras med anlitande av fullt sakkunniga tekniska biträden. Det förtjänar påpekas, att en eldstadsanordning för torveldning även låter sig brukas för eldning med ved eller blandning av stenkol och torv.

Vidkommande slutligen det årliga bränslebehovets fördelning på olika kategorier av statens verk och inrättningar återopar kommittén bilagda av kommittén utarbetade sammanställning.<sup>2)</sup>

Sedan kommittén genom verkställd utredning kommit till den övertygelsen, att staten, utan åsidosättande av eget intresse, kan genom upphandling för egen räkning garantera avsättning av en betydande del av landets produktion av salutorv under den närmaste tiden, har kommittén sökt bilda sig ett bestämt omdöme i fråga om den tid de för sådant ändamål med staten avslutade kontrakten skulle omfatta, den kvantitet, som därunder skulle inbegripas, de pris och kvalitetsbestämmelser, som i detta sammanhang borde fastställas, samt slutligen huru denna statens upphandling och distribution av torvbränslet skall ordnas.

Giltighetstid  
och villkor  
för en stats-  
garanti.

Det är uppenbart, att om den åtgärd, varom här är fråga, skall kunna få åsyftad verkan, den tid, under vilken garantien skall gälla, icke får tillmätas alltför knapp. Man får icke heller lämna ur sikte det önskemålet, att sedan en hel del av statens verk inrättat sina eldstäder för torveldning, en någorlunda konstant tillgång på detta bränsle också bör kunna säkerställas. Kommittén har för sin del ansett, att staten bör erbjuda producenterna att före utgången av år 1917 var för sig avsluta kontrakt om leverans av brännertorv, gällande för en tid av tio år, räknat från den tid, om vilken statens upphandlande myndighet och säljaren kunna enas, dock senast från den 1 juli 1919.

Giltighetstid.

<sup>1)</sup> Bil. 1 vid detta protokoll.

<sup>2)</sup> Bil. 3 vid detta protokoll.

**Kvantitet.** Vidkommande den kvantitet, vars avsättning staten borde garantera, kan kommittén inskränka sig till att, med hänvisning till vad tidigare här ovan i detta avseende blivit anfört, uttala den mening, att kvantiteten bör för varje producent bestämmas till högst 50 procent av den till avsalu avsedda fabriksmässiga årstillverkning, som efter vad med intyg av någon av statens torvingenjörer visas, är av fabrikanterna förberedd eller igångsatt före 1918 års slut. Dock bör hela den kvantitet, som av staten skulle upphandlas i denna ordning, för närvarande icke överstiga 100,000 ton för år.

**Prisbestämning.** Den mest betydelsefulla för att icke säga avgörande prisreglerande faktorn å bränslemarknaden i dess helhet är utan tvivel stenkolspriset. Det har också syntts kommittén rättvist och lämpligt att låta stenkolspriset vara normerande i förvarande avseende. Redan tidigare har det pris, som av statens järnvägar erlagts för importerade engelska kol, ansetts äga den betydelse som norm, att man torde kunna säga, att statens järnvägars kolinköp varit i stort sett prisreglerande för den svenska östersjömarknaden. En direkt förebild till vad kommittén nu föreslår kan man finna i statens järnvägars avtal om inköp av svenska stenkol, därvid priset bestämts efter liknande grunder. Med åberopande av de erfarenheter, som vunnits i fråga om bränntorvens bränslevärde, finner sig kommittén böra föreslå, att det pris, som bör erläggas vid sådant statsinköp av bränntorv, varom här är fråga, bestämmas till hälften av det medelpris, cif Stockholm, Norrköping, Malmö och Göteborg, per ton importerade stenkol reducerat till kol av 7,000 effektiva värmeenheter per kilogram, som av statens järnvägar erlagts under kvartalet näst före det, då likvid skall göras. Detta stenkolspris bör för varje kvartal publiceras, då därigenom vinnes en viss ledning för bedömning av priset i öppna marknaden å såväl stenkol som torv. Den nu föreslagna normen för prisbestämning skulle tillämpas i de fall, då kolpriset varken är så lågt eller så högt, att nedan angivna minimi-, respektive maximipris skall komma till användning.

**Minimipris.** Kommittén kan emellertid icke tillstyrka, att denna norm för priset å den till staten levererade bränntorven konsekvent tillämpas oberoende av prisläget å stenkol. Man måste nämligen hålla i minnet syftet med hela denna statsgaranti. Det kan ju i korthet anges vara att till en viss grad säkerställa producenten mot förlust vid lågkonjunktur å bränslemarknaden. Skall detta syfte vinnas, lär man få bestämma priset vid lågkonjunktur utan avseende å stenkolspriset och med utgångspunkt från producentens självkostnad. Detta leder till fastställande av ett minimipris i viss relation till tillverkningspriset. Vid bestämmandet av ett sådant minimipris måste man visserligen utgå från tillverkningspriset, då avsikten är att säkerställa producenten mot förlust på grund av lågkonjunktur, men att utan vidare fastställa ett minimipris lika med tillverkningspriset har icke förefallit kommittén rimligt. Å andra sidan kan det ju icke ens ifrågasättas, att statens ingripande skulle under ogynnsamma konjunkturer tillföra producenten mer än en rätt blygsam, såsom skälig ansedd vinst å fabrikationen.

**Tillverkningspriset för bränntorv.** Frågan om tillverkningspriset å bränntorv har varit föremål för utredning av de utav kommerskollegium och lantbruksstyrelsen tillkallade sakkunniga. Enligt vad kommittén inhämtat anslå dessa, efter verkställda undersökningar vid ett antal



fabriker i olika delar av landet, den totala medeltillverkningskostnaden för tillverkningskostnaden under normala förhållanden av lufttorkad maskinberedd torv fritt banvagn å station vid fabriken, inklusive ränta och amortering å anläggningskostnaderna, till 10 à 11 kronor per ton torv av högst 30 procents fuktighetshalt. Dessa siffror avse icke den så kallade Ekelundska metoden, om vilken de sakkunniga ännu icke velat uttala sig. De sakkunniga äro tillika av den uppfattning, att den uppskattade kostnaden vid väl skötta fabriker icke varierar alltför mycket på olika orter inom landet.

Kommittén, som även för egen del sökt bilda sig en uppfattning rörande de verkliga tillverkningskostnaderna under senaste år, har ej funnit anledning frågå det resultat, till vilket de sakkunniga kommit. Härvid bör dock erinras, att under det pågående kriget tillverkningskostnaden icke oväsentligt stegrats på grund av ökade materialpris och högre arbetskostnader, av vilka dock åtminstone de förra i framtiden kunna förväntas återgå till mera normala siffror. Nu är det emellertid uppenbart, att under en så lång tid som tio år tillverkningskostnaden kan tänkas undergå rätt avsevärda växlingar framförallt på grund av växlingar i arbetsprisen. Det har under sådana förhållanden syntts kommittén nödvändigt att söka öppna en möjlighet för reglering av minimipriset. En sådan reglering torde böra ske åtminstone två gånger under kontraktstiden nämligen 1920 och 1924, samt verkställas av en genom statens försorg utsedd nämnd, bestående av tre personer, av vilka en utses på förslag av leverantörerna. Nämndens uppgift skall vara att verkställa noggrann undersökning, huruvida minimipriset med hänsyn till förändrade arbetskostnader bör höjas eller sänkas.

Kommittén har efter prövning av hithörande förhållanden kommit till den slutsatsen, att minimipriset för nu ifrågasatta statsinköp av brännertorv för närvarande synes böra bestämmas till 12 kronor per ton.

I överensstämmelse med den av kommittén här ovan uttalade principiella uppfattningen att, där torvindustrin från statens sida under lågkonjunktur tillförsäkrades en fördel, denna borde kompenseras med en motsvarande förpliktelse gent emot staten, då förhållandena ställa sig mer än vanligt gynnsamma för industrien, har kommittén funnit sig böra föreslå även ett maximipris, avsett att träda i tillämpning, så snart stenkolspriset nått en viss höjd. Att finna en fullt objektiv grund för fixerande av ett dylikt maximipris är givetvis icke möjligt. Omdömet i detta avseende är beroende på, i vilken grad producenten vid sin överenskommelse med staten anses böra äga frihet att utnyttja en inträffande högkonjunktur. Men om man fasthåller den först antydda synpunkten om det rättvisa och rimliga i fördelning av fördelar och förpliktelser, är det tydligt, att en dylik frihet icke kan sträckas hur långt som helst. Kommittén har med hänsyn till ovan framlagda förslag om stenkolspriset som grundval, och efter den beräkning, som varit möjlig i fråga om de sannolika framtida konjunkturerna, funnit sig böra föreslå fastställande av ett maximipris per ton brännertorv, upphandlad i den ordning, varom nu är fråga, av 18 kronor.

Maximipris.

Under förutsättning att stenkolspriset på sätt här ovan angivits blir normerande för priset å den brännertorv staten under nu ifrågasatt tid kan komma att upphandla, så skulle det föreslagna minimipriset vinna tillämpning, så snart stenkols-

Sammanfattning rörande prisbestämningen.

priset nedgått under 24 kronor per ton, och maximipriset likaledes vinna tillämpning, så snart stenkolspriset överstigit 36 kronor per ton. För mellanliggande prislägen är stenkolspriset enligt föreslagna grunder utan vidare normerande.

Kvalitets-  
bestämning.

Vid bedömandet av frågan om föreskrifter rörande kvaliteten av det torvbränsle, som i nu ifrågasatt ordning skulle komma att upphandlas, har man att bygga på en avsevärd praktisk erfarenhet. Med hänsyn till denna har kommittén funnit sig böra föreslå, att den för staten avsedda brännertorven för att anses leveransgill skall vara maskintorv, levereras i stycken och vara hård och fast, så att den kan hanteras utan att smulas sönder. Den bör i övrigt uppfylla följande bestämmelser:

vattenhalt: högst 30 procent;

askhalt i torrt prov: högst 8 procent;

volymvikt: lägst 300 kilogram per kubikmeter vid 30 procent vattenhalt.

Erfarenheten har visat, att fuktighetshalten hos brännertorv avsedd för smärre stationära eldstadsanläggningar icke lämpligen bör överstiga 30 procent, men att torv av denna vattenhalt är att anse som ett fullgott bränsle. För eldning av större ångpanneanläggningar med särskilt konstruerade eldstäder kan emellertid med tillfredsställande teknisk effekt användas brännertorv med upp till 40 procent vattenhalt. Därför bör även enligt kommitténs uppfattning beträffande vattenhalten göras det medgivandet, att när fråga är om leverans av torvbränsle för större anläggning, till exempel en större ångpanna, dylikt bränsle må, i särskilda fall och efter den upphandlande myndighetens beprövande, kunna hålla ända upp till 40 procent vattenhalt, varvid likväl iakttages, att de enligt förestående bestämda priserna böra sänkas med 1.5 procent för varje procent vattenhalt över 30 procent.

I sammanhang med prövning av hithörande frågor har kommittén jämväl till behandling upptagit frågan om premiering av brännertorv med lägre fuktighetshalt än 30 procent. Kommittén har genom verkställd utredning konstaterat, att torv med 25 procent fuktighetshalt har 8 procent högre bränslevärde än torv med 30 procent fuktighetshalt, varför redan av sådan anledning en premie kan sägas vara jämväl ur köparens synpunkt rimlig. Härtill kommer, att torvens vikt minskas i samma mån som fuktighetshalten sjunker, varför leverans av torv med lägre vattenhalt än den föreskrivna tillskyndar producenten en direkt förlust, för så vitt icke minskning i vattenhalten premieras. Att nu anförda förhållanden redan ekonomiskt hava en rätt ansevärd betydelse, framgår däraf, att om man utgår från föreslagna 30 procent vattenhalt, så betyder 5 procent minskning av vattenhalten en värdeökning per ton av cirka 1 krona vid föreslaget minimipris, och cirka kronor 1.50 vid föreslaget maximipris, allt ur synpunkten av bränslevärdet. Sett från fabrikantens synpunkt betyder en dylik minskning i vattenhalten genom däraf förorsakad minskning av torvens vikt en förlust, som per ton uppgår till cirka kronor 0.85 vid det föreslagna minimipriset och till cirka kronor 1.20 vid det föreslagna maximipriset. Ur synpunkten av det önskvärda i att inom landet få till stånd en tillverkning av brännertorv av bästa möjliga kvalitet och bland annat därigenom undanröja en del av den fördom, som otvivelaktigt kan sägas finnas emot detta slag av bränsle, har kommittén funnit denna fråga värd allt beaktande. Då emellertid syftet med hela kommitténs framställning är att om möjligt få till stånd sådana omedelbara åtgärder, som kunna främja en hastig utveckling av landets

brännortvindustrial, och ett bestämt föreläggande i nu angivna syfte för den upphandlande myndigheten enligt kommitténs mening skulle försvåra den med upphandlingen förenade kontrollen, har kommittén för det närvarande velat inskränka sig till att uttala den önskan, att den upphandlande myndigheten måtte taga i övervägande, huruvida icke i särskilda fall en premie skulle kunna komma i fråga för den producent, som levererade torv med en fuktighetshalt understigande 25 procent.

I den mån det är möjligt måste redan nu tagas i betraktande dels den kostnad, som bör beräknas för magasinering, transport och distribution till olika institutioner av den brännort, som eventuellt skulle komma att upphandlas för statens räkning, och dels genom vilket organ staten skulle verkställa en dylik upphandling. Upphandling,  
transport och  
distribution.

Den myndighet, som enligt kommitténs uppfattning bäst skulle lämpa sig för ett utövande av dessa funktioner såväl ur transportsynpunkt som ock med hänsyn till teknisk kompetens och eget bränslebehov för stationära ändamål, är järnvägsstyrelsen. Kommittén styrkes än mera i denna uppfattning därigenom, att denna myndighet redan tidigare verkställt upphandling för andra statsinstitutioner av kolbränslen. Efter den utredning, som kunnat medhinnas, har kommittén kommit till den övertygelsen, att distributions- och transportkostnader, för den händelse statens järnvägar bleve det förmedlande organet, icke skulle för konsumenten oskäligt fördyra torvbränslet. Kommittén förutsätter härvid, att bränslet komme att distribueras till sådana statens verk och inrättningar, som äro belägna på minsta möjliga avstånd från produktionsorten, detta med hänsyn därtill, att torvbränslet visat sig icke kunna draga några mera avsevärda fraktkostnader.

Kommittén vill slutligen starkt betona vikten av att, i sammanhang med ett eventuellt vidtagande av de åtgärder, vilka här blivit ifrågasatta, uttrycklig föreskrift meddelas om skyldighet för vederbörande verk och inrättningar att använda torv som bränsle i den utsträckning, att det sålunda upphandlade bränslet verkligen kommer till avsedd användning.

Med åberopande av vad sålunda anförts får kommittén föreslå:

*att* för statens räkning må, under förutsättning att säljare finnas därtill villiga, under åren 1916 och 1917 avslutas kontrakt med torvfabrikanter inom landet om inköp av tillsammans högst 100,000 ton lufttorkad brännort (maskintorv) att levereras årligen under tio år räknat från den tid, om vilken överenskommelse kan träffas, dock senast från den 1 juli 1919;

*att* den av staten upphandlade kvantiteten brännort må, i den mån detta låter sig göra, så fördelas mellan fabrikena, att varje fabrik erhåller rätt att till staten försälja intill 50 procent av den tillverkning av salort, som genom intyg av någon statens torvingenjör kan styrkas vara igångsatt eller förberedd före 1918 års utgång;

*att* det pris, som vid dylik upphandling skall av staten erläggas, må fastställas till hälften av det medelpris, som under näst föregående kvartal av statens järnvägar erlagts för stenkol med 7,000 effektiva värmeenheter cif Stockholm, Norrköping, Malmö och Göteborg, dock att, då det så beräknade stenkolspriset per ton understiger 24 kronor, priset å ton brännort skall vara 12 kronor och då stenkolspriset per ton överstiger 36 kronor, priset å ton brännort skall vara 18 kronor;

att alla priser beräknas fritt å järnvägsvagn vid fabriken;

att det så bestämda stenkolspriset må genom järnvägsstyrelsens försorg i allmänna tidningarna publiceras minst en gång varje kvartal;

att det fastställda minimipriset skall underkastas revision, en gång före utgången av år 1920 och en gång före utgången av år 1924, av en genom statens försorg utsedd nämnd av tre personer, bland vilka en skall utses efter förslag av leverantörerna:

att den torv, som på dylikt sätt upphandlas, skall vara maskintorv, levereras i stycken, vara hård och fast, hålla en vattenhalt av högst 30 procent och en askhalt vid torrt prov av högst 8 procent samt hava en volymvikt av lägst 300 kilogram per kubikmeter vid 30 procent vattenhalt, med rätt dock för den upphandlande myndigheten att i visst fall godtaga vara av upp till 40 procent vattenhalt, därvid likväl det pris, staten skall erlägga, skall minskas med 1.5 procent för varje procent, varmed vattenhalten överstiger 30 procent;

att ifrågavarande upphandling, ävensom därav föranledd kontroll, magasinering, transport och distribution av torvbränsle, skall omhänderhavas av järnvägsstyrelsen,

samt att föreskrift måtte meddelas därom, att statens verk och inrättningar i nödig utsträckning bliva skyldiga att använda torv som bränsle, därvid i främsta rummet böra ifrågakomma sådana verk och inrättningar, som i förhållande till produktionsorten hava det fördelaktigaste läget.»

*Utlåtanden.*

Över kommitténs framställning i nu förevarande avseende hava infordrade utlåtanden under år 1916 avgivits av ett flertal ämbetsverk och statsinstitutioner.

Därvid hava stuteriöverstyrelsen, styrelsen för centralanstalten för försöksväsendet på jordbruksområdet, lotsstyrelsen och generaltullstyrelsen förklarad torveldning för vederbörande statsinstitutioners del olämplig och förty för dess del avstyrkt den ifrågasatta statsgarantin.

Utan att direkt avstyrka, anse dock lantmäteristyrelsen, chefen för Sveriges geologiska undersökning, chefen för rikets allmänna kartverk, riksbibliotekarien, vetenskapsakademien samt överintendenten och chefen för nationalmuseum det vara för närvarande omöjligt eller åtminstone i hög grad ofördelaktigt att använda torvbränsle i de till deras institutioner hörande lokaler.

Överintendentsämbetet har såsom eget utlåtande åberopat ett yttrande av ingenjören W. Dahlgren, vari denne sammanfattar sin mening sålunda:

»Jag kan således ej annat än avstyrka den föreslagna allmänna garantin till torvfabrikanter, vilken skulle gälla, var än deras fabriker vore belägna. Om däremot efter prövning vid vissa statens större verk och inrättningar det skulle finnas, att torveldning utan alltför stora förändringar av pannanläggning kunde anordnas, och det tillika kunde visas, att torv från viss fabrik sannolikt icke skulle ställa sig dyrare än stenkol, så vore ju den föreslagna garantien fullt affärsmässigt

på sin plats. En sakkunnig undersökning i berörda hänseende borde verkställas på alla sådana platser, som syntes hava förutsättning för att torveldning skulle löna sig.»

Riksarkivarien har, under förutsättning att frågan om ändringar i eldstäder samt om upplagsplatser m. m. kunde ordnas, ansett hinder icke möta för en årlig garanterad förbrukning i riksarkivet av viss kvantitet torv.

Marinförvaltningen, som inhämtat yttranden från stationsbefälhavare och varvschefer m. fl., har anmärkt, att det föreslagna minimipriset av 12 kronor syntes alltför högt, ifall stenkolspriset åter bleve mera normalt, samt har ansett sig på frågans nuvarande ståndpunkt ej kunna garantera någon viss årsavsättning av bräntorv för marinens räkning. Ämbetsverket har dock förklarat sig villigt att på allt sätt understödja vidare försök för vinnande av klarhet, i vilken omfattning bränslebehovets tillgodoseende för framtiden kunde baseras på bräntorv, och hemställt, att kommittén måtte få i uppdrag att härom förhandla med ämbetsverket.

Arméförvaltningen yttrar:

»I detta avseende får arméförvaltningen anföra, att ämbetsverket icke har något att erinra mot införandet av torveldning i redan befintliga kasernetablissemang och andra av armén disponerade byggnader, under förutsättning att eldstäderna anordnas så, att de komma att lämpa sig för torveldning, samt att å de ställen, där sådan eldning kan ifrågakomma, uppföras erforderliga skjul för torvens förvaring. Någon närmare utredning angående den utsträckning, i vilken torveldning sålunda eventuellt skulle kunna redan nu införas, de åtgärder, som härför behöva vidtagas, samt uppkommande kostnader ser sig emellertid arméförvaltningen icke i tillfälle att nu lämna, då en sådan utredning, vilken måste göras särskilt för varje etablissemang, dels skulle taga lång tid i anspråk och dels medföra icke obetydliga kostnader, bland annat, därigenom att det bleve nödvändigt att i varje fall tillkalla sakkunnig person för uppgörande av erforderliga förslag och kostnadsberäkningar.»

Generalpoststyrelsen ställer sig välvillig mot tanken på statsgaranti och anför, att sedan utredning vunnits om de platser, där bräntorvberedning förekomme, och om tillverkningens storlek på varje plats, borde tagas under övervägande, inom vilka postlokaler torv lämpligen borde komma till användning. Torv syntes i allmänhet kunna utan större svårighet eller extra kostnader begagnas i vanliga kakelugnar och järnkaminer, varemot vid centraluppvärmning större och dyrbarare omändringar för torveldning tarvades.

Även telegrafstyrelsen har förklarat sig i princip icke hava något att erinra mot uppvärmning av telegrafverkets lokaler med torv och ansett, att detta kunde ske utan särskilda åtgärder i lokaler utan cen-

traluppvärmning. För lokaler med sådan värmeledning fordrades däremot särskilda anordningar jämte större upplagsplatser, varförutom eldarpersonalen behövde fördubblas. Styrelsen har emellertid förklarat sig beredd att i den utsträckning, som kunde finnas lämplig, övergå till torveldning.

Fångvårdsstyrelsen har ansett torv icke kunna utan avsevärda kostnader användas i vanliga kakelugnar, vilka förekomme i personalens tjänstebostäder, och att torv därför borde ifrågakomma huvudsakligen för uppvärmning av själva fångvårdsanstalterna. Styrelsen har härom yttrat:

»Såsom framgår av i styrkt avskrift bifogade yttrande av styrelsens biträdande arkitekt är emellertid vid en del fångvårdsanstalter, nämligen centralfängelset i Växjö, straffängelserna i Stockholm, Karlskrona, Linköping, Vänersborg och Mariestad samt delvis centralfängelset i Malmö, uppvärmningsanordningarna sådana, att desamma icke kunna användas för eldning med torv. Vid de övriga fångvårdsanstalterna kan däremot torv — om också ej utan vissa olägenheter eller vidtagande av ändringsarbeten — komma till användning såsom bränsle.

Vid så gott som alla fångvårdsanstalterna äro emellertid befintliga ved- och kolkällare icke tillnärmelsevis tillräckliga för magasinering av anstalternas årsbehov av torv. Därest icke den för anstalterna behöfliga torven kan levereras successivt i mån av behov, måste därför särskilda torvbodar uppföras vid anstalterna, vilket måste medföra avsevärda kostnader, särskilt som bodarna för torvens skyddande mot fukt torde böra vara väl ombonade. Härtill kommer, att vid en del anstalter utrymme för uppförande av dylika bodar åv tillräckligt omfång saknas, i följd varav plats för desamma måste förvärfvas utanför nuvarande tomtområden.

Emellertid har styrelsen med beaktande av önskvärdheten av torvbränslets användande funnit sig böra, där så utan olägenhet kunnat ske, hålla möjligheten öppen för användande av dylikt bränsle. Genom nyligen utfärdad kungörelse för infordrande av anbud å utförande av ny värmeanläggning vid centralfängelset å Långholmen har styrelsen infordrat anbud alternativt å ångpannor avsedda endast för eldning med koks eller kol och å pannor, som även kunna eldas med torv; och vill styrelsen vid ersättande under de närmaste åren av förslitna ångpannor vid övriga fångvårdsanstalter, vilka genom sitt läge kunna ifrågakomma för eldning med torv, tillse, att för sådan eldning lämpliga pannor anskaffas.»

Medicinalstyrelsen har anfört:

»De under medicinalstyrelsens förvaltning stående anläggningar, där torveldning kan ifrågakomma, äro statens anstalter för sinnessjuka. Eldningen vid ifrågavarande anstalter sker huvudsakligen från större värme- och kraftcentraler, vilka i allmänhet utgöras av ång- eller varmvattenpannor av plåt med invändiga eldrör eller murade eldstäder. Vid mindre ansträngande eldning torde alla dessa centraler kunna eldas med torv, utan att någon avsevärd förändring av eldstäderna därför behöver företagas.

Hittills har emellertid torv icke kommit till användning annat än vid hospi-

talen i Växjö, Vadstena och Lund. Den sammanlagda torvåtgången vid statens hospital var under år 1915 omkring 1,100 ton och beräknas i år komma att utgöra omkring 1,600 ton. Denna torvåtgång torde kunna ökas rätt avsevärt jämväl utan att mera omfattande förändringar i eldstadsanordningarna vidtagas. En nödvändig förutsättning för en mera betydande ökning av torvkonsumtionen vid hospitalen är emellertid, att transportförhållandena så ordnas, att en tillfredsställande tillförsel av torv till anstalterna kan äga rum, då ju torven på grund av sin skrymmande beskaffenhet ställer stora krav på transportmedlen. Härjämte erfordras uppförande av torvlador vid en del anstalter.

I fråga om mängden av den torv, som skulle kunna vid statens hospital förbrukas, ställer sig detta väsentligt olika för det fall, att allenast mindre väsentliga förändringar i eldningsanordningarna göras, och för det fall, att man anser sig böra vidtaga mera genomgripande förändringar i förenämnda anordningar. Därest allenast mindre väsentliga förändringar i eldningsanordningarna göras, torde statens hospital och asyler kunna driva upp sin torvförbrukning intill 10,000 ton om året. Skulle däremot till torveldningens befrämjande mera genomgripande förändringar i eldstäderna vidtagas, så att torven komme att vid de större hospitalen i södra och mellersta Sverige användas såsom huvudbränsle, skulle förbrukningen av torv för hospitalens vidkommande sannolikt kunna uppdrivas till omkring 20,000 ton och under förutsättning av verkligt goda transportförhållanden kanske ännu något högre.

Beträffande de nyss berörda, mera genomgripande förändringar i eldstäderna, som äro erforderliga för torvens användning såsom huvudbränsle, torde ifrågasättande förändringar bliva rätt dyrbara, men är medicinalstyrelsen för närvarande icke i tillfälle att lämna någon utredning angående kostnaden för förändringarna i fråga.

Mot torvkommitténs förslag i fråga om statsgaranti för avsättning av bränn-torv har medicinalstyrelsen icke något att erinra, och anser sig styrelsen kunna, under förutsättning att transporten och distributionen av torven på ett tillfredsställande sätt ordnas, för sin del garantera en avsättning av 10,000 ton, vilken kvantitet, därest ovan omnämnda förändringar av eldstäder genomföras, efterhand torde kunna ökas intill 20,000 ton.»

Järnvägsstyrelsen har i ärendet avgivit ett vidlyftigt utlåtande, varur följande må anföras:

»Sedan lång tid tillbaka användes bränntorv vid statens järnvägar såsom bränsle i stationära eldstäder, i den mån leverans av fullgod sådan kunnat erhållas till skäligt pris. Erfarenheten har därvid visat, att torv såsom bränsle är mindre fördelaktig än stenkol och koks, samt i vissa fall medför ökade kostnader. Därtill kommer kostnaden för omändring av eldstäderna för torveldning eller utbyte av för detta bränsle olämpliga kaminer. Ehuru en ökad användning av torv sålunda kommer att medföra en ökning i statens järnvägars utgifter, åtminstone så snart priset å stenkol nedgår under den gräns, nämligen 36 kronor, under vilken det av kommitterade föreslagna maximipriset å torv icke längre skall tillämpas, har järnvägsstyrelsen, med hänsyn till vikten av att åstadkomma en ökad tillverkning av inhemskt bränsle, icke något att erinra mot att använda bränntorv i större utsträckning än hittills såsom bränsle i stationära eldstäder. Järnvägsstyrelsen finner även lämpligt, att staten åt tillverkarna lämna garanti för avsättning under vissa

är av en viss del utav deras tillverkning. Fabrikerna böra givetvis å sin sida förbinda sig att å därför bestämda tider leverera ett jämnt och gott fabrikat, på det att de statens verk, som inrättat sina eldstäder för torveldning, icke må bliva utan bränsle på grund av försummad leverans eller leverans av underhållig vara.

För bedömande av statens möjlighet till förbrukning av bränntorv har kommittén lämnat en sammanställning av medelbränsleförbrukning per år i stationära eldstäder vid statens verk och inrättningar i samtliga län från och med Kopparbergs och Gävleborgs och söderut. Totalsumman reducerad till torv utgör enligt denna sammanställning 191,304 ton. Kommittén synes sålunda hava tänkt sig, att ungefär hälften av denna totala bränsleförbrukning skall utbytas mot torv. På vilket sätt den ifrågasatta mängden 100,000 ton bör fördelas i de skilda länen, framgår däremot icke av kommittébetänkandet.

Av tekniska skäl kan givetvis i flera fall, såsom kommittén även framhåller, nu använda bränsleslag icke alls eller endast med svårighet utbytas mot torvbränsle. Vidare torde det icke vara lämpligt, att staten helt och hållet gör sig beroende av torvbränsle utan fortfarande i viss utsträckning även har tillgång till andra bränsleslag. Den bränslemängd, som kan utbytas mot torv, bliver sålunda mindre än den i bilagan för varje län angivna bränsleförbrukningen.

Av den lämnade sammanställningen länsvis rörande den för år 1916 planerade tillverkningen av salutorv och medelbränsleförbrukningen vid statens verk och inrättningar framgår visserligen, att förbrukningen i samtliga län, utom Kristianstads, överstiger 50 procent av tillverkad salutorv med så stor mängd, att transport till annat län icke för närvarande behöver befaras från andra än det ovannämnda. Huru detta kan komma att ställa sig, då den av kommittén beräknade ökade tillverkningen kommit till stånd, är för närvarande omöjligt att avgöra. Kommittén anser dock, att man knappast torde behöva antaga överskott i produktionen för andra län än de båda skånska, och att detta överskott utan orimliga fraktkostnader torde kunna distribueras i närliggande län, där underskott antagligen fortfarande kommer att förefinnas.

Det torde emellertid ligga nära till hands att antaga, att de nuvarande fabrikererna i södra landet, även i andra län än de skånska, i första rummet komma att öka sin tillverkning i avsevärd grad. Vidare är det säkerligen föga antagligt, att torvtillverkningen i landets mellersta län bliver så stor, att 50 procent av salumängden kommer att fylla statens behov inom vart och ett av dessa län. Med hänsyn till vad ovan sagts, att icke hela den för varje län angivna bränslemängden kan utbytas mot torv, torde det sålunda icke vara orimligt att antaga, att torven i flera fall måste transporteras avsevärd vägsträcka, därest den av kommittén ifrågasatta mängden skall upphandlas, och producenterna garanteras avsättning av 50 procent av sin salutorv. Givetvis skola sådana verk och inrättningar, som äro belägna på minsta avstånd från produktionsorten, i första rummet förses med torv från densamma. Detta förutsättes även av kommittén, som samtidigt framhåller, att torvbränslet visat sig icke kunna draga några mera avsevärda fraktkostnader. Kommittén synes sålunda icke tänkt sig, att längre transportvägar skola behöva förekomma.

För ett tillförlitligt bedömande av spörsmålet ifråga anser järnvägsstyrelsen nödvändigt, att i första rummet kännedom erhålles om, huru stor mängd av nu an-



vänt bränsle verkligen kan utbytas mot torv. Järnvägsstyrelsen håller därför före, att alla statens verk och inrättningar inom de av kommittén angivna länen böra erhålla uppdrag att snarast möjligt utreda och lämna uppgift å huru stor mängd bräntorv, som kan förbrukas för år å varje plats, ävensom att uppgiva den järnvägsstation, varest torven lämpligen kan mottagas.

Järnvägsstyrelsen verkställer för sin del för närvarande en sådan utredning, vad statens järnvägar beträffar, och kommer, sedan denna slutförts, att till Eders Kungl. Maj:t överlämna en uppgift å den mängd bräntorv, som kan förbrukas vid statens järnvägar.

Då det enligt järnvägsstyrelsens mening är att befara, att avsevärda transportväglängder kunna komma ifråga, om en mängd av upp till 100,000 ton bräntorv skall kunna förbrukas vid statens verk och inrättningar, synes det styrelsen vidare erforderligt, att det klargöres, huru mycket det av staten använda torvbränslet bör få fördyras genom transportkostnad.

— — —. Järnvägsstyrelsen får därför framhålla, att en maximitransportväg, utöver vilken transport av torv för statens behov icke må annat än undantagsvis ifrågakomma, bör fastställas, och får för sin del föreslå, att denna transportväg bestämmes till 100 km.

I detta sammanhang anser sig järnvägsstyrelsen böra framhålla, att användning av torv bör i första hand ske inuti landet, dit importerat bränsle fördyras till följd av järnvägstransport.

På grund av vad nu anförts anser järnvägsstyrelsen, att den mängd bräntorv för år, som staten bör förbinda sig att upphandla av varje torvfabrikant, icke bör fastställas, förrän dels förbrukningsmängden och mottagningsstationer för varje verk och inrättning bliva kända, dels en maximitransportväg blivit fastställd.

För frågans slutliga bedömande bör naturligtvis kännedom föreligga om, varest och med vilka mängder torv kommer att levereras. Detta torde dock icke kunna vinnas, förrän utbudande skett, och fabrikanternas erbjudande inkommit.

I övrigt har järnvägsstyrelsen icke något att erinra mot att för statens räkning avslutas kontrakt med torvfabrikanter om årlig leverans av tillsammans högst 100 000 ton lufttorkad bräntorv att fördelas mellan fabrikanterna, så att varje fabrik erhåller rätt att försälja intill 50 procent av sin salutorv, under förutsättning att staten icke behöver transportera torven längre väg från leveransorten.

Järnvägsstyrelsen har icke något emot, att kontrakt avslutas med varje torvfabrikant för en tid av 10 år, räknat från den tid, om vilken överenskommelse kan träffas, dock senast från den 1 juli 1919.

Kommittén föreslår, att det pris, som av staten skall erläggas för levererad torv, må fastställas till hälften av det medelpris, som under näst föregående kvartal av statens järnvägar erlagts per ton importerade stenkol reducerat till kol av 7,000 effektiva värmeenheter per kg. cif Stockholm, Norrköping, Malmö och Göteborg.

Dessa grunder för prisbestämningen finner järnvägsstyrelsen i huvudsak vara lämpliga. — — —. Förutom till Malmö importeras för statens järnvägar avsevärda mängder stenkol över Hälsingborg, varför järnvägsstyrelsen får hemställa, att till denna hamn levererade stenkol även få medtagas vid beräkning av medelpriset per ton. Bestämmandet av priset å till statens järnvägar levererade svenska sten-

kol, vilket varit kommitténs förebild, sker också efter medelpriset å vissa till Stockholm, Norrköping, Malmö, Hälsingborg och Göteborg levererade kolsorter.

För att säkerställa producenten mot förlust vid lågkonjunktur å bränslemarknaden bör givetvis ett minimipris oberoende av stenkolspriset fastställas. Denna fördel för torvindustrien bör å andra sidan, såsom kommittén säger, kompenseras med en motsvarande förpliktelse emot staten i form av maximipris, då förhållandena ställa sig mer än vanligt gynnsamma för torvindustrien.

Kommittén har föreslagit ett minimipris av 12 kronor per ton. Järnvägsstyrelsen har icke något emot, att detta pris för närvarande fastställs, i synnerhet som enligt kommitténs mening en reglering av detsamma skall företagas före år 1920, inom vilken tid det knappast är antagligt, att läget å bränslemarknaden bliver sådant, att det nu föreslagna minimipriset behöver tillämpas.

Reglering av minimipriset är givetvis erforderlig under den 10-åriga kontraktstiden, och kommittén har föreslagit, att detta skall verkställas åtminstone 1920 och 1924 av en nämnd bestående av 3 personer. Som emellertid högst olika meningar kunna göra sig gällande, dels huru ett för en mängd under olika förhållanden arbetande fabriker gällande gemensamt försäljningspris skall beräknas, dels rörande innebörden av skälig vinst, hade det varit önskligt, att kommittén angivit, huru minimipriset enligt dess mening bör beräknas för att tjäna nämnden till ledning vid dennas blivande arbete.

Mot det föreslagna maximipriset av 18 kronor per ton har järnvägsstyrelsen icke något att erinra.

Prisen skola enligt kommitténs förslag avse leverans fritt å järnvägsvagn vid fabriken. Härvid vill järnvägsstyrelsen endast fästa uppmärksamheten på, att kostnad för torvens omlastning från vagn å smalspårig bana till vagn å normalspårig bana kan i vissa fall ifrågakomma.

De av kommittén föreslagna kvalitetsbestämmelserna anser järnvägsstyrelsen vara väl avpassade. Enligt kommitténs uppfattning må den upphandlade myndigheten i visst fall kunna godtaga vara av upp till 40 procent vattenhalt, därvid likväl priset skall minskas med 1.5 procent för varje procent, varmed vattenhalten överstiger 30 procent. Lämpligheten att elda med torv av så hög vattenhalt, detta må vara även i stora ångpannor, torde kunna starkt ifrågasättas, och detta bör givetvis icke ske i större omfattning, förrän ingående försök utförts med sådan torv såsom bränsle. I varje fall bör det tillkomma den mottagande och förbrukande myndigheten och icke den upphandlande myndigheten att pröva, huruvida torv av nämnd beskaffenhet kan godtagas, ty om järnvägsstyrelsen i enlighet med kommitténs förslag skall upphandla all torv för statens behov, kan styrelsen naturligtvis icke beträffande andra verks än statens järnvägars behov bedöma, om bränntorv med högre vattenhalt än 30 procent är ändamålsenlig i särskilda förekommande fall. Det bör likaledes vara den mottagande myndigheten, som bör taga i övervägande, huruvida i särskilda fall en premie skall kunna ifrågakomma för torv med en fuktighetshalt understigande 25 procent.

Kommittén föreslår, att ifrågavarande upphandling av torv, ävensom därav föranledd kontroll, magasinering, transport och distribution av densamma, skall omhänderhavas av järnvägsstyrelsen. Såsom skäl härtill anför kommittén bland annat, att järnvägsstyrelsen redan tidigare verkställt upphandling för andra statsinstitutioner av kolbränslen.

Tillhandahållandet av kolbränslen åt andra verk och inrättningar från statens järnvägars upplag är emellertid icke fullt jämförbart med en blivande gemensam upphandling av torv för alla statsinstitutioner. Beträffande kolbränslen inköpas desamma i sådana mängder för statens järnvägars eget behov, att det tillägg, som erfordras för tillhandahållandet till andra verk och institutioner, bliver jämförelsevis obetydligt. Ifrågavarande tillhandahållande i mån av därom framställd önskan sker från å linjen befintliga upplag, anordnade för tillgodoseende av järnvägsdriften. Vad torv beträffar behöver järnvägsstyrelsen givetvis icke så synnerligen stora lager för egen räkning på varje plats, och att lägga torv i upplag för andra statsinstitutioners behov torde, såsom längre fram skall påvisas, icke vara att tillråda. — — —

Då här sålunda är fråga om en vittomfattande centralupphandling av en för åtskilliga statens verk och inrättningar erforderlig svensk vara, synes ärendet beträffande upphandlingens handhavande lämpligen böra överlämnas till de inom finansdepartementet tillkallade sakkunniga för utredning angående ökad centralisering vid upphandling för statens räkning. Intilldess frågan på grund av deras blivande förslag eventuellt kan komma att lösas på annat lämpligt sätt, är järnvägsstyrelsen dock beredd att verkställa ifrågavarande upphandling.

Upphandlingen och samarbetet med övriga statsinstitutioner, som enligt järnvägsstyrelsens mening bör ordnas på enklaste sätt, synes kunna ske såsom i det följande anges. Sedan järnvägsstyrelsen efter erhållen uppgift å de skilda verkens och inrättningarnas behov av bränntorv per år avslutat kontrakt med torvfabrikanterna och upprättat tablå över, från vilken fabrik varje förbrukare skall erhålla torv, överlämnas avskrifter av såväl kontrakt som tablå till vederbörande myndigheter. Dessa skola därefter hava att rekvirera sitt behov från den å tablån angivna leverantören eller i vissa fall på dennes anmälan om leverans mottaga torv och att likvidera verkställda leveranser direkt till leverantören i enlighet med det av järnvägsstyrelsen kungjorda kolpriset under näst föregående kvartal. Fraktkostnaden kommer på detta sätt att, som sig bör, direkt drabba mottagaren för varje parti.

Vid varje förbrukningsställe bör naturligtvis finnas magasinsutrymme eller annan anordning för upplag i så stor utsträckning, att torv för 3 à 4 månaders behov kan mottagas på en gång. För mindre förbrukare kan utrymmet påtagligen inskränkas till en vagnslast, vilket dock, icke minst med hänsyn till transportkostnaden, måste anses vara minsta leveransparti, som bör komma i fråga. Endast i händelse en institution med liten förbrukning efter överenskommelse med en större förbrukare på samma ort kan erhålla sitt behov samtidigt med denne eller från hans upplag, torde mindre lagerutrymme vara möjligt.

Det förefaller, som om kommittén tänkt sig, att levererad torv skall magasineras vid statens järnvägar för att senare distribueras till förbrukande verk och inrättningar. Järnvägsstyrelsen skulle i sådant fall behöva låta uppföra torvlador å stationer, där torv skulle komma att uppläggas i större mängd. Det måste dock anses vara alldeles förkastligt och föga affärsmässigt, att torven först skulle mottagas och lossas i upplag vid statens järnvägar för att därefter upplastas och ånyo transporteras, denna gång till förbrukaren, kanhända samma väg åter, som den kommit från leverantören. Uppförandet av lämpliga magasin eller torvlador, där upplagsplats icke redan finnes, föranleder endast engångskostnad, vare sig det sker vid varje förbrukningsställe eller vid statens järnvägar, under det att distribution från

upplag vid statens järnvägar kommer att medföra dryga kostnader varje år för lossning, upplastning och transporter.

Enligt järnvägsstyrelsens bestämda mening bör således upplagsskjul eller torvlada finnas vid varje förbrukande verk eller inrättning.

Kontrollen, att levererad torv uppfyller bestämmelserna angående fordringarna å densamma, synes de mottagande myndigheterna själva mycket väl kunna ombesörja med anlitande av handelskemister och kemiska stationer, som numera finnas i flera av landets städer. Järnvägsstyrelsens laboratorium står naturligtvis även till förfogande att på begäran utföra undersökningar. — — —

Skulle det icke låta sig göra eller icke visa sig lämpligt, att kontrollen sker genom de mottagande myndigheternas försorg, kan järnvägsstyrelsen givetvis omhänderhava erforderlig besiktning och undersökning av all torv, som levereras till staten. Sedan ett torvparti efter undersökning å laboratoriet blivit godkänt, skulle styrelsen i sådant fall hava att överlämna provningsresultatet till den eller de myndigheter, som enligt förut omnämnda tablå skola erhålla torv från ifrågavarande fabrik, för att tjäna till ledning vid räkningarnas likviderande. Järnvägsstyrelsen kan emellertid, såsom förut framhållits, svårigen godkänna för andra verk avsedd torv med högre fuktighetshalt än 30 procent. De för järnvägsstyrelsen uppkomna kostnaderna för provtagning och undersökning m. m. jämte kostnaderna för verkställande av själva upphandlingen kunna i så fall en gång årligen debiteras alla andra torvförbrukande statsinstitutioner med belopp i förhållande till av var och en mottagen torvmängd.

Järnvägsstyrelsen får slutligen framhålla nödvändigheten av, att myndigheterna åläggas skyldighet att ovillkorligen mottaga den mängd torv, som var och en uppgivit sig kunna förbruka per år, på det att järnvägsstyrelsen icke såsom den upphandlande myndigheten i annat fall må bliva nödsakad att för egen del mottaga större mängd än som med rimlig transport kan förbrukas vid statens järnvägar.

Under återopande av vad nu anförts och med anslutning till kommitténs förslag i övrigt får järnvägsstyrelsen sålunda uttala sig för,

att vederbörande myndigheter anbefallas verkställa utredning angående varest och till vilken mängd per år torv kan förbrukas vid statens inom samtliga län från och med Kopparbergs och Gävleborgs och söderut belägna verk och inrättningar samt angående vid vilken järnvägsstation torven i varje fall bör mottagas;

att det måtte fastställas en maximiväglängd, utöver vilken levererad torv icke må transporterats till förbrukningsorten;

att den av staten upphandlade mängden må, sedan resultaten av nämnda utredningar blivit kända, så fördelas mellan fabrikena, att varje fabrik erhåller rätt att till staten försälja intill 50 procent av sin salutorv, därest denna mängd kan förbrukas vid statens verk utan att transporterats på järnväg längre än den fastställda maximiväglängden;

att till statens järnvägar cif Hälsingborg levererade stenkol medtagas vid beräkning av medelpriset å stenkol i och för bestämmandet av priset å torv i enlighet med kommitténs förslag i övrigt;

att kommittén anbefalles angiva, huru minimipriset enligt dess mening bör beräknas;

att, tills på grund av centralupphandlingssakkunnigas utredning annorlunda

kan bliva beslutat, upphandling och fördelning av all för statens verk erforderlig torv omhänderhaves av järnvägsstyrelsen i enlighet med styrelsens i det föregående framlagda förslag;

att varje mottagande myndighet själv ombesörjer kontrollen av levererad torv;

att förvaringsrum skall finnas hos varje torvförbrukande verk och inrättning;

att järnvägsstyrelsen endast behöver magasinera torv för eget behov;

att föreskrift måtte meddelas därom, att myndigheterna skola vara skyldiga att ovillkorligen mottaga den mängd torv, som uppgivits erforderlig för varje verk och inrättning.»

Det bör även anmärkas, att arméns kasernbyggnadsnämnd förordat inrättande av anordningar för torveldning i de kaserner, som äro under byggnad.

Med anledning av de sålunda avgivna utlåtandena återremitterades ärendet till torvkommittén, som i yttrande den 21 februari 1917 anfört följande:

*Torvkom-  
mittén.  
21/2 1917.*

»Om man bortser från vissa detaljanmärkningar, vilka senare skola upptagas till granskning, hava samtliga myndigheter med undantag av sju, funnit sig böra i princip tillstyrka de avgivna förslagen, varjämte åtta ämbetsverk förklarar sig beredda att för egen del införa torveldning. Det bör anmärkas, att bland dessa senare ingå de ojämförligt största förbrukarna av bränsle i stationära eldstäder bland statens verk och inrättningar, nämligen medicinalstyrelsen, järnvägsstyrelsen och arméförvaltningen. Enbart dessa tre myndigheter representera mer än 150,000 ton torvbränsle eller omkring 75 procent av statens ifrågavarande totala bränsleförbrukning. Därutöver hava marinförvaltningen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, fångvårdsstyrelsen och riksarkivarien förklarar, att för dessa verks vidkommande hinder ej möter för garanterande av viss årlig avsättning av torvbränsle, varjämte arméns kasernbyggnadsnämnd förordat inrättande av anordningar för torveldning i under byggnad varande kaserner.

Under sådana förhållanden synes det kommittén, som om de principiella betänkligheter eller yttringar av obenägenhet att för egen del införa torveldning, som framförts av ett antal myndigheter, representerande en ringa bråkdel av den totala statsförbrukningen, icke kunna tillmätas avgörande betydelse vid bedömande av förslaget. Kommittén anser emellertid, att de ur ekonomisk synpunkt framförda betänkligheterna mot införande av torveldning väsentligen bero på förbiseende eller underskattande av frågans allmänna innebörd. Beträffande erinringarna mot införande av torveldning exempelvis i verk belägna i Stockholm på grund därav, att fraktkostnaderna skulle komma att ställa sig orimligt höga, vill kommittén endast åberopa vad i sådant avseende innehålles i kommitténs förslag, vilket i denna punkt är av följande lydelse: »att föreskrift måtte meddelas därom, att statens verk och inrättningar i nödig utsträckning bliva skyldiga att använda torv som bränsle, därvid i främsta rummet böra ifrågakomma sådana verk och inrättningar, som i förhållande till produktionsorten hava det fördelaktigaste läget.»

Av de avgivna till kommittén remitterade yttrandena från ämbetsverken har kommittén icke funnit anledning frångå sitt förslag om inköp för statens räkning

och för längre tidsperiod av viss kvantitet av brännorv samt om införande i avsevärd utsträckning av torveldning vid statens verk och inrättningar. Kommittén hyser fortfarande den övertygelsen, att detta skulle i icke ringa grad befördra användningen av torv som bränsle här i landet och samtidigt stimulera icke blott till ökad tillverkning utan också till förbättringar i tekniskt avseende av metoderna för torvens tillgodogörande som bränsle.

Om således kommittén i huvudsak vidhåller sitt förslag och håller före, att ett genomförande av detsamma skulle vara till fromma för brännorvfrågans lösning, är därmed ingalunda sagt, att icke vissa jämkningar torde, särskilt beträffande de föreslagna maximi- och minimiprisen, vara betingade av de på grund av de rådande extra ordinära förhållandena uppkomna snabba växlingarna å arbetsmarknaden. Även torde vissa ändringar i de föreslagna tidsbestämmelserna vara nödvändiga med hänsyn till den tid, som förlupit sedan kommittén avgav sitt förslag.

Kommittén hade föreslagit, att för statens räkning måtte, under förutsättning att säljare finnes därtill villiga, under åren 1916 och 1917 avslutas kontrakt med torvfabrikanter inom landet om inköp av lufttorkad brännorv, vilken skulle levereras årligen under 10 år räknat från den tid, om vilken överenskommelse kunde träffas, dock senast från den 1 juli 1919. Det är uppenbart, att då i det närmaste ett år förflutit, sedan nämnda förslag avgavs, de däri fixerade tiderna icke kunna bibehållas, för den händelse förslaget numera skulle realiseras. Emellertid torde jämväl andra förhållanden böra föranleda till ett framflyttande av såväl tiden för avslutande av kontrakt som tiden för påbörjande av leverans längre än vad som betingats av nyss nämnda orsak. Den högst betydande prisstegringen å bränslemarknaden i dess helhet och därmed även å torvbränsle, som under det senaste året fortgått, gör helt visst fabrikanterna mindre benägna för att nu binda sig för den tid och på de villkor, som ifrågasatts i förslaget, även om någon förhöjning i minimipriset kunde ställas i utsikt. Ehuru det ej torde vara möjligt att nu förutsäga något om prisrörelsen på kolmarknaden under de närmaste åren, synes det icke kommittén lämpligt att uppskjuta genomförandet av de föreslagna åtgärderna på obestämd tid. Kommittén har efter övervägande av frågan funnit sig böra föreslå, att den tidpunkt, intill vilken fabrikanterna skola hava rätt att på förut angivna villkor med däri här nedan föreslagna ändringar avsluta kontrakt om leverans till staten av torvbränsle, måtte bestämmas till utgången av år 1919, samt att den tidpunkt, vid vilken leveransen senast skall taga sin början, måtte bestämmas till den 1 juli 1920. Givetvis kunna inträdda förhållanden föranleda en ändring av dessa tidsbestämmelser.

Av de hörda myndigheterna har marinförvaltningen i sitt yttrande uttalat den mening, att det utav kommittén föreslagna minimipriset måste anses för högt, om hänsyn toges till normala kolpriser. Kommittén är emellertid med hänsyn till syftet med hela denna anordning av den uppfattningen, att priset på stenkol under normala förhållanden icke får vara bestämmande för det minimipris, som åsättes det till inköp föreslagna torvbränslet. Till grund för beräkningen av detta har på sätt framgår av kommitténs förenämnda utlåtande lagts tillverkningspriset, vilket kommittén i likhet med de av kommittén åberopade sakkunniga vid förslagens avgivande ansett böra beräknas till 10 å 11 kronor per ton lufttorrt brännorv av högst 30 procents fuktighetshalt, fritt banvagn å station vid fabriken. Till detta pris borde enligt kommitténs mening läggas en vinstmarginal, varför minimipriset föreslogs till 12 kronor per ton. Av såväl de sakkunnigas utlåtande som ock av kom-

mittens egen utredning framgår emellertid, att i tillverkningskostnaden ingå arbetslöner till omkring 60 procent av totalkostnaden. Nu har ostridigt på flertalet platser den rådande bristen på arbetskraft för torvbränsleindustrin i förening med den allmänna stegringen av arbetslöner för likartat arbete åstadkommit en högst betydande stegring i arbetskostnaderna, vilken kommittén efter inhämtande av en del statistiska uppgifter anser böra skattas till omkring 25 procent av den förutvarande kostnaden. Någon allmän nedgång i arbetslönerna under de närmaste åren lär heller icke vara att förvänta. Härtill kommer, att hänsyn jämväl torde böra tagas till den omständigheten, att en högst avsevärd prisstegring ägt rum ifråga om en del övriga i tillverkningskostnaden ingående poster. Under sådana förhållanden har kommittén funnit sig böra, med ändring av sitt tidigare förslag, föreslå, att minimipriset för den ifrågasatta upphandlingen bestämmes till 14 kronor per ton. Kommittén tror sig i det föregående hava angivit, huru enligt kommitténs mening minimipriset bör beräknas. Det av kommittén tidigare föreslagna maximipriset, 18 kronor, översteg med 50 procent minimipriset. Med hänsyn till såväl syftet med förslaget som de nu rådande höga prisen å bränslemarknaden anser kommittén, att en höjning bör ske även å maximipriset, och torde detta böra bestämmas till 21 kronor.

Kommittén biträder järnvägsstyrelsens förslag, att vid beräkningen av medelpriset för stenkol eif Hälsingborg medräknas.

I fråga om de erinringar rörande torvbränslets tekniska användbarhet, som från olika ämbetsverk blivit framställda, må påpekas, att på föranstaltande av kommittén proveldningar för närvarande pågå, vilka avse att utvidga kunskapen på detta område. Redan tidigare vunna erfarenheter, som vid av kommittén utförda undersökningar bekräftats, giva vid handen, att torvbränsle av föreslagen kvalitet väl lämpar sig för användning vid sådana eldstäder, varom här är fråga, framför allt vid större ångcentraler och små eldstäder. För närvarande arbetas flerstädes på nya eller förbättrade konstruktioner av eldstäder i syfte att göra dessa lämpade för eldning jämväl med torvbränsle. Att ändringar i befintliga eldstäder flerstädes torde bliva behöfviga, har kommittén redan tidigare framhållit, men denna omständighet bör enligt kommitténs uppfattning ej tillmätas allt för stor betydelse. Kommittén vill icke heller förneka, att på en del håll de förekommande eldstadskonstruktionerna äro så föråldrade, att de svårligen kunna apteras för eldning med torvbränsle. Den kvantitet torvbränsle kommittén föreslagit till inköp är emellertid icke större, än att den lämpligen kan komma till användning vid för dylik eldning lätt apterade eldstäder. Att någon kostnad jämväl måste ifrågakomma för anordnande av upplagsplatser är otvivelaktigt. Däremot torde icke i nämnvärd utsträckning behöva ifrågakomma ökning av eldarpersonalen, såvida de ändringar, som vidtagas å eldstäderna, göras rationella. Samtliga sålunda erforderliga tekniska anordningar lära vederbörande verk och myndigheter med anlitande av sakkunniga själva böra låta utföra.

Vidkommande frågan om vilka verk och myndigheter böra åläggas att i sina lokaler införa torveldning i sammanhang med det ifrågasatta statsinköpet anser kommittén, att härtill i främsta rummet böra ifrågakomma arméförvaltningen, järnvägsstyrelsen, medicinalstyrelsen och fångvårdsstyrelsen. Detta synes så mycket naturligare som dessa fyra verk äro de ojämförligt största förbrukarna av bränsle i stationära eldstäder bland statens verk och inrättningar och dessutom flertalet dem

underlydande anläggningar dels äro av den storleken, att vid varje särskild plats en relativt stor bränsleförbrukning ifrågakommer och dels äro förlagda i olika delar av landet, en omständighet som med hänsyn till transport- och fraktförhållanden är av stor betydelse. Först i andra hand torde ett dylikt åläggande böra ifrågakomma beträffande övriga verk. Det är emellertid uppenbart, att torveldning icke lämpligen kan införas i samtliga ett verk underlydande anstalter oberoende av dessas läge. Kommittén har redan tidigare gjort gällande, att de inrättningar främst böra komma ifråga, vilka i förhållande till produktionsorten hava det fördelaktigaste läget. Att såsom järnvägsstyrelsen föreslagit fastställa en maximitransportlängd av 100 kilometer kan kommittén icke tillstyrka. Det torde nämligen givas förhållanden, som kunna göra en längre transportväg önskvärd eller nödvändig, varför, enligt kommitténs uppfattning, viss för alla fall gällande maximitransportväg ej bör fastslås.

För vinnande av kännedom om den lämpliga fördelningen på olika verk och myndigheter av den till statsinköp föreslagna kvantiteten torvbränsle erfordras en undersökning liknande den, varmed järnvägsstyrelsen beträffande egen förbrukning enligt uppgift för närvarande är sysselsatt. Vid verkställande av en sådan utredning böra givetvis de synpunkter, som här ovan blivit framförda, komma till beaktande. Det synes emellertid kommittén synnerligen önskvärdt, att denna utredning i sin helhet handhaves av en för ändamålet lämpad myndighet. Denna borde i sin ordning samråda med och inhämta upplysningar från de vederbörande verk och inrättningar, som kunna komma ifråga som förbrukare. För närvarande torde järnvägsstyrelsen vara mest ägnad för denna uppgift likaväl som för att verkställa upphandlingen.

Kommittén kan för sin del i allt väsentligt biträda de av järnvägsstyrelsen framlagda synpunkterna beträffande upphandling, transport, kontroll och likvid av det upphandlade bränslet. Ifråga om upplagring av detsamma har järnvägsstyrelsen gjort erinringar mot förslaget om inrättande av lagerlokaler vid vissa statsbanestationer, vilket förslag betecknats som mindre affärsmässigt. I vilken omfattning dylika lagerutrymmen kunna befinnas behöfliga är ju beroende på resultatet av den utredning, varom här talats och i vilken utsträckning staten framdeles kan komma att för eget behov använda torvbränsle. Kommittén hyser emellertid fortfarande den uppfattningen, att dylika för gemensam räkning inrättade lagerutrymmen sannolikt komma att visa sig erforderliga.

Med åberopande av vad sålunda anförts får kommittén hemställa,  
*att* det av kommittén den 17 april 1916 avgivna förslaget beträffande inköp för statens räkning av brännertorv under vissa närmare angivna villkor samt om inrättande av eldstäder för torveldning i statens nybyggnader måtte genomföras med iakttagande av följande ändringar i de föreslagna villkoren: att den tid, intill vilken fabrikanterna skola hava rätt att avsluta kontrakt om leverans till staten av torvbränsle, måtte bestämmas till utgången av år 1919, att den tidpunkt, vid vilken leveransen senast skall taga sin början, måtte bestämmas till den 1 juli 1920, att minimipriset måtte bestämmas till 14 kronor per ton och maximipriset till 21 kronor per ton, och att vid beräkningen av medelpriset för stenkol måtte medräknas jämväl priset cif Hälsingborg;

*samt att* järnvägsstyrelsen måtte erhålla uppdrag att efter samråd med vederbörande verk och myndigheter verkställa utredning beträffande den lämpliga fördelningen av den till upphandling ifrågasatta kvantiteten av högst 100,000 ton lufttorr brännertorv, därvid i främsta rummet såsom förbrukare böra ifrågakomma under armé-



förvaltningen, järnvägsstyrelsen, medicinalstyrelsen och fängvårdsstyrelsen lydande inrättningar.»

Vid detta kommitténs utlåtande har fogats särskilt yttrande av dess ledamot, herr A. Andersson, vilken anförde:

»Då å ena sidan minimipriset, fastställt på sätt som i detta fall skett med inräknande av alla kostnader, plus en viss affärsvinst, enligt min uppfattning måste anses för fabrikantintresset innebära tillräcklig garanti mot förlustbringande tillverkning, och maximipriset å andra sidan med hänsyn till denna minimiprisgaranti måste i det allmännas intresse så avvägas, att icke alltför stor marginal lämnas fabrikant för utnyttjande av den öppna marknadens vinstmöjligheter, anser jag den av kommittén föreslagna höjningen av maximipriset principiellt sett mindre lämplig och borde därför kommitténs tidigare förslag beträffande maximipriset hava vidhållits.»

Det nu ifrågakvarande förslaget om statsgaranti för avsättning av lufttorkad maskintorv synes mig förtjänt av största uppmärksamhet. Det åsyftar att ge ett ganska kraftigt handtag åt den hittills med stora svårigheter arbetande torvbränsleindustrien samt förhjälpa den till att kunna tillgodose en avsevärt större del av landets bränslebehov än nu är fallet. Om detta lyckas, har också vunnits, att vårt land i motsvarande mån blir oberoende av stenkolsimporten. Angående den stora betydelsen härav, både i ekonomiskt och andra hänseenden, torde det vara överflödigt att orda.

*Departements-  
chefen.*

Genom att kommitténs framställning av naturliga skäl icke kunde inkomma till Kungl. Maj:t förrän jämförelsevis sent under fjolårets riksdag samt det var nödvändigt att inhämta de intresserade myndigheternas yttranden däröver, kunde ärendet icke föreläggas 1916 års riksdag. Om det än måste beklagas, att härigenom vållats ett års uppskov, har den erhållna ytterligare utredningen varit för frågan mycket värdefull. Kommitténs förslag synes hava i allt väsentligt stått sig väl gentemot kritiken, och i vissa delar har det blivit på ett lyckligt sätt kompletterat och belyst. Utredningen synes mig ägnad att bibringa den uppfattningen, att kommittén med sitt förevarande förslag slagit in på en riktig väg och att förslaget bör med det snaraste genomföras.

Mot det föreslagna systemet, sådant det föreligger med de av kommittén i dess yttrande den 21 februari 1917 vidtagna jämkningar, synas mig icke några väsentliga erinringar vara att göra. Då saken ännu är oprövad, är det naturligt, att vid själva genomförandet en del avvikelser från planen kunna finnas fördelaktiga eller kanske nödvändiga. Därför torde denna plan icke böra nu fastslås i alla detaljer. Själva de principer, på vilka den vilar, synas mig emellertid riktiga.

Vad prisen beträffar, finner jag de föreslagna höjningarna i såväl

minimipriset som maximipriset vara med hänsyn till nuvarande förhållanden fullt befogade. Då enligt förslaget minimipriset skall underkastas revision före utgången av år 1920, kan i alla händelser en eventuell överbetalning icke få lång varaktighet. Då det nu är avsikten att verkligen söka få brännortvindustrien på fötter, får enligt min mening staten icke dra sig för att påtaga sig en viss risk, som i varje fall dock ej kan bli särdeles stor.

Betalningen för torven skall naturligtvis i första hand utgå från vederbörande anslag hos de statsinstitutioner, som använda densamma. Ifall det föreslagna priset förhållandet till stenkol visar sig vara någorlunda riktigt beräknat med hänsyn till bränslevärdet, skulle själva inköpskostnaden för bränslet icke behöva bli avsevärt större vid torveldning än vid eldning med kol. Men andra utgifter, särskilt för transporter, både å järnväg och å fordon, bliva nog dyrare för torv. Det är därför mycket möjligt, att de årliga bränslekostnaderna komma att för ifrågasvarande statsinstitutioner bliva något ökade. Härtill kommer, att torven torde kräva större lagringsutrymmen än stenkol, i vissa fall även ändringar av eldstäder m. m., vilket föranleder engångskostnader. Det torde emellertid icke vara nödigt att redan nu upptaga till prövning frågan om bestridande av dessa påräknade kostnadsökningar.

Då förslaget innebär, att staten skall utfästa sig att under så lång tid som en tioårsperiod inköpa viss mängd brännort, anser jag riksdagens samtycke härtill böra inhämtas. Jag får därför hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte i proposition föreslå riksdagen medgiva, att för statens räkning må före utgången av år 1919 avslutas kontrakt med torvfabrikanter inom landet om inköp av tillsammans högst 100,000 ton lufttorkad, maskintillverkad brännort årligen under tio år från den tid, om vilken överenskommelse kan träffas, dock senast från den 1 juli 1920, i huvudsaklig överensstämmelse beträffande pris och övriga villkor med vad torvkommittén i sådant avseende föreslagit.

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

Ur protokollet:

*Julius Söderhjelm.*

## Bil. 1.

**Medelbränsleförbrukningen per år i stationära eldstäder vid statens verk  
och inrättningar i mellersta och södra Sverige under åren  
1914 och 1915.**

(Sammanställningen omfattar ej postverket och är i övrigt grundad å uppgifter, inkomna före den 8 april 1916, c:a 90 % av dem, som infordrats.)

L ä n	Stenkol	Koks	Antracit	Summa kolbränslen	Ekvivalent torv	Ved m <sup>3</sup>	Ekvivalent torv	Torv	Totalsumma reducerad till torv
	Ton	Ton	Ton	Ton	Ton		Ton	Ton	Ton
Stockholms .....	1,091	804	286	2,181	4,362	5,026	1,436	—	5,798
Uppsala .....	3,495	1,534	97	5,126	10,252	6,370	1,820	—	12,072
Södermanlands .....	494	459	124	1,077	2,154	6,701	1,915	3	4,072
Östergötlands .....	2,968	904	275	4,147	8,294	8,577	2,451	473	11,218
Jönköpings .....	1,069	1,547	148	2,764	5,528	8,377	2,393	188	8,109
Kronobergs .....	1,553	354	36	1,943	3,886	4,502	1,286	940	6,112
Kalmar .....	1,950	472	46	2,468	4,936	4,027	1,151	3	6,090
Gottlands .....	409	548	25	982	1,964	2,136	610	—	2,574
Blekinge .....	219	525	20	764	1,528	2,168	619	—	2,147
Kristianstads .....	924	704	41	1,669	3,338	6,097	1,742	182	5,262
Malmöhus .....	5,343	2,891	231	8,465	16,930	6,124	1,750	324	19,004
Hallands .....	670	500	43	1,213	2,426	4,206	1,201	504	4,131
Göteborgs och Bohus	2,335	1,647	224	4,206	8,412	8,329	2,380	135	10,927
Älvsborgs .....	3,379	1,360	99	4,838	9,676	4,576	1,308	43	11,027
Skaraborgs .....	1,015	1,604	206	2,825	5,650	11,481	3,280	260	9,190
Värmlands .....	3,305	355	230	3,890	7,780	7,150	2,043	180	10,003
Örebro .....	3,094	1,604	246	4,944	9,888	10,081	2,880	63	12,831
Västmanlands .....	640	808	156	1,604	3,208	5,166	1,476	—	4,684
Kopparbergs .....	2,874	925	50	3,849	7,698	4,673	1,335	228	9,261
Gävleborgs .....	638	1,437	310	2,385	4,770	7,567	2,162	—	6,932
Stockholms stad .....	6,476	5,276	724	12,476	24,952	17,178	4,908	—	29,860
<b>Summa</b>	<b>43,941</b>	<b>26,258</b>	<b>3,617</b>	<b>73,816</b>	<b>147,632</b>	<b>140,512</b>	<b>40,146</b>	<b>3,526</b>	<b>191,304</b>

Reduktionstal  $\left\{ \begin{array}{l} 0.5 \text{ ton kolbränsle} \dots\dots\dots = 1 \text{ ton torv} \\ 3.5 \text{ m}^3 \text{ ved (barr och björk)} = 1 \text{ » »} \end{array} \right.$

Vid statens järnvägar förbrukade smärre mängder stybb och briketter hava inräknats under rubriken: stenkol.

## Bil. 2.

**Sammanställning länsvis av uppgifter rörande den för år 1916 planerade tillverkningen av fabriksmässigt framställd salutorv och medelbränsleförbrukningen per år, åren 1914 och 1915, vid statens verk och inrättningar, reducerad till ton torv.**

L ä n	Planerad tillverkning av brännertorv 1916	Beräknad tillverkning av salutorv 1916	50 % av salutorv 1916	Statens medelbränsleförbrukning per år, åren 1914—1915 reducerad till ton torv	Statsförbrukningen utvisar jämförd med 50 % av salutorvtillverkningen	
					Överskott	Underskott
Stockholms .....	50	—	—	5,798	5,798	—
Uppsala .....	1,950	100	50	12,072	12,022	—
Södermanlands .....	—	—	—	4,072	4,072	—
Ostergötlands .....	15,750	2,550	1,275	11,218	9,943	—
Jönköpings .....	1,900	—	—	8,109	8,109	—
Kronobergs .....	16,465	6,400	3,200	6,112	2,912	—
Kalmar .....	2,000	2,000	1,000	6,090	5,090	—
Gottlands .....	7,100	100	50	2,574	2,524	—
Blekinge .....	2,683	—	—	2,147	2,147	—
Kristianstads .....	21,560	20,250	10,125	5,262	—	4,863
Malmöhus .....	34,017	25,638	12,819	19,004	6,185	—
Hallands .....	975	175	88	4,131	4,043	—
Göteborgs och Bohus ..	—	—	—	10,927	10,927	—
Älvsborgs .....	3,216	3,200	1,600	11,027	9,427	—
Skaraborgs .....	7,885	4,825	2,412	9,190	6,778	—
Värmlands .....	2,150	150	75	10,003	9,928	—
Örebro .....	9,781	2,881	1,441	12,831	11,390	—
Västmanlands .....	3,530	—	—	4,684	4,684	—
Kopparbergs .....	—	—	—	9,261	9,261	—
Gävleborgs .....	1,000	—	—	6,932	6,932	—
Stockholms stad .....	—	—	—	29,860	29,860	—
<b>Summa</b>	<b>132,012</b>	<b>68,269</b>	<b>34,135</b>	<b>191,304</b>	<b>162,032</b>	<b>4,863</b>

## Bil. 3.

Tabell, utvisande medelbränsleförbrukningen per år, åren 1914 och 1915, reducerad till ton lufttorkad bränntröv av 30 % fuktighet, vid statens verk och inrättningar, gruppvis ordnade.

L ä n	Centrala verk och myndigheter	Undervisningsanstalter	Inrättningar, lydande under					
			Lantförsvarsdepartementet	Medicinalstyrelsen	General-tullstyrelsen	Fångvårdsstyrelsen	Järnvägsstyrelsen	Telegrafstyrelsen
Stockholms .....	—	384	1,424	—	47	916	2,485	542
Uppsala .....	138	470	3,052	6,981	10	—	1,419	2
Södermanlands .....	—	449	599	1,272	37	65	1,590	60
Östergötlands .....	37	620	4,066	2,679	29	1,463	2,063	261
Jönköpings .....	82	575	4,280	—	10	153	2,738	271
Kronobergs .....	—	325	763	3,146	—	265	1,612	1
Kalmar .....	77	410	—	5,322	38	178	—	65
Gottlands .....	31	117	1,976	223	14	177	—	36
Blekinge .....	53	179	1,219	—	35	601	—	60
Kristianstads .....	92	343	3,037	—	32	394	1,197	167
Malmöhus .....	76	3,691	5,731	607	429	829	6,675	966
Hallands .....	57	176	1,618	—	75	95	2,087	23
Göteborgs och Bohus..	27	1,844	—	3,297	382	1,030	3,613	734
Älvsborgs .....	52	586	3,361	5,433	24	189	1,124	258
Skaraborgs .....	80	821	5,343	—	4	140	2,738	64
Värmlands .....	181	645	—	6,451	18	—	2,621	87
Örebro .....	47	764	3,385	—	36	116	8,166	317
Västmanlands .....	110	385	2,461	—	6	145	1,230	347
Kopparbergs .....	—	612	1,695	6,145	4	168	560	77
Gävleborgs .....	48	592	2,039	104	138	248	3,267	496
Stockholms stad .....	3,021	3,292	7,241	2,459	—	2,333	10,438	1,076
<b>Summa</b>	<b>4,209</b>	<b>17,280</b>	<b>53,290</b>	<b>44,119</b>	<b>1,368</b>	<b>9,505</b>	<b>55,623</b>	<b>5,910</b>