

Nr 225.

Av herr **Sandström**, om ökad användning av vedbränsle vid statens järnvägar.

Då en svåravvecklad arbetslöshet allt forfarande gör sig gällande och av allt att döma blir långvarig, är det nödvändigt, att hjälpåtgärderna inrikta sig på anskaffande av sådana arbeten, som verka nyttigast för samhället, och om möjligt äro bestående lång tid framåt, som äro billiga att anordna och som kräva minsta möjliga arbetsledning och övervakning från det allmänna.

Av alla de åtgärder, som på senare år ha vidtagits för lindrande av arbetslöshet, har en allmännare övergång från eldning med importerade fasta bränslen och brännolja till vedeldning visat sig vara den billigaste åtgärden. Det har nämligen, glädjande nog, visat sig, att vedbränslet på ett överraskande förträffligt sätt är i stånd att konkurrera med importbränslet på rent ekonomisk basis, även med nu gällande låga kol- och kokspris, om man vid övergång till vedeldning förfar på rätt sätt. Vid utbyte av ångkol mot ved behöver, i de ojämförligt flesta fall, inga kostbara förändringar av eldstäder förekomma. Då det gäller en övergång från koks till ved, kunna utomordentligt gynnsamma ekonomiska resultat vinnas genom de vedeldningspannor och de billiga förugnar, som ha tillkommit här i landet och vilka bl. a. kunna ses i drift i riksdagshusets värmecentral. Det måste sålunda egga till målmedvetna ansträngningar för en rationellt lagd vedeldning, att man nu, tack vare dessa förugnar och vedeldningspannor, faktiskt kan elda billigare med ved i Stockholm än med koks, oaktat kokspriset i huvudstaden för närvarande är det billigaste, som existerar i Europas större städer, kolproduktionsländerna inberäknade. Hur fördelaktigt vedeldning då kan ställa sig å orter med dyrare kokspris och billigare vedpris än i Stockholm är lätt att fatta.

Egendomligt nog har den av 1930 års riksdag begärda utredningen om möjligheterna till en mer allmän övergång till vedeldning, bland annat genom konstruerande av för vedeldning lämpade värmeledningspannor, icke lett till några påtagliga resultat. Utmärkta specialbyggda värmeledningspannor för vedeldning ha däremot tillkommit genom enskilt initiativ, medan de som fingo uppdraget att utföra den av riksdagen begärda utredningen ägnade sitt huvudsakliga intresse åt det utsiktslösa arbetet att som en tillfällighetsåtgärd av kristidstyp binda vedeldningen i de för vedeldning olämpliga specialbyggda kokspannorna, genom rätt dyrbara, men skäligen verkningslösa ombyggnader av dessa. I en av Kungl. Maj:t anbefalld, den 12 januari 1932 överlämnad utredning, rörande vedeldningsmöjligheterna vid arméns anläggningar har uppgivits, att ett utbyte av importerade ångkol mot ved för en kolkostnad av endast 184,110 kronor skulle medföra en merkostnad av 142,042 kronor, varjämte det påstås, att åtgärden skulle kräva 18,690 handräkningsdagar mer än

vid koleldning och därjämte fordrades ytterligare 6 civila eldare, en massa hästdagsverken och dryga kostnader för vissa lagringsplatser för ved. Uppgifterna i denna utredning kommenterades i en särskild P. M. av skogssakkunniges sekreterare, vilken påvisade, att en övergång till vedeldning i nyss sagda utsträckning skulle draga en merkostnad av nära 200,000 kronor (alltså väsentligt mera än vad arméförvaltningen själv påstod). I en av landstingsförbunden bekostad utredning, utförd av Kungl. socialstyrelsens värmetekniska avdelnings chef och dess förste byråingenjör och utgiven i tryck mars 1932, upp-gives, att ett utbyte av importbränsle för 1,054,000 kronor vid vissa lands-tingsanläggningar skulle föranleda en ändringskostnad (engångsutgift) å 214,000 kronor och en årligen återkommande personalkostnadsökning å ej mindre än 271,000 kronor.

Från enskilt håll påvisades att dessa uppgivna kostnadsökningar voro orim-ligt överdrivna och vedeldningssakkunnige ha genom sitt arbete klarlagt, att nyssnämnda utredningar voro alldeles ohållbara. I väsentliga delar före-komma helt felaktiga uppgifter och beträffande kolpriset uppgavs i en del fall i arméförvaltningens utredning väsentligt lägre kolpris än de i verkligheten betalade.

Vedeldningssakkunniges arbete har helt raserat förenämnda utredningar och påvisat vedbränslets stora konkurrenskraft mot importbränsle även vid nu-varande onormalt låga importbränslepriser. På ett betydande fält har vedeld-ningssakkunniges arbete dock icke avsatt några gynnsamma spår, nämligen vid statens järnvägar. Detta område var nämligen undantaget och har således icke undersökts av annan än Kungl. järnvägsstyrelsen, som med hänvisning till resultaten av erfarenheterna från tiden för världskriget ständigt har ställt sig avvisande mot varje försök att införa vedeldning vid statens järnvägar. Se-naste avstyrkandet i ifrågasatt avseende är offentliggjort i 1931 års skogs-sakkunniges betänkande (statens offentliga utredningar 1933/2 jordbruksde-partementet).

De där sammanbragta yttrandena och sammanställningarna verka emellertid icke övertygande mera än i det avseendet, att Kungl. järnvägsstyrelsen har en panisk ovilja mot utnyttjande av det utmärkta vedbränsle, som överflödar i de trakter de ifrågasatta bandelarna genomlöpa. Anledning finnes dock till det antagandet, att ett tillrättaläggande av frågan efter praktiska linjer skulle visa i stort sett samma möjligheter till vedeldning på rent ekonomisk basis vid sta-tens järnvägars linjer i inlandet, som vid förberörda statens och landstingens stationära anläggningar. Förutsättningen härför är emellertid, att utredningen lägges i händerna på personer som kunna frigöra sig från förutfattade me-ningar och äro verkligt sakkunniga på området.

Den envishet, varmed finska staten framhärdar i vedeldning på statsbanorna, är ett indicium som icke bör förbises. Likaså den underliga omständigheten att man vid berörda utredning i skogssakkunniges betänkande anger, att man räknat med det mycket dyrbara bränslet *prima björkved*, i stället för blandved

och god barrved samt, att fraktkostnaden för ångkol från hamn till kolgivningsstation har angivits till *halva taxa 12*, vilket måste vara orimligt med de förlustsiffror som statens järnvägar nu visar. Snarare måste det antagas, att taxa 12, utan halvering, sammanfaller med, *eller underskrider*, den verkliga självkostnaden för transporter från hamn till inlandet.

Det måste antagas, att vedeldningsmöjligheterna på rent ekonomisk basis äro väsentligt gynnsammare vid vissa statens järnvägars bandelar än järnvägsstyrelsen vill göra troligt. Den omständigheten att en panna göres mobil i form av lokomotiv gör den ingalunda sämre för vedeldning i tekniskt avseende, men man måste säga, att den omständigheten underlättar vedeldningens ekonomi genom inbesparade utgifter för långa och dyrbara transporter av ved. Järnvägsstyrelsen har icke heller anfört att vedeldning skulle stöta på avsevärdare svårigheter i annat avseende än en kostnadsökning, som dock säkerligen blir högst obetydlig eller obefintlig, om saken ordnas rätt och endast de bandelar inbegripas där de största förutsättningarna finnas. Någon bärande invändning ur trafiksynpunkt har icke anförts.

I tider, då varje tillfälle att avhjälpa arbetsbristen måste tillvaratagas, synes riksdagen böra undersöka möjligheterna för en mer omfattande vedeldning även vid statens järnvägar, varvid järnvägsstyrelsen bör hållas skadeslös för därmed förknippade eventuella merutgifter, i den mån sådana åtgärder vidtagas, att inga onödiga kostnader tillskapas genom olämpliga dispositioner. Därvid bör jämväl undersökas möjligheten av att vedleverantörernas föreningar på egen bekostnad hålla erforderliga reservlager av bränsle och leverera bränslet färdigställt i mått direkt till lokomotivens tendrar, varigenom väsentligt lägre kostnader kunna förutses, än om statens järnvägar själv håller erforderliga reservlager och bekostar den ökade personal, som härigenom bliver erforderlig.

I anledning av det anförda yrkas,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning beträffande vedeldningsmöjligheterna å lokomotiv och stationära centralvärmeanläggningar vid statens järnvägars banor i det skogsrika inlandet, och att Kungl. Maj:t skyndsamt måtte besluta om vedeldnings införande vid alla sådana järnvägslinjer, där dylik möjlighet synes förefinnas inom en merkostnadsram av 20 %, ändringsarbetena på lokomotiv och bränslegivningsanordningar inberäknade.

Stockholm den 22 januari 1934.

P. Sandström.