

Nr 71.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till ytterligare förlagskapital för Svenska gengasaktiebolaget; given Stockholms slott den 8 november 1940.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över folkhushållningsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Herman Eriksson.

Utdrag av protokollet över folkhushållningsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 november 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och jordbruksdepartementen anför chefen för folkhushållningsdepartementet, statsrådet Eriksson:

Enligt skrivelse den 14 juni 1940, nr 391, har 1940 års lagtima riksdag bifallit Kungl. Maj:ts i proposition nr 298 gjorda förslag om bildande under statens medverkan av ett särskilt bolag, benämnt Svenska gengasaktiebolaget, vars verksamhet skulle inriktas på att bedriva dels en planmässig tillverkning av gengasaggregat, dels ock förmedling och inköp, eventuellt även beredning av för gengasdrift lämpligt bränsle. Riksdagen har därjämte medgivit, att aktiekapitalet i bolaget finge tecknas av staten och bestämmas till 500 000 kronor. Samtidigt har riksdagen anvisat *dels* till Teckning av aktier i Svenska gengasaktiebolaget såsom kapitalinvestering i fonden för statens aktier ett reservationsanslag av 500 000 kronor, *dels ock* till Förlagskapital

för Svenska gengasaktiebolaget såsom kapitalinvestering i fonden för förslag till statsverket ett reservationsanslag av 3 000 000 kronor.

Genom beslut den 12 juli 1940 har Kungl. Maj:t uppdragit åt Svenska gengasaktiebolaget att snarast möjligt anskaffa visst antal gengasaggregat för jordbrukstraktorer och lastautomobiler att av bolaget försäljas under iakttagande av de särskilda föreskrifter, som Kungl. Maj:t kunde komma att meddela. Samtidigt har Kungl. Maj:t medgivit, att det tidigare omnämnda reservationsanslaget å 3 000 000 kronor till Förlagskapital för Svenska gengasaktiebolaget finge tagas i anspråk för bestridande av kostnaderna för ifrågavarande anskaffning. Därjämte har Kungl. Maj:t hemställt till fullmäktige i riksgäldskontoret att från det å förskottsstat för försvarsväsendet m. m. för budgetåret 1940/41 under kapitalbudgeten, fonden för förslag till statsverket, uppförda förskottsanslaget till Försvarsberedskapens stärkande i allmänhet (b) till bolaget, efter rekvisition i mån av behov, utbetala ett belopp av 3 000 000 kronor för enahanda ändamål.

Sedermera har 1940 års urtima riksdag (skrivelse nr 25) bifallit Kungl. Maj:ts i proposition nr 1 (bilaga 14) gjorda förslag att, för täckande av sistnämnda förskottsvis anvisade medel, till Förlagskapital för Svenska gengasaktiebolaget å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i fonden för förslag till statsverket anvisa ett reservationsanslag av 3 000 000 kronor.

Svenska gengasaktiebolaget har i skrivelse den 15 augusti 1940 hos Kungl. Maj:t hemställt, att Kungl. Maj:t måtte ställa 9 000 000 kronor till bolagets förfogande såsom rörelsekapital för anskaffning och försäljning av träkol och ved för gengasdrift.

I skrivelsen har bolaget till en början anfört huvudsakligen följande:

För tryggande av anskaffningen av för gengasdrift lämpligt bränsle syntes det nödvändigt att redan under innevarande höst anskaffa hela den träkolsmängd, som kunde bli erforderlig intill utgången av 1941, varjämte ved omedelbart borde inköpas eller reserveras för behovet fram till den 1 juli 1941.

Då det emellertid av flera anledningar vore vanskligt att avgöra, vilken omfattning gengasdriften kunde komma att få, vore det förenat med vissa svårigheter att beräkna bolagets förberörda behov av träkol och ved. Det syntes uppenbart, att större delen av antalet personautomobiler icke skulle kunna användas, i den mån bensin icke funnes att tillgå. Antalet bussar torde komma att icke oväsentligt minskas vid bensinbrist, likaväl som antalet lastbilar torde komma att nedgå genom överföring av trafiken till järnvägar och båtar. Bensindrivna traktorer torde komma att åtminstone delvis ersättas med hästar och endast en mindre del motordrivna båtar komme sannolikt att framdrivas meddelst gengas. En stor del av de stationära dieselmotorer och ugnar, som nu eldades med olja, torde komma att ersättas med elektriska motorer eller elektriska ugnar. Därjämte vore det icke utan vidare klart, att gengasen komme att bli det enda ersättningsmedlet för bensin. Det vore nämligen tänkbart att lysgas, methangas eller acetylen skulle komma att i icke obetydlig omfattning ersätta bensinen, varigenom behovet

av gengas komme att begränsas. På grund av ovannämnda omständigheter vore det enligt bolagets mening mycket svårt att fastställa det totala behovet av gengasbränsle. Därtill komme svårigheten att uppskatta den del av detta gengasbränsle, som gengasbolaget borde kunna tillhandahålla. En del större konsumenter av träkol för gengasdrift hade nämligen redan nu själva organiserat självförsörjning i ifrågavarande hänseende. Bolaget skulle emellertid övertaga den verksamhet, som bedrivits av Bilkol, förening u. p. a., vilken varit den största enskilda försäljaren av träkol för bildriften. Statens bränslekommission och bolaget hade efter överväganden kommit till den uppfattningen, att bolaget borde inrikta sig på att täcka ungefär halva träkolsbehovet för gengasdriften. Vad gengasveden beträffade kunde denna lättare bli föremål för enskild produktion och försäljning än fallet vore med träkol, när det endast erfordrades enkla åtgärder för nedarbetning av vanlig kastved eller röjningsved till lämplig gengasved. Särskilt i skogstrakterna torde förbrukarna i synnerligen stor omfattning komma att själva ordna sin försörjning i detta avseende. På slättbygderna torde enskilda, för gengasaktiebolaget oberoende distributionsföretag göra gengasveden tillgänglig. Bolaget hade kommit till den slutsatsen, att bolaget sannolikt endast behövde svara för tillfredsställandet av en tredjedel av behovet av gengasved i skogsbygderna och ungefär hälften av samma behov i slättbygderna.

Hittills hade för de gengasdrivna bilarna nästan uteslutande använts träkol men då anskaffandet av ved till gengasdrivna bilar ställde sig mindre kostsamt och därtill fordrade mindre uttagning ur skogarna, hade bolaget gjort mycket stora seriebeställningar av gengasverk för ved.

Bolaget har i sin skrivelse därefter lämnat en redogörelse för de approximativa beräkningar, som gjorts av bolaget angående den totala bilkolskonsumtionen inom landet för tiden den 1 september 1940—den 31 december 1941 ävensom angående den del av det sålunda uppskattade bränslebehovet, som bolaget lämpligen borde tillgodose, och kostnaderna för framställning härav. Vidare har bolaget i skrivelsen anfört bland annat:

Det hade inom bolaget övervägts en sådan organisation av träkolsförsäljningen, att bolaget skulle begränsa sin verksamhet till försäljning åt sådana konsumenter, som antecknade sig för viss kvantitet träkol under perioden 1 september 1940—31 december 1941. Dessa skulle erhålla kol till så lågt pris, som bolaget kunde åstadkomma. Därest den antecknade kolmängden icke uttoges och på grund härav förlust uppkomme genom försäljning av överblivet lager till lägre priser, skulle vederbörande konsument betala den uppkomna förlusten, dock med högst en viss måttlig avgift per antecknad hektoliter träkol. Genom en sådan organisation skulle bolaget och därmed staten trygga sig emot de icke oväsentliga förluster, som kunde uppstå, ifall bolaget skulle basera sin rörelse på en relativt oviss kvantitet utan säkerhet för att konsumenterna sedermera begagnade sig av de avsedda bränslekvantiteterna. Det vore nämligen möjligt att den träkol, som icke bleve försäld under nuvarande speciella konjunkturförhållanden, bleve kvarliggande till dess det nu rådande krigstillståndet hade upphört, då priserna för träkol säkerligen komme att vara betydligt lägre än nu. Bolaget komme givetvis att försöka att i någon mån kompensera denna förlustrisk genom ett måttligt pålägg på priset för de försälda kolen, men då å andra sidan kolpriserna borde hållas så låga som möjligt, finge man vara beredd på att det ändå kunde komma att uppstå en betydande förlust.

Även vedförsäljningen vore givetvis förenad med risk för vissa förluster, vilka, ifall låga vedpriser skulle hållas, icke med säkerhet kunde täckas genom de låga pålägg, som enligt bolagets mening borde göras. Risken vore minst beträffande prima ved, men bleve större för sekunda ved och sannolikt störst i fråga om röjningsved. Med hänsyn härtill syntes det bolaget nödvändigt att i någon mån begränsa inköpen av de lägre vedkvaliteterna.

Statens bränslekommission har den 21 augusti 1940 avgivit utlåtande över berörda framställning och därvid tillstyrkt densamma.

Bolaget har kort därefter under hand meddelat, att kraven på bolagets deltagande i bränsleanskaffningen avsevärt ökats på grund av de allttjämt stegrade anspråken på bilbränsle samt att till följd härav de framlagda beräkningarna om kapitalbehovet icke vore hållbara. Bolaget hade för avsikt att förelägga Kungl. Maj:t förnyade beräkningar härom.

Gengasbolaget har sedermera i skrivelse den 18 oktober 1940 hos Kungl. Maj:t anmält, att bolaget funne det behövt att dess rörelsekapital för anskaffning och försäljning av träkol och ved för gengasdrift höjdes från i bolagets förenämnda skrivelse av den 15 augusti 1940 angivna belopp, 9 000 000 kronor, till 15 000 000 kronor.

Bolaget har i skrivelsen anfört huvudsakligen följande:

Gengasdriften hade ökat i betydligt snabbare takt än man hade uppskattat i början av augusti månad. Antalet aggregat, som tillkommit under de två senaste månaderna och som med ledning av gjorda beställningar och verkstädernas produktion kunde väntas bli taget i drift under återstoden av innevarande år, vore ungefär dubbelt så stort som man då uppskattade.

Man befarade tidigare, att övergången till gengasdrift skulle ske så långsamt, att allvarliga svårigheter kunde uppkomma vid de nödvändiga biltransporterna. Dessa farhågor vore nu försvunna. Numera ansåge man det i stället vara sannolikt, att gengasdriften vid last- och personbilar kunde få en större omfattning än som betingades av det oavvisliga behovet, och att övergången till gengasdrift kunde komma att ske så snabbt, att bilägarna icke bleve i tillfälle att tillräckligt överväga val av lämpligaste system — träkol eller ved — eller lämpligaste typ av gengasverk.

Hur utvecklingen komme att fortgå under år 1941, vore emellertid svårt att förutsäga. För jordbrukets traktorer hade gengasverk hittills beställts i relativt liten omfattning. Det kunde förväntas, att en betydlig ökning av antalet gengasverk för traktorer skulle uppkomma till vårplöjningen, ifall resultatet av de första c:a 2 500 traktorer, som nu ändrades för gengasdrift, bleve gynnsamma. Bolaget hade nu utarbetat gengaskonstruktioner för motorbåtar. De provningar, som hittills företagits med dessa gengasverk, gäve vid handen, att gengas kunde med fördel användas vid en stor del av motorbåtarna. Därtill komme, att ett rätt stort antal gengasverk erfordrades för stationär drift. Behovet av gengasbränsle påverkades även i väsentlig grad av de tre sistnämnda användningsområdena.

I slutet av september utarbetade bränslekommissionen en ny beräkning över det uppskattade behovet av gengasbränsle. Denna hade närmast tagit sikte på maximibehovet, och de siffror, som härletts, låge med all sannolikhet i överkant. Enligt nämnda utredning skulle totala bränslebehovet vara:

4 kvartalet 1940	0.55 milj. kubikmeter
1 » 1941	0.87 » »
2 » 1941	1.04 » »
3 » 1941	1.21 » »
<hr/>	
Summa	3.67 milj. kubikmeter

De sålunda sammanställda maximibehoven låge cirka 90 % över den i början av augusti uppskattningsvis beräknade förbrukningen. Man finge givetvis tillfälle att successivt allt bättre bedöma det verkliga behovet. För närvarande syntes det emellertid nödvändigt att räkna med ett säkert behov av 3 000 000 kubikmeter gengasbränsle. Därvid hade förutsatts, att 1 kubikmeter träkol och 1 kubikmeter gengasved vore likvärdiga med hänsyn till transportförmågan.

Av de bilar, som i början av oktober varit inrättade för gengas, använde 75 % träkol och endast 25 % ved. Detta berodde därpå, att den svenska industrien från början inriktat sig på träkolsaggregat, som ansetts vara enklare och mera driftsäkra. Ett stort antal av de större producenterna fasthölle vid de träkolsaggregattyper, som de hade standardiserat, och de goda tekniska resultat, som erhållits vid dem, underlättade deras försäljning.

Vedaggregaten hade först i ett senare skede upptagits till tillverkning inom landet, och driftresultaten från dessa hade därför framkommit senare. Den samlade erfarenheten utvisade emellertid, att vedaggregaten med hänsyn till allmän användbarhet och driftsäkerhet vore fullt jämvärdiga med kolaggregaten.

Eftersom veden bleve avsevärt mycket billigare än träkolet som bilbränsle, borde bilägaren med hänsyn till det egna intresset föredraga vedaggregat. Även tillverkarna av gengasverk borde inse det riktiga i en övergång till vedaggregat. Ur landets synpunkt skulle en begränsad bildrift med träkol kunna medföra vissa fördelar, om kolet tillverkades i ugnar, där biprodukterna tillgodogjordes. Den stora träkolskonsumtion, som nu torde uppkomma på grund av en alltför vidsträckt användning av gengasverk för träkol, hotade emellertid att bli för landet mycket besvärande av följande skäl.

Den plötsliga ökningen av träkolsproduktionen kunde endast åstadkommas därigenom, att större delen producerades i milor eller enkla kolningsugnar utan tillvaratagande av biprodukterna. Behovet av råmaterial (ved) bleve vid träkolsdrift 2,5 gånger större än vid veddrift, vilket kunde leda till en mycket besvärande ökning av avverkningsbehovet. Det vore ovisst, huruvida det över huvud taget bleve möjligt att sörja för en störningsfri träkolsförsörjning för bildriften. En igångsättning i stor skala av nya kolugnar för biproduktutvinning krävde icke obetydliga kapital, och igångsättningen av en stor träkolstillverkning med åtföljande upplagring av träkol kunde leda till avsevärda förluster. En stor träkolsförbrukning för gengasdriften komme med all sannolikhet att leda till höjda träkolspris och öka framställningskostnaderna inom järnindustrien och eventuellt begränsa dess tillverkningsmöjligheter.

Det syntes därför kunna ifrågasättas, huruvida det icke borde även genom andra medel än upplysningsverksamhet sörjas för en begränsning av antalet nya gengasaggregat för träkol. Sålunda syntes det tvivelaktigt, att det kunde vara riktigt, att staten utan restriktioner lämnade lån för finansiering av nya träkolsaggregat.

Man kunde med säkerhet påräkna, att det procentuella antalet vedgasverk komme att avsevärt ökas, och att vedgasverken småningom komme att överväga. Staten borde emellertid medverka till att övergången till vedgas i

möjligaste mån påskyndades. Gengasbolaget hade arbetat i denna riktning genom att dess stora inköp av gengasverk uteslutande avsett vedgas samt genom utarbetande och tillhandahållande till allmänheten av gengaskonstruktioner för veddrift. Den allmänna upplysningsverksamheten på detta område kunde emellertid endast till ringa del omhändertagas av bolaget och handhavandet av gengaslånen fölle utanför bolagets arbetsuppgifter.

Man vore för närvarande hänvisad till gissningar rörande fördelningen av bränslebehovet på träkol och ved för tiden till den 1 oktober 1941, som tillsvidare vore av aktuellt intresse. Sannolikt torde man vara i närheten av den riktiga siffran, om man antog att 60 % av bränslet komme att utgöras av träkol. I sådana fall skulle man för tiden till den 1 oktober 1941 ha att räkna med ett bilkolsbehov av 1 800 000 kubikmeter och ett bilvedsbehov av 1 200 000 kubikmeter.

Bolaget ansåge sig böra räkna med en andel i denna bränsleförsörjning, som minst uppginge till förut antagna belopp, d. v. s. 50 % för bilkolet och 40 à 50 % för bilveden. Bolaget skulle alltså behöva taga hand om 900 000 kubikmeter bilkol och 540 000 kubikmeter bilved, vilket innebure att dess kolförsörjning skulle ökas med 100 % medan dess vedförsörjning skulle bli i stort sett den tidigare beräknade.

Bolaget funne det med hänsyn därtill behövt att dess rörelsekapital för anskaffning och försäljning av träkol och ved för gengasdrift höjdes till 15 000 000 kronor.

I ärendet har statens trafikkommission den 18 oktober 1940 avgivit utlåtande, varjämte bränslekommissionen i en den 28 i samma månad till folkhushållningsdepartementet inkommen skrivelse ånyo utlåtitt sig i ämnet.

Trafikkommissionen — som förklarar sig sakna möjlighet att bedöma rätta storleken av det belopp, som erfordrades såsom rörelsekapital för bolaget — har tillstyrkt. att erforderligt belopp ställdes till bolagets förfogande för ändamålet i fråga.

Kommissionen har vidare anfört huvudsakligen följande:

I skrivelse den 20 augusti 1940 till statens bränslekommission hade trafikkommissionen upptagit spörsmålet om något borde göras för att erhålla kännedom om — förutom i vilken utsträckning tillgång på gengasverk för trafikväsendet kunde komma att skapas — även för gengasdriften erforderligt fast bränsle kunde komma att beredas. Vid sammanträde den 19 september 1940 mellan representanter för bränsle- och trafikkommissionerna hade från bränslekommissionens sida uttalats, att allmänheten i stor utsträckning föredroge träkol framför ved som gengasbränsle. Tillgång och tillverkningsmöjligheter beträffande träkolet vore emellertid begränsade, och det kunde vara tveksamt om brist på träkol för gengasdrift kunde befaras. Någon ransonering av gengasbränsle syntes dock icke erforderlig.

Sedermera hade till trafikkommissionen framförts farhågor, att sådan brist på träkol skulle uppstå, att driften med kolgasdrivna bilfordon kunde äventyras. Vid sammanträde den 11 oktober 1940 med vederbörande fraktion av kommissionens råd i och för överläggning om den pågående utvecklingen av bilparkens omformning för gengasdriften samt gengasbränsleläget betonades angelägenheten av att — främst på upplysningens väg — söka ernå en avsaktning av produktionen av gengasverk samt av applikationen av dessa på bilparken. Såsom motiv härför gällde, att bilparken med en sparsam

transporthushållning sannolikt skulle visa sig tillräcklig för det reducerade trafikbehovet, enär under sista veckan i december 1940 antalet gengasaggregat i drift kunde beräknas utgöra över 30 000. Icke minst med hänsyn till den förutsebara knappa bränsletillgången för denna driftsomslutning, enkanerligen tillgången på bilkol, syntes en avsaktning av gegasinstallationen vara påkallad. Man hade ock att taga hänsyn till den kapitalförstörelse, som kunde komma att drabba bilägare, vilka anskaffade gengasaggregat med reducerade utsikter att få användning för desamma, beroende såväl på att trafiktillgången kunde ställa sig oviss som på att tillgången på motorbränsle kunde bli otillräcklig.

Mot bakgrunden av vad sålunda förekommit syntes det vara en angelägenhet av vikt, att åtgärder vidtoges i syfte att i möjligaste mån säkerställa tillgången på gengasbränsle. Även om en betydande ökning av träkolproduktionen komme att ske genom en geografiskt spridd träkolstillverkning, torde för den bilpark, som komme att drivas med träkol och ved, bränslebehovet för tiden intill juni 1941, vilken tidsperiod närmast syntes böra tagas i beaktande, bli av mycket betydande storlek. Man måste ock räkna med svårigheter för transport av bränslet. I likhet med gengasbolaget ville kommissionen därför ifrågasätta, huruvida det icke borde även genom andra medel än upplysningsverksamhet sörjas för en begränsning av antalet nya gengasaggregat för träkol. Liksom gengasbolaget funne kommissionen det tvivelaktigt, att det kunde vara riktigt, att staten utan restriktioner lämnade lån för finansieringen av nya *träkolsaggregat*. Ur de synpunkter, kommissionen hade att företräda, vore det emellertid i varje fall angeläget, att försörjningen med gengasbränsle bleve ordnad på bästa sätt.

Bränslekommissionen har i sin skrivelse inledningsvis erinrat om att gengasaktiebolagets framställning huvudsakligen grundar sig på vissa inom bränslekommissionen verkställda beräkningar av behovet av gengasbränsle samt med anledning därav ansett sig böra något närmare redogöra för dessa beräkningar. Härom har kommissionen anfört:

Till utgångspunkt för beräkningarna hade valts det totala behovet av flytande motordrivmedel under år 1938, vilket approximativt fördelats på olika användningsområden. För varje användningsområde hade antagits, att kvantiteten flytande bränsle ersattes med gengas till vissa procenter, vilka växlade mellan 25 procent och 75 procent. Med understrykande av att denna beräkning givetvis måste utgå från subjektiva bedömanden, hade på denna grundval beräknats, att en kvantitet flytande bränsle av 520 000 kubikmeter per år skulle kunna ersättas med gengas, vilket under vissa förutsättningar kunde beräknas motsvara 52 miljoner hektoliter gengasbränsle.

Beräkningarna avsåge därjämte en uppskattning av behovet av träkol intill den 1 oktober 1941, då kol från den nu påbörjade avverkningssäsongen kunde väntas framkomma, och av bilved intill den 1 juli 1941, då vedbränsle från nyssnämnda avverkningar torde vara tillgängligt. Med utgångspunkt från ett beräknat antal av 11 700 gengasdrivna fordon den 1 oktober 1940, fördelat på 7 500 lastbilar, 1 100 bussar och 3 100 personbilar, och en beräknad veckoförbrukning av 20 hektoliter gengasbränsle för lastbilar, 40 hektoliter för bussar och 6 hektoliter för personbilar, uppskattades bränslebehovet per vecka till totalt 213 000 hektoliter. Av denna myckenhet torde 74 % eller 157 000 hektoliter utgöras av träkol och 26 % eller 56 000 hektoliter av bilved. Med hänsyn till att även inom andra användningsområden för flytande

motorbränslen viss övergång till gengas ägt rum exempelvis inom lantbruket, fisket m. m. hade veckoåtgången av gengasbränsle per den 1 oktober 1940 beräknats till i runt tal 240 000 hektoliter, fördelat på 180 000 hektoliter träkol och 60 000 hektoliter ved. Med ledning av en beräknad tillverkningskapacitet av gengasaggregat av 1 700 stycken i veckan, vilken fördelade sig å cirka 1 100 lastbilsaggregat, 60 bussaggregat och 550 personbilsaggregat, samt de förut använda förbrukningstalen för de olika fordonskategorierna beräknades bränsleförbrukningen öka med 27 000 hektoliter i veckan. För att vara på den säkra sidan hade stegringen i bränsleförbrukningen uppskattats till 30 000 hektoliter i veckan under tiden intill utgången av innevarande år. Vid årsskiftet 1940/41 skulle veckoförbrukningen enligt beräkningarna komma att uppgå till 600 000 hektoliter per vecka för att vid en sedermera skeende ökning av bränslebehovet med endast 10 000 hektoliter per vecka vid kvartalsskiftet den 1 oktober 1941 stiga till den förut angivna maximikvantiteten av 1 miljon hektoliter per vecka. De kvantiteter råved, som ginge åt för att bereda de mängder kol och ved, som erfordrades för tiden intill den 1 oktober 1941 respektive den 1 juli 1941, hade, med hänsyn till ovissheten om de nyttillkommande aggregaten vore avsedda för kol- eller vedgas, beräknats enligt tre alternativ, nämligen så att den ökning av bränslebehovet som inträdde efter den 1 oktober 1940 tillgodosåges med a) 30 % kol och 70 % ved, b) 50 % kol och 50 % ved samt c) 70 % kol och 30 % ved. Beräkningarna gäve följande resultat:

	Gengaskol		Gengasved		Erforderlig vedmängd milj. lm ³
	milj. hl	ved milj. lm ³	färdig milj. hl	råved milj. lm ³	
Alt. a	16.6	3.8	13.0	1.2	5.0
» b	21.4	4.8	10.0	0.9	5.7
» c	26.2	5.9	7.0	0.6	6.5

Med ledning av det program för tillverkning under de närmaste månaderna av gengasaggregat, som av tillverkarna meddelats bränslekommissionen, utginge beräkningarna slutligen från att tillskottet av nya aggregat komme att fördela sig huvudsakligen lika å kol- och vedaggregat. Bränsleförbrukningen skulle därför närmast komma att motsvara alternativ b, som angäve en total konsumtion av 5,7 miljoner kubikmeter ved i löst mått.

De angivna beräkningarna avsåge, såsom av det föregående framginge, endast beträffande gengaskol tiden intill den 1 oktober 1941. Om man, i likhet med gengasaktiebolaget, för båda slagen av gengasbränsle räknade med bränsleförsörjningen under hela året 1940 1/10 1941 och vidare antog att 60 procent av bränslemängden komme att utgöras av kol — ungefär alternativ b enligt bränslekommissionens kalkyl — så skulle enligt kommissionens uppskattning erfordras 2,1 miljoner kubikmeter gengaskol och 1,5 miljoner kubikmeter gengasved under ifrågakvarande år. Enär kommissionens uppskattning avsåge maximala kvantiteter, torde de av bolaget angivna motsvarande kvantiteterna 1,8 och 1,2 miljoner kubikmeter gengaskol och gengasved respektive böra godtagas som grund för beräkning av den erforderliga bränsleförsörjningen för gengasdrift under nämnda år.

Gengasaktiebolagets begäran om anvisande av ett rörelsekapital av 9 miljoner kronor, vilken begäran biträts av bränslekommissionen, grundade sig på att bolaget skulle behöva ett rörelsekapital för anskaffning av gengasbränsle under ett år, som motsvarade omkring 35 procent av bolagets kostnader för samma bränsle. Den av bolaget nu föreslagna höjningen av rörelsekapitalet byggde på samma beräkning, ehuru bränslekvantiteterna ökats

på sätt här angivits. Bränslekommissionen finge på grund härav tillstyrka framställningen.

I anslutning till detta utlåtande har på min anmodan inom bränslekommissionen utarbetats en promemoria, däri framlagts några synpunkter på frågan om möjligheterna att tillgodose bränslebehovet för gengasdriften samt sättet därför. Härom har i promemorian anförts följande:

Det totala behovet av gengasbränsle kunde enligt kommissionens beräkningar antagas komma att uppgå till drygt 5 miljoner kubikmeter gengasved och gengaskol per år, sedan övergång till gengasdrift skett i den omfattning, som kunde anses erforderlig för att under avspärrning från import av flytande bränslen tillgodose de viktigare trafikbehoven samt vissa andra ändamål inom lantbruket och vägväsendet med flera områden, där gengas med fördel kunde ersätta flytande bränslen. De egentliga trafikbehoven beräknades taga ungefär 4 miljoner kubikmeter av nämnda kvantitet i anspråk. Det vore givetvis vanskligt att bedöma på vad sätt den nämnda kvantiteten av 5 miljoner kubikmeter gengasbränsle komme att fördela sig på gengasved och gengaskol. Vissa hållpunkter för en dylik bedömning föreläge emellertid. Kolbränslets andel i den totala konsumtionen av gengasbränsle för trafikändamål kunde sålunda den 1 september, den 1 oktober och den 1 november 1940 beräknas till respektive 79, 74 och 68 procent. Om man förutsatte, att denna förskjutning mot vedgasdrift komme att fortgå samt att den väsentligaste delen av det gengasbränsle, som vore avsett för andra ändamål än trafik, komme att utgöras av ved, torde man kunna antaga, att den beräknade årsförbrukningen av gengasbränsle skulle fördela sig ungefär lika på gengasved och gengaskol, eller med 2,5 miljoner kubikmeter på vardera bränslet. Däremot svarade något mer än 2 miljoner kubikmeter kastved och omkring 6 miljoner kubikmeter kolved eller i allt ungefär 8 miljoner kubikmeter skogsved löst mått.

Möjligheterna att framställa nämnda bränslemängder inom landet berodde av åtskilliga omständigheter, såsom tillgången till arbetskraft, transportförhållanden m. m. och även i viss mån av efterfrågan på andra sortiment, såsom timmer, massaved, kolved och brännved. Då gengasbränslet i största utsträckning kunde tillverkas av klenare sortiment, som hittills i stor omfattning icke kunnat tillgodogöras, torde skogsbruket så småningom anpassa sig för den nya avsättningen till allmänt gagn för skogsvården i landet. Svårigheter kunde emellertid uppstå under en övergångstid.

Ordnandet av bränsleförsörjningen för gengasdriften under det närmaste året vore ett utpräglat krisproblem, vars lösning vore beroende av en rad speciella förhållanden. Vedavverkningarna för innevarande bränslesäsong hade planlagts utan större hänsynstagande till gengasdriften, som ända till slutet av sista lidna avverkningssäsong varit mycket svagt utvecklad. Först sedan verkningarna av den i april månad inträffade avspärrningen mot väster under sommarens lopp blivit mera kännbara för motortrafiken, började övergången till gengasdrift ske i snabbare takt. Under senare hälften av innevarande år beräknades närmare 30 000 nya gengasfordon komma i drift. Det vore naturligt att tillgodoseendet av ett nytt bränslebehov av sådan storleksordning skulle möta svårigheter.

I anslutning till tidigare åberopade kalkyler kunde behovet av gengasbränsle för tiden till den 1 oktober 1941 beräknas till följande kvantiteter i miljoner hektoliter:

	Gengasved	Gengaskol	Summa	Procent gengaskol
Fjärde kvartalet 1940	2.0	3.4	5.4	63
Första » 1941	3.6	4.9	8.5	57
Andra » 1941	3.7	5.5	10,2	54
Tredje » 1941	5.7	6.2	11.9	52
<hr/>				
Tiden 1940 $\frac{1}{10}$ 1941	16.0	20.0	36.0	56

Det här redovisade behovet av gengasved behövde endast delvis täckas med torr ved från förra avverkningsåsongen. Redan omkring den 1 maj torde under något så när gynnsamma torkningsförhållanden den nya avverkningsåsongens ved kunna användas för gengasdrift. Av den torra veden torde därför högst 700 000 kubikmeter behöva uppärbettas till gengasved. Denna bränsleanskaffning torde knappast komma att bereda några större bekymmer.

Så mycket större uppmärksamhet krävde kolgasfordonens försörjning med gengaskol, med hänsyn icke blott till det mycket större behovet av torr ved för framställningen utan även till svårigheterna att hastigt få en omfattande nykolning till stånd. I det följande komme därför träkolsförsörjningen under det närmaste året att undersökas i den utsträckning, som nu tillgängliga uppgifter medgäve.

Järnverkens årliga förbrukning av träkol hade under nedanstående år utgjort:

	Milj. kbm.		Milj. kbm.
Medeltal 1901/05	4.4	Medeltal 1931/35	1.3
» 1906/10	4.1	» 1936	1.7
» 1911/15	4.2	» 1937	1.9
» 1916/20	3.9	» 1938	2.1
» 1921/25	2.0	1939 sannolikt	1.9
» 1926/30	1.9		

Av järnverkens träkolskonsumtion beräknades cirka 80 procent utgöra milkol och cirka 20 procent ugnskol.

Järnverkens förbrukning av träkol under perioden 1940—1/10 1941 vore med hänsyn till de osäkra driftsförhållandena mycket svår att beräkna. Det antoges, att denna förbrukning komme att utgöra 2 miljoner kubikmeter, jämnt fördelad med 500 000 kubikmeter på varje kvartal. Det totala träkolsbehovet under ifrågavarande tid, uttryckt i miljoner kubikmeter råkol, skulle då bli:

	Järnverken	För gengasdrift ¹	Summa
Fjärde kvartalet 1940	0.50	0.40	0.90
Första » 1941	0.50	0.55	1.05
Andra » 1941	0.50	0.65	1.15
Tredje » 1941	0.50	0.75	1.25
<hr/>			
Året 1940 $\frac{1}{10}$ 1941	2.00	2.35	4.35

Beträffande produktionen av träkol kunde följande framhållas. Skogskolningen försigginge normalt under sista månaderna av året och på nyåret, och kolen bleve till allt övervägande del, efter utkörning under januari och februari, tillgängliga under första kvartalet av varje år. En mindre del bleve åtkomlig redan under december månad. Vilken kvantitet, som kunde bli framställd under instundande kolningsåsong, vore givet-

¹ Beräknat med 15 procents avstybbning.

vis svårt att förutse. Ugnskolningen, som för närvarande påginge, kunde närmelsevis beräknas med ledning av uppgifter om kolugnsanläggningar, som tid efter annan införskaffats av bränslekommissionen. Då nya ugnar undan för undan anlades, kunde icke heller kolugnarnas produktion för det ifrågavarande undersökningsåret angivas annat än överslagsvis.

Bränslekommissionen hade på grund härav funnit angeläget, att kommissionen genom ett fortlöpande uppgiftsförfarande hölle sig underrättad om produktionen av såväl milkol som ugnskol. Kommissionen hade för avsikt att med stöd av kungörelsen den 4 oktober 1940, nr 862, angående skyldighet att lämna vissa uppgifter rörande inneliggande lager av vedbränsle och träkol månadsvis infordra uppgifter från tillverkare av träkol med hjälp av bränslekontoren, skogsvårdsstyrelseorganisationen och skogsägareföreningarna. Den första rapporten vore avsedd att infordras per den 1 december 1940.

För att kunna taga ställning till frågan huruvida den på grund av gengasdriftens snabba utveckling starkt ökade efterfrågan på träkol påfordrade regleringsåtgärder av något slag hade bränslekommissionen emellertid nödgats verkställa en förhandsuppskattning av träkolproduktionen under det närmaste året. Uppskattningen hade utförts på följande sätt:

Fjärde kvartalet 1940: I september månad 1940 hade företagits inventering av järnverkens träkolslager. Med ledning därav kunde järnverkens ingående lager per den 1 oktober 1940 beräknas till cirka 350 000 kubikmeter träkol. Vissa lager träkol funnes hos producenter och konsumenter av gengaskol. Ehuru dessa ej torde omfatta några större kvantiteter, borde de dock ha en viss utjämnande betydelse i den aktuella träkolssituationen.

Träkolproduktionen i ugnar beräknades med ledning av följande uppgifter, vilka emellertid i fråga om tillverkningsciffrorna måste betraktas som mycket ungefärliga:

	¹ / ₁₀ 1940		¹ / ₁₁ 1940	
	antal ugnar	produktion kbm/vecka	antal ugnar	produktion kbm/vecka
Större ugnar (retort-)	25	4 500	25	4 500
Mindre ugnar.....	1 325	16 000	1 600	19 000
	1 350	20 500	1 625	23 500

Med stöd av dessa uppgifter kunde produktionen av ugnskol under fjärde kvartalet 1940 antagas uppgå till cirka 25 000 kubikmeter per vecka eller omkring 300 000 kubikmeter för hela kvartalet.

De för nu innevarande kvartal tillgängliga mängderna träkol skulle i enlighet härmed uppgå till (350 000 + 300 000 =) 650 000 kubikmeter träkol, under det att behovet under samma kvartal i det föregående beräknats till 900 000 kubikmeter. Här skulle sålunda föreligga en brist på 250 000 kubikmeter. I verkligheten torde bristen, om man beräknade den på detta sätt, bliva mindre, därför att järnbruken under fjärde kvartalet icke använde så mycket träkol som under övriga kvartal av året. Möjligen vore bristen helt och hållet skenbar, ty såsom tidigare nämnts hade såväl förbrukare som producenter veterligen innehaft vissa lager vid kvartalets ingång, vilka icke medräknats i denna kalkyl, varjämte en del av de nya milkolen bleve tillgängliga redan under innevarande år.

Första kvartalet 1941. Under detta kvartal bleve större delen av milkolen tillgänglig. Skogskolningarna torde komma att lämna minst

2,5 miljoner kubikmeter milkol. En del av denna kvantitet komme likväl föregående kvartalsförbrukning till godo.

Att beräkna träkolsproduktionen i ugnar under ifrågavarande kvartal låte sig för närvarande knappast göra på grund av den kraftiga utbyggnad av dylika anläggningar, som nu påginge. Träkolsproduktionen i ugnar kunde dock antagas bliva ungefär 400 000 kubikmeter.

Den totala tillgången under första kvartalet 1941 skulle enligt detta överslag uppgå till 2,9 miljoner kubikmeter träkol med avdrag för den träkolskvantitet, som bleve tillgänglig och förbrukades redan under år 1940 och som enligt vad som förut sagts kunde beräknas uppgå till högst 250 000 kubikmeter. Häremot svarade en konsumtion, som beräknats till 1,05 miljoner kubikmeter. Ett överskott av cirka 1,6 miljoner kubikmeter träkol skulle sålunda erhållas under kvartalet. Under normala förhållanden lade järnverken under detta kvartal upp sina lager av träkol för det närmaste årets behov.

Andra kvartalet 1941. Något tillskott av milkol beräknades icke för detta kvartal, ehuru det vore sannolikt att en del värkolningar kunde komma till stånd. Kvantiteten ugnskol kunde i fortsättningen endast uppskattas mycket grovt, så mycket mer som ugnskapaciteten i högre grad bleve beroende av de statliga åtgärder, som under vinterns lopp kunde vidtagas för befordrande av en ändamålsenlig kolugnsdrift. Tillverkningen torde sannolikt uppgå till minst 450 000 kubikmeter.

Förbrukningen under andra kvartalet 1941 hade i det föregående beräknats till 1,15 miljoner kubikmeter träkol, varför vid utgången av nämnda kvartal alltså skulle föreligga ett överskott av cirka $(1,60 + 0,45 - 1,15 =) 0,90$ miljoner kubikmeter.

Tredje kvartalet 1941. Förutsatt att ugnskolningen under kvartalet komme att uppgå till 600 000 kubikmeter, skulle en kvantitet av $(0,90 + 0,60 =) 1,50$ miljoner kubikmeter träkol stå till förfogande under tredje kvartalet 1941. Förbrukningen hade beräknats till 1,25 miljoner kubikmeter. Vid kvartalets slut beräknades sålunda ett utgående lager av cirka 0,25 miljoner kubikmeter träkol förefinnas.

För täckande av träkolsbehovet för det fjärde kvartalet 1941, vilket beräknades till cirka 1,25 miljoner kubikmeter, kunde i anslutning till förestående uppskattningar antagas stå till förfogande dels en ingående behållning av 0,25 miljoner kubikmeter, dels en antagen produktion vid kolugnarna av cirka 0,6 miljoner kubikmeter, dels de milkol, som kunde köras fram redan under ifrågavarande kvartal. Enligt denna i och för sig mycket osäkra uppskattning skulle alltså under fjärde kvartalet 1941 komma att uppstå en brist i träkolsförsörjningen.

För bedömning av träkolsförsörjningen på lång sikt kunde följande sammanställning tjäna till ledning:

Årsbehov: järnverken.....	2.0 miljoner kbm		
gengaskol $\left(\frac{2.5}{0.85} =\right)$ c:a	3.0	»	»
	<hr/>		
	Summa	5.0 miljoner kbm	
Produktion enligt i det föregående gjorda antaganden:			
normal milkolning	1.5 — 2.0	»	»
ugnskolning	2.5	»	»
	<hr/>		
	Summa	4 — 4.5 miljoner kbm	

Det överslag över landets träkolsförsörjning under nästkommande år, som gjorts i det föregående, utvisade att en viss knapphet på kolbränsle gjorde sig gällande under nu innevarande kvartal, samt att försörjningen sedermera vore tryggad till sommaren, varefter en brist i försörjningen ånyo kunde komma att inträda, vilken — därest gengasdriftens årliga träkolsbehov komme att uppgå till 3 miljoner kubikmeter råkol (50 % träkol av bränslebehovet) — komme att konstant utgöra 0,5—1,0 miljoner kubikmeter träkol per år. På grund av omöjligheten att åstadkomma en jämn behovstäckning komme försörjningen givetvis att i praktiken ställa sig något sämre än vad de här anförda, teoretiska kalkylerna visade.

Dessa utsikter för bränsleförsörjningen torde i och för sig icke kunna föranleda statligt ingrepp för begränsning av tillverkningen av kolgasaggregat. En dylik åtgärd skulle sakna betydelse för träkolsförsörjningen i den nuvarande ansträngda träkolssituationen. Den skulle knappast kunna inverka på bränsleförbrukningen förrän under de första månaderna av nästa år, då någon träkolsbrist icke komme att förefinnas. Det underskott i träkolsförsörjningen, som sedermera uppstode till följd av träkolsdrift av gengasverk, kunde mycket väl bliva täckt på ett ändamålsenligt sätt genom anläggning av ugnar, där biprodukterna vid kolningen tillvaratoges. Under sådana omständigheter kunde en reglering av tillverkningen av gengasverk till förmån för vedgasaggregat för närvarande icke motiveras med svårigheterna att anskaffa kolbränsle.

Inom bränslekommissionen hade även övervägts huruvida en ransoneri ng a v g e n g a s k o l b o r d e g e n o m f ö r a s f ö r a t t u n d e r d e n n u r å d a n d e k n a p p h e t e n p å s å d a n t b r ä n s l e s ä k e r s t ä l l a d e v i k t i g a s t e b e h o v e n . D e n n a t a n k e h a d e a v v i s a t s . G e n o m f ö r a n d e t a v e n d y l i k r a n s o n e r i n g a v e t t b r ä n s l e , v i l k e t f r a m s t ä l l d e s s n a r t s a g t ö v e r a l l t i d e s v e n s k a s k o g a r n a , s k u l l e m ö t a n ä s t a n o ö v e r s t i g l i g a h i n d e r , o c h å t g ä r d e n k u n d e i c k e a n s e s s t å i p r o p o r t i o n t i l l s y f t e t a t t u n d e r e n k o r t ö v e r g å n g s p e r i o d ä n d a m å l s e n l i g t f ö r d e l a b r ä n s l e t i n o m e n f o r d o n s p a r k , s o m t i l l a l l t ö v e r v ä g a n d e d e l t j ä n a d e d e n r e n a n y t t o t r a f i k e n . D ä r e s t a l l v a r l i g a s v å r i g h e t e r s k u l l e u p p s t å f ö r t r ä k o l s a n s k a f f n i n g e n t i l l d e n ö d v ä n d i g a s t e t r a f i k b e h o v e n — e n s i t u a t i o n , s o m h i t t i l l s i c k e v a r i t f ö r h a n d e n — t o r d e e n r e g l e r i n g a v s j ä l v a t r a f i k e n i e n e l l e r a n n a n f o r m b ö r a k o m m a t i l l s t å n d . D e t l å g e d ä r v i d n ä r a t i l l h a n d s a t t t ä n k a s i g e n t i l l f ä l l i g i n s k r ä n k n i n g a v v i s s l å n g f ä r d s t r a f i k m e d g e n g a s f o r d o n .

På vad sätt den träkolsbrist skulle mötas, vilken emotsåges för sommaren 1941, kunde för närvarande icke till fullo överblickas. Ansträngningar gjordes emellertid för att få till stånd en ökad framställning av träkol i ugnar, där även biprodukterna kunde tillvaratagas. Bränslekommissionen utarbetade för närvarande i samråd med Svenska gengasaktiebolaget ritningar till mindre ugnar, som uppfyllde detta villkor, och undersökte även möjligheterna att komplettera de nu befintliga småugnarna i sådant avseende. Domänverket, Kooperativa förbundet m. fl. företag planlade stora kolugnsanläggningar i Norrland. Gengasaktiebolaget hade beslutat uppföra kolugnsanläggningar med en årlig produktion av cirka 200 000 kubikmeter träkol. Det torde även vara möjligt att få till stånd en rätt avsevärd skogskolning under våren, därest detta skulle visa sig av behovet påkallat. Bränslekommissionen hyste för sin del ingen tvekan om att lämpliga utvägar skulle finnas för att anskaffa den kvantitet av 0,5—1,0 miljoner kubikmeter träkol, varmed produktionen, sådan den i det

föregående beräknats, understeg det uppskattade totala årsbehovet av järnbruuskol och gengaskol.

I det föregående hade nämnts, att produktionen av gengasved kunde beräknas taga högst 700 000 lm^3 av den upphuggna torra veden i anspråk. För framställning av gengaskol bleve större mängder ved erforderliga. För framställning av det gengaskol, som förbrukades under tiden den 1 oktober 1940 till den 1 maj 1941, åtginge cirka 2,5 miljoner lm^3 ved. Det skulle innebära en allvarlig åderlåtning av våra för hushålls- och industriförbrukning avsedda vedlager, därest hela denna kvantitet toges i anspråk från nämnda vedtillgångar. Kommissionen vore genom ett stort antal rapporter under rättad om att sådan kolning av torr kastved i betydande omfattning bedrevs på många håll i landet och hade övertvägt huruvida icke förbud mot kolning av torr brännved (kastved) borde utfärdas för områden, där försörjningen med erforderlig hushållsved vore svag. Det vore ur denna synpunkt synnerligen önskvärt dels att kolningen förlades till trakter med mindre efterfrågan på brännved, framför allt Norrland, dels att även nyhuggen, rå ved toges i anspråk vid kolningen. Bränslekommissionen komme att söka genom upplysning i lämpliga former leda in den kolning, som avsåge framställning av gengaskol, på dessa vägar. Det vore emellertid möjligt att direkta skyddsåtgärder måste vidtagas för att tillgodose det nödvändigaste behovet av brännved, antingen — på sätt nu antytts — genom användningsreglering beträffande torr brännved eller ock genom omhändertagande av erforderliga kvantiteter av sådan ved medelst beslag eller inköp. Kommissionen kunde emellertid icke taga ställning till denna fråga, förrän de uppgifter om försörjningsläget beträffande ved, som nu infordrats från samtliga kristidsnämnder, förelåge.

Sammanfattningsvis framhöles, att gengasdriften ställde särskilda krav på hushållningen med landets skogstillgångar ävensom på transportapparatens och därjämte krävde betydande uppoffringar i arbete och kapital för gengasverkens framställning. När övergången till gengasdrift genomförts för de viktigare behoven, kunde det därför ifrågasättas huruvida den fortsatta utvecklingen kunde behöva regleras genom statliga ingripanden. Bränslekommissionen ansåge det emellertid ännu vara för tidigt att ur dessa allmänna synpunkter överväga en sådan reglering av gengasdriften.

Då kolgasdriften, även om vissa biprodukter tillvaratoges vid kolning, kunde komma att visa sig ur virkeshushållningssynpunkt underlägsen vedgasdriften, kunde statliga åtgärder även ifrågasättas i syfte att begränsa användningen av kolgasaggregat. Bränslekommissionen hade för sin del sökt påskynda utvecklingen av vedgasdriften, som tidigare alltför mycket stått tillbaka för kolgasdriften, genom att meddela upplysningar om vissa fördelar, som vedbränslet erbjöde i förhållande till kolbränslet. Innan starkare ingripanden företoges, torde man böra avvakta resultatet av de försök och praktiska prov, som för närvarande påginge i syfte att skapa klarhet om de olika gengasverkens företräden gentemot varandra inom skilda användningsområden och under växlande förhållanden.

Departements-
chefen.

Av vad förut anförts framgår, att intresset för användande av gengasaggregat för drift av motorfordon kraftigt stegrats allteftersom tilldelningen av flytande bränsle minskats. Som följd av den ökade efterfrågan av gasgeneratorer har tillverkningen därav alltmer utvidgats. Med den tillverkningstakt som för närvarande hålles beräknar bränslekommissionen,

enligt vad jag inhämtat, antalet gengasdrivna fordon (traktorer icke inräknade) vid årsskiftet 1940/41 till omkring 33 000 stycken. Hinder för att aggregatframställningen skall fortsätta i samma takt på grund av knapphet på råvara eller av andra liknande orsaker anses ej heller föreligga.

Tillverkningen har hittills huvudsakligen varit inriktad på generatorer för träkolsdrift. Vedgasgeneratorer ha först under senare tid, främst genom Svenska gengasaktiebolagets åtgöranden, blivit föremål för framställning i större omfattning inom landet. Erfarenhet under tillräckligt lång tid föreligger icke för en slutlig jämförelse mellan de olika generatorsystemens företräden i tekniskt hänseende. Ur bränslesynpunkt är emellertid att beakta, att den bränslekvantitet, räknat i råved, som behövs för drift av visst vedgasaggregat i förhållande till behovet för motsvarande träkolsaggregat, är avsevärt mycket mindre. Med nuvarande priser ställer sig veden såsom bilbränsle betydligt billigare än träkolet.

Den hastiga utvecklingen i fråga om användningen av gengasdrivna fordon har aktualiserat frågan om landets försörjning med gengasbränsle. Storleken av de bränslekvantiteter, som erfordras för att gengasdriften skall kunna uppehållas, låter sig icke exakt beräkna utan måste uppskattas med hänsyn till vissa förutsättningar. Huruvida beräkningarna komma att stå sig blir alltså beroende på i vad mån dessa förutsättningar komma att vara för handen. Såsom den föregående redogörelsen utvisar, ha inom bränslekommissionen verkställts vissa alternativa beräkningar rörande erforderliga bränslekvantiteter. Dessa beräkningar avse både de bränslemängder, som bli va erforderliga, sedan gengasdriften nått sitt maximum, och de kvantiteter, vilka bli va behövliga för att tillgodose bränslebehovet under det närmaste året. I båda fallen ha vid beräkningarnas uppgörande hänsyn tagits till vissa antagna proportioner mellan kolgas- och vedgasaggregat. Beräkningarna visa, att i samtliga antagna fall mycket avsevärda bränslekvantiteter behövas för tryggande av gengasdriften. Särskilt betydande myckenheter erfordras, därest gengaskolen bli förhärskande som bränsle.

Redan för allmänna bränsleändamål erfordras som bekant för närvarande en starkt utökad vedavverkning. Skall vid sidan härav det maximala årsbehovet av gengasbränsle enligt nyss nämnda beräkningar tillgodoses, stiger den behövliga vedavverkningen till en omfattning, som kommer att kräva betydande ansträngningar från skogsägarnas sida samt ställa stora anspråk på tillgången å arbetskraft och hårt belasta transportapparaten. Om avverkningen av de behövliga myckenheterna råved för gengasbränsle planlägges i tid, bör emellertid själva vedanskaffningen väl kunna genomföras, helst som gengasveden till stor del utgöres av sekunda ved samt röjningsved. Ur vedanskaffningssynpunkt lär man därför icke behöva hysa betänkligheter mot ett program för framställning av gengasbränsle av den storleksordning som nu antytts.

Däremot är det svårare att få till stånd en träkolsproduktion tillräcklig för

att täcka behovet av bilkol vid sidan av det stora behov av träkol som redan under normala förhållanden föreligger för järnhanteringen. Särskilt gäller detta, om de träkolsdrivna bilarnas andel i trafiken blir mycket stor. Vid bedömning av möjligheterna att få till stånd en så omfattande träkolsproduktion har man anledning att erinra sig, att under perioden 1915—1919 enbart järnbrukens förbrukning av träkol vissa tider till och med översteg det nu beräknade sammanlagda behovet av träkol för järnindustri och gengasdrift. Även om milkolningen på grund av minskad efterfrågan å träkol från järnhanteringsens sida de senare decennierna nedgått, lära med hänsyn till de betydande framsteg ugnskolningen gjort större kvantiteter träkol numera kunna framställas än tillföre. Med hänsyn till de säsongmässiga växlingarna hos produktionen synes en jämn behovstäckning emellertid icke vara säkerställd. På sätt bränslekommissionen framhållit torde genom en än mera ökad framställning av träkol i ugnar, särskilt under sommaren och hösten, samt skogskolning även under våren de befarade olägenheterna i fråga om försörjningen med gengaskol kunna avsevärt motverkas. På det hela taget skulle det därför bliva möjligt att tillgodose det ökade behovet av träkol. På lång sikt torde således försörjningen med träkol för gengasändamål icke behöva ingiva bekymmer.

För innevarande bränsleår synes det emellertid förenat med vissa svårigheter att fylla behovet av ved för framställning av gengasbränsle utan eftersättande av övriga behov av ved för bränsleändamål. Det gengasbränsle, som erfordras för driften under tiden till dess bränsle kan erhållas från ved som framställes under innevarande avverkningsperiod, måste till större delen tagas från den vedmängd, som nu finnes upphuggen och som i sin helhet varit avsedd att användas för allmänna bränsleändamål. Detta medför i sin tur att en avvägning måste ske mellan de behov, som skola tillfredsställas ur den förefintliga vedmängden. Med hänsyn till vikten av att det nödvändiga transportarbetet kan utföras måste man söka tillhandahålla de för gengasdriftens upprätthållande oundgängligen erforderliga bränslekvantiteterna. Det är möjligt, att detta icke kan ske med mindre de vedlager, som för närvarande finnas tillgängliga för hushållsförbrukning, industriändamål och andra trafikmedel, utökas genom att vissa delar av massaindustriens råvarulager tagas i anspråk. I samband härmed kan det även befinnas lämpligt att närmare reglera användningen av vedlagren för olika ändamål. Det torde ankomma på bränslekommissionen att förbereda och i mån av befoget genomföra härför erforderliga åtgärder.

Även om åtgärder i här antytt syfte komma till stånd, kan den knapphet på träkol som för dagen gör sig gällande väntas bestå under någon tid, in- till dess den nyss påbörjade säsongens milkol komma i marknaden och i viss omfattning kunna disponeras såsom bilkol. I ett sådant läge kunna åtgärder för reglering av bilkolförbrukningen givetvis ifrågasättas. Såsom bränslekommissionen framhållit kan därvid en begränsning av marknads-

förändret av gengasaggregat knappast medföra önskad verkan under den ganska kortvariga övergångsperiod, varom här är fråga. Ej heller torde det angivna syftet kunna nås genom begränsning av den statliga långivning för anskaffning av gengasverk, som för närvarande äger rum. Däremot kan man naturligtvis åstadkomma en förbättrad behovstäckning för de viktigaste trafikändamålen genom direkt trafikreglerande åtgärder. De svårigheter av tillfällig natur, varmed bilkolsförsörjningen för närvarande har att kämpa, synas dock icke vara tillräckliga att nu motivera en statlig reglering av trafiken med gengasfordon.

Den viktigaste uppgiften för det allmänna inom detta område synes för närvarande vara att verka för att antalet kolugnsanläggningar i landet ökas i syfte att åvägabringa en stegrad produktion av träkol under kommande år. Såsom av den lämnade redogörelsen framgår äro åtgärder härför under förberedande inom bränslekommissionen. Vid sidan därav framstår som en angelägen uppgift för staten att medverka till att framskaffa och distribuera det bränsle, som behövs för att gengasdriften skall kunna hållas i gång under det närmaste året eller till den 1 oktober 1941. På sätt kommissionen förordat, torde de av gengasbolaget angivna myckenheterna av 1 800 000 kubikmeter bilkol och 1 200 000 kubikmeter bilved böra tagas som utgångspunkt för beräkning av det erforderliga bränslebehovet för gengasdriften under förut angivna tidsperiod.

Statens medverkan för anskaffning av denna bränslekvantitet bör äga rum genom Svenska gengasaktiebolaget, vilket tillskapats bland annat just för omhänderthavande av denna statliga uppgift. Såsom av bolagets förut berörda skrivelser framgår är bolaget också berett att i stor omfattning och på olika sätt ingripa för tryggande av gengasdriftens bränslebehov. Bolaget avser och är sedan någon tid sysselsatt med att för sin del anskaffa omkring hälften av det erforderliga bilkolet och 40 à 50 % av bilveden, vilken anskaffning enligt de förut omnämnda beräkningarna skulle utgöra cirka 900 000 kubikmeter bilkol och omkring 540 000 kubikmeter bilved. För anskaffning av dessa avsevärda kvantiteter pågå genom bolagets försorg i samarbete med olika skogsägareföreningar och andra skogsproducenter inköp av såväl bilkol som bilved till priser, som godkänts av bränslekommissionen. Då de mängder bilkol, som härigenom kunnat uppbringas, icke visat sig tillräckliga, har bolaget vidtagit även andra åtgärder för att öka tillgången på bilkol. I sådant hänseende har bolaget avtalat med ett större industriföretag om återupptagande av driften vid en nedlagd kolugnsanläggning, varigenom marknaden kommer att tillföras en kolkvantitet på omkring 110 000 kubikmeter per år. Vidare har bolaget beslutat att vid sidan härav i egen regi ombesörja kolning i avsevärd utsträckning.

Distributionen av genom gengasbolaget anskaffat bränsle skall enligt vad jag inhämtat handhavas av ett antal inom oljebranschen verksamma företag, däribland de fem största oljebolagen. Gengasbolaget tillhandahåller före-

tagen i fast räkning erforderliga kvantiteter bränsle, vilka distribueras genom företagens försorg till förbrukare direkt eller till företagens ombud i orterna. Distribution av bilbränsle äger dessutom rum genom förutvarande andelsägare i Bilkol, förening u. p. a., vars verksamhet övertagits av bolaget. Genom dessa anordningar lära fasta bilbränslen komma att tillhandahållas vid omkring 750 distributionsställen å sammanlagt något över 400 orter.

De av bolaget sålunda vidtagna åtgärderna för ökning av tillgången på bilbränsle synas ägnade att föra till målet. Bolagets samarbete med skogsägareföreningar och enskilda skogsproducenter torde komma att innebära en viss garanti för det enskilda skogsintressets aktiva deltagande i bränsleanskaffningen, vilket ur allmän synpunkt måste anses vara av synnerligt värde. Bolagets utnyttjande av en redan befintlig apparat för distribution av bilbränsle synes innebära en praktisk lösning av ett svårlöst problem. Härigenom vinnes ej blott en avsevärd kostnadsbesparing, motsvarande de belopp som eljest erfordrats för uppbyggande av en distributionsapparat, utan därjämte torde man kunna förutse, att personer, vilka hittills haft sin utkomst inom hithörande branscher men som på grund av nu rådande förhållanden råkat i svårigheter, åter kunna vinna sysselsättning.

För finansieringen av en rörelse av de mått, som förut angivits, kräves betydande kapitalmedel. Bolaget har redan tidigare, på sätt framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen, erhållit sammanlagt 6 000 000 kronor såsom förlagskapital för rörelsen. Dessa medel ha använts eller komma att användas för anskaffning av gengasaggregat för jordbrukstraktorer och lastautomobiler och torde således icke kunna disponeras för inköp av gengasbränsle. Härför bliva alltså ytterligare medel erforderliga.

I sin skrivelse den 15 augusti 1940 har bolaget på grund av vissa inom bolaget verkställda kalkyler, vilka utgå från ett behov av rörelsemedel, motsvarande 35 procent av bolagets kostnader för anskaffning av gengasbränsle under ett år, beräknat kapitalbehovet för berörda ändamål till 9 000 000 kronor. Med ledning av enahanda beräkningsgrund uppskattar bolaget behovet av rörelsemedel i sin senaste skrivelse den 18 oktober 1940 till 15 000 000 kronor. Mot denna beräkning har jag intet att erinra. Jag förordar alltså, att ett reservationsanslag av 15 000 000 kronor anvisas för ifrågavarande ändamål. I likhet med vad förut skett torde anvisningen böra ske såsom kapitalinvestering i fonden för förlag till statsverket.

Såsom bolaget påpekat torde det vid en framtida avveckling av bolagets verksamhet icke vara uteslutet, att betydande förluster komma att uppstå å anskaffat bilbränsle, som icke vinner avsättning. Vilka åtgärder som kunna vidtagas för att möta de av bolaget påpekade förlustriskerna synes icke vara möjligt att nu bedöma. Jag förutsätter emellertid, att bolaget ägnar all erforderlig uppmärksamhet åt detta spörsmål.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Förlagskapital för Svenska gengasaktiebolaget* å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i fonden för förlag till statsverket anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 15 000 000.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Curt Nordwall.