

## Nr 66.

Ankom till riksdagens kansli den 12 december 1940 kl. 4 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till ytterligare förlagskapital för Svenska gengasaktiebolaget.*

(1:a avd.)

I en den 8 november 1940 dagtecknad proposition, nr 71, har Kungl. Maj:t, under åberopande av vid propositionen fogat utdrag av statsrådsprotokollet över folkhushållningsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att såsom kapitalinvestering i fonden för förlag till statsverket till Förlagskapital för Svenska gengasaktiebolaget å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1940/41 anvisa ett reservationsanslag av 15 000 000 kronor.

Av statsrådsprotokollet inhämtas bland annat följande.

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 bolaget ett reservationsanslag av 500 000 kronor, *dels ock* till förlagskapital för bolaget 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. Samtidigt har Kungl. Maj:t medgivit, att det tidigare omnämnda reservationsanslaget å 3 000 000 kronor finge tagas i anspråk för bestridande av kostnaderna för ifrågavarande anskaffning.

På förslag av Kungl. Maj:t har sedermera 1940 års urtima riksdag å tilläggsstat för budgetåret 1940/41 anvisat ett reservationsanslag av 3 000 000 kronor för täckande av till bolaget för enahanda ändamål förskottsvis utanordnade medel.

*Svenska gengasaktiebolaget* har i skrivelse den 15 augusti 1940 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.

Bolaget har anfört huvudsakligen följande:

För trygghet 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 behov av träkol och ved. 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 ifrågasvarande 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. 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.

I detta sammanhang har bolaget framhållit, att vid en framtida avveckling av bolagets verksamhet risk förefunnes för att icke obetydliga förluster kunde uppkomma å anskaffat bilbränsle, som icke vunne avsättning.

I skrivelse den 18 oktober 1940 framlade bolaget — med hänsyn till att kraven på bolagets deltagande i bränsleanskaffningen avsevärt stegrats — förnyade beräkningar beträffande bolagets kapitalbehov för detta ändamål. Bolaget anmälde, att bolaget funne det behövt att dess rörelsekapital för anskaffning och försäljning av träkol och ved för gengasdrift höjdes från tidigare angivna 9 000 000 kronor till 15 000 000 kronor. Bolaget har i ärendet anfört bland annat:

Gengasdriften hade ökat i betydligt snabbare takt än man hade uppskattat i början av augusti månad. 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.

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 resultaten 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, gåve 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 beräkning över behovet av gengasbränsle. Denna hade närmast tagit sikte på maximibehovet. Enligt nämnda utredning skulle totala bränslebehovet vara cirka 3 600 000 kubikmeter för tiden intill den 1 oktober 1941.

För närvarande syntes det emellertid nödvändigt att räkna med ett säkert behov av 3 000 000 kubikmeter gengasbränsle.

Av de bilar, som i början av oktober varit inrättade för gengas, använde 75 % träkol och endast 25 % ved. Vedaggregaten hade först i ett senare skede upptagits till tillverkning inom landet. Den samlade erfarenheten utvisade, att vedaggregaten med hänsyn till allmän användbarhet och driftsäkerhet vore fullt jämvärdiga med kolaggregaten.

Eftersom voden 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.

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.

Man vore för närvarande hänvisad till gissningar rörande fördelningen av bränslebehovet på träkol och ved för tiden till den 1 oktober 1941, som tillsvärdare 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 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.

*Statens bränslekommission* har framhållit, att de av gengasbolaget angivna kvantiteterna gengaskol och gengasved syntes böra godtagas som grund för beräkning av den erforderliga bränsleförsörjningen för gengasdrift intill den 1 oktober 1941, samt yttrat sig angående frågan om möjligheterna att till-

godose bränslebehovet för gengasdriften samt sättet därför. Härom har kommissionen anfört bland annat:

Det totala behovet av gengasbränsle kunde 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. De egentliga trafikbehoven beräknades taga ungefär 4 miljoner kubikmeter i anspråk. Det vore givetvis vanskligt att bedöma på vad sätt kvantiteten av 5 miljoner kubikmeter gengasbränsle komme att fördela sig på gengasved och gengaskol. Kolbränslets andel i den totala konsumtionen av gengasbränsle för trafikändamål kunde emellertid 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.

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

Ordandet av bränsleförsörjningen för gengasdriften under det närmaste året vore ett utpräglat krisproblem. Vedavverkningarna för innevarande bränslesäsong hade planlagts utan större hänsynstagande till gengasdriften, som ända till slutet av sistlidna avverkningssäsong varit mycket svagt utvecklade. Först sedan verkningarna av den i april månad inträffade avspärrningen mot väster 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.

Behovet av gengasbränsle för tiden till den 1 oktober 1941 kunde 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
Tiden 1940 $\frac{1}{10}$ 1941	16.0	20.0	36.0	56

Inom bränslekommissionen verkställt överslag över landets träkolsförsörjning under nästkommande år 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.

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 trä-

kolsförsörjningen 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 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 övervägts huruvida en ransonering av gengaskol borde genomföras för att under den nu rådande knappheten på sådant bränsle säkerställa de viktigaste behoven. Denna tanke hade avisats. Genomförandet av en dylik ransonering av ett bränsle, vilket framställdes snart sagt överallt i de svenska skogarna, skulle möta nästan oöverstigliga hinder, och åtgärden kunde icke anses stå i proportion till syftet att under en kort övergångsperiod ändamålsenligt fördela bränslet inom en fordonspark, som till övervägande del tjänade den rena nyttotrafiken. Därest allvarliga svårigheter skulle uppstå för träkolsanskaffningen till de nödvändigaste trafikbehoven torde en reglering av själva trafiken böra komma till stånd genom exempelvis en tillfällig inskränkning av viss långfärdstrafik med gengasfordon.

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. 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 beräknades underlätta det uppskattade totala årsbehovet av järnbrukskol och gengaskol.

Kommissionen vore underrättad om att kolning av torr kastved i betydande omfattning bedreves på många håll i landet och hade övervägt huruvida icke förbud mot kolning av torr brännved (kastved) borde utfärdas för områden, där försörjningen med hushållsved vore svag. Det vore ur denna synpunkt önskvärt dels att kolningen förlades till trakter med mindre efterfrågan på brännved, framför allt Norrland, dels att nyhuggen, rå ved toges i anspråk vid kolningen. Bränslekommissionen komme att söka genom upplysning 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 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 inforrats från samtliga kristidsnämnder, föreläge.

Sammanfattningsvis framhölle kommissionen, att gengasdriften ställde särskilda krav på hushållningen med landets skogstillgångar ävensom på transportapparaten 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 sökt påskynda utvecklingen av vedgasdriften 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.

*Departementschefen* har för egen del anfört i huvudsak följande:

Med den tillverkningstakt som för närvarande hålles beräknade bränslekommissionen, enligt vad departementschefen inhämtat, antalet gengasdrivna fordon (traktorer icke inräknade) vid årsskiftet 1940/41 till omkring 33 000 stycken. Hinder för att aggregatframställningen skulle fortsätta i samma takt på grund av knapphet på råvara eller av andra liknande orsaker ansåges ej heller föreligga.

Tillverkningen hade hittills huvudsakligen varit inriktad på generatorer för träkolsdrift. Erfarenhet under tillräckligt lång tid föreläge icke för en slutlig jämförelse mellan de olika generatorsystemens företräden i tekniskt hänseende. Ur bränslesynpunkt vore emellertid att beakta, att den bränslekvantitet, räknat i råved, som behövdes för drift av visst vedgasaggregat i förhållande till behovet för motsvarande träkolsaggregat, vore avsevärt mycket mindre. Med nuvarande priser ställde sig veden såsom bilbränsle betydligt billigare än träkolet.

Den hastiga utvecklingen i fråga om användningen av gengasdrivna fordon hade aktualiserat frågan om landets försörjning med gengasbränsle. Storleken av de bränslekvantiteter, som erfordrades för att gengasdriften skulle kunna uppehållas, läte sig icke exakt beräkna utan måste uppskattas med hänsyn till vissa förutsättningar. De inom bränslekommissionen verkställda beräkningarna avsågo både de bränslemängder, som bleve erforderliga, sedan gengasdriften nått sitt maximum, och de kvantiteter, vilka bleve behövliga för att tillgodose bränslebehovet under det närmaste året. I båda fallen hade vid beräkningarnas uppgörande hänsyn tagits till vissa antagna proportioner mellan kolgas- och vedgasaggregat. Beräkningarna visade, att i samtliga antagna fall mycket avsevärda bränslekvantiteter behövdes för trygande av gengasdriften. Särskilt betydande myckenheter erfordrades, därest genkaskolen bleve förhärskande som bränsle.

Redan för allmänna bränsleändamål erfordrades för närvarande en starkt utökad vedavverknings. Skulle vid sidan härav det maximala årsbehovet av gengasbränsle enligt nyss nämnda beräkningar tillgodoses, steg den be-

hövliga vedavverkningen till en omfattning, som komme 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 planlades i tid, borde emellertid själva vedanskaffningen väl kunna genomföras, helst som gengasveden till stor del utgjordes av sekunda ved samt röjningsved. Ur vedanskaffningssynpunkt syntes man därför icke behöva hysa betänkligheter mot ett program för framställning av gengasbränsle av den storleksordning som nu antytts.

Däremot vore 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 förelåge för järnhanteringen. Särskilt gällde detta, om de träkolsdrivna bilarnas andel i trafiken bleve mycket stor. Vid bedömande av möjligheterna att få till stånd en så omfattande träkolsproduktion hade man anledning att erinra sig, att under perioden 1915--1919 enbart järnbrukens förbrukning av träkol vissa tider till och med överstigit det nu beräknade sammanlagda behovet av träkol för järnindustri och gengasdrift. Även om milkolningen på grund av minskad efterfrågan å träkol från järnhanterings sida de senare decennierna nedgått, syntes med hänsyn till de betydande framsteg ugnskolningen gjort större kvantiteter träkol numera kunna framställas än tillföre. Med hänsyn till de säsongmässiga växlingarna hos produktionen syntes en jämn behovstäckning emellertid icke vara säkerställd. Genom en än mera ökad framställning av träkol i ugnar, särskilt under sommaren och hösten, samt skogskolning även under våren torde 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 syntes det emellertid förenat med vissa svårigheter att fylla behovet av ved för framställning av gengasbränsle utan efterlämnande av övriga behov av ved för bränsleändamål. Det gengasbränsle, som erfordrades för driften under tiden till dess bränsle kunde erhållas från ved som framställdes under innevarande avverkningsperiod, måste till större delen tagas från den vedmängd, som nu funnes upphuggen och som i sin helhet varit avsedd att användas för allmänna bränsleändamål. Detta medförde i sin tur att en avvägning måste ske mellan de behov, som skulle tillfredsställas ur den förefintliga vedmängden. Med hänsyn till vikten av att det nödvändiga transportarbetet kunde utföras måste man söka tillhandahålla de för gengasdriftens upprätthållande oundgängligen erforderliga bränslekvantiteterna. Det vore möjligt, att detta icke kunde ske med mindre de vedlager, som för närvarande funnes tillgängliga för hushållsförbrukning, industriändamål och andra trafikmedel, utökades genom att vissa delar av massaindustriens råvarulager toges i anspråk. I samband härmed kunde det även befinnas lämpligt att närmare reglera användningen av vedlagren för olika ändamål. Det torde ankomma på bränslekommissionen att förbereda och i mån av befogenhet genomföra härför erforderliga åtgärder.

Även om åtgärder i här antytt syfte komme till stånd, kunde den knapphet på träkol som för dagen gjorde sig gällande väntas bestå under någon tid, intill dess den nyss påbörjade säsongens milkol komme i marknaden och i viss omfattning kunde disponeras såsom bilkol. I ett sådant läge kunde åtgärder för reglering av bilkolförbrukningen givetvis ifrågasättas. Såsom

bränslekommissionen framhållit kunde därvid en begränsning av marknadsförandet av gengasaggregat knappast medföra önskad verkan under den ganska kortvariga övergångsperiod, varom här vore fråga. Ej heller torde det angivna syftet kunna nås genom begränsning av den statliga långivning för anskaffning av gengasverk, som för närvarande ägde rum. Däremot kunde man naturligtvis åstadkomma en förbättrad behovstäckning för de viktiga trafikändamålen genom direkt trafikreglerande åtgärder. De svårigheter av tillfällig natur, varmed bilkolsförsörjningen för närvarande hade att kämpa, syntes dock icke vara tillräckliga att nu motivera en statlig reglering av trafiken med gengasfordon.

Den viktigaste uppgiften för det allmänna inom detta område syntes för närvarande vara att verka för att antalet kolugnsanläggningar i landet ökades i syfte att åvägabringa en stegrad produktion av träkol under kommande år. Åtgärder härför vore under förberedande inom bränslekommissionen. Vid sidan därav framstode som en angelägen uppgift för staten att medverka till att framskaffa och distribuera det bränsle, som behövdes för att gengasdriften skulle kunna hållas i gång under det närmaste året eller till den 1 oktober 1941. De av gengasbolaget angivna myckenheterna av 1 800 000 kubikmeter bilkol och 1 200 000 kubikmeter bilved torde böra tagas som utgångspunkt för beräkning av det erforderliga bränslebehovet för gengasdriften under förut angivna tidsperiod.

Statens medverkan för anskaffning av denna bränslekvanitet borde äga rum genom Svenska gengasaktiebolaget, vilket tillskapats bland annat just för omhänderhavande av denna statliga uppgift. Såsom av bolagets förut berörda skrivelser framginge vore bolaget också berett att i stor omfattning och på olika sätt ingripa för tryggnad av gengasdriftens bränslebehov. Bolaget avsåg och vore 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 påginge 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 uppböras, icke visat sig tillräckliga, hade bolaget vidtagit även andra åtgärder för att öka tillgången på bilkol. I sådant hänseende hade bolaget avtalat med ett större industriföretag om återupptagande av driften vid en nedlagd kolugnsanläggning, varigenom marknaden komme att tillföras en kolkvanitet på omkring 110 000 kubikmeter per år. Vidare hade bolaget beslutat att vid sidan härav i egen regi ombesörja kolning i avsevärd utsträckning.

Distributionen av genom gengasbolaget anskaffat bränsle skulle handhas av ett antal inom oljebranschen verksamma företag, däribland de fem största oljebolagen. Gengasbolaget tillhandahölle företagen i fast räkning erforderliga kvantiteter bränsle, vilka distribuerades genom företagens försorg till förbrukare direkt eller till företagens ombud i orterna. Distribution av bilbränsle ägde dessutom rum genom förutvarande andelsägare i Bilkol, förening u. p. a., vars verksamhet övertagits av bolaget. Genom dessa anordningar skulle 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 syntes 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 syntes innebära en praktisk lösning av ett svårlöst problem. Härigenom vunnes 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 kunde vinna sysselsättning.

För finansieringen av en rörelse av de mått, som förut angivits, krävdes betydande kapitalmedel. Bolaget har redan tidigare erhållit sammanlagt 6 000 000 kronor såsom förlagskapital för rörelsen. Dessa medel hade använts eller komme att användas för anskaffning av gengasaggregat för jordbrukstraktorer och lastautomobiler och torde således icke kunna disponeras för inköp av gengasbränsle. Härför bleve alltså ytterligare medel erforderliga.

I sin skrivelse den 18 oktober 1940 uppskattade bolaget kapitalbehovet för berörda ändamål till 15 000 000 kronor. Mot denna beräkning hade departementschefen intet att erinra. Departementschefen förordade alltså, att ett reservationsanslag av 15 000 000 kronor anvisades 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 komme att uppstå å anskaffat bilbränsle, som icke vunnit avsättning. Vilka åtgärder som kunde vidtagas för att möta de av bolaget påpekade förlustriskerna syntes icke vara möjligt att nu bedöma. Departementschefen förutsatte emellertid, att bolaget ägnade all erforderlig uppmärksamhet åt detta spörsmål.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, har den hastiga utvecklingen i fråga om användningen av gengasdrivna fordon aktualiserat frågan om landets försörjning med gengasbränsle. De myckenheter som syntes bliva erforderliga under det närmaste året eller till den 1 oktober 1941 hava av Svenska gengasaktiebolaget uppskattats till 1 800 000 kubikmeter bilkol och 1 200 000 kubikmeter bilved. Såväl bränslekommissionen som departementschefen har ansett dessa myckenheter böra tagas som utgångspunkt för beräkning av det erforderliga bränslebehovet under angivna tidsperiod. Departementschefen har understrukit angelägenheten av att antalet kolugnsanläggningar i landet ökades i syfte att åvägabringa en stegrad produktion av träkol. Bränslekommissionen har upplyst, att domänverket samt kooperativa förbundet m. fl. företag planlade stora kolugnsanläggningar i Norrland. Av propositionen framgår vidare, att gengasbolaget avtalat med ett större industriföretag om återupptagande av driften vid en nedlagd kolugnsanläggning, varigenom marknaden komme att tillföras en kolkvantitet på omkring 110 000 kubikmeter för år samt att gengasbolaget för egen del beslutat uppföra kolugnsanläggningar med en årlig produktion av cirka 200 000 kubikmeter träkol. Vad beträffar frågan om ved eller träkol som drivmedel har bolaget — under erinran därom, att för de gengasdrivna

*Utskottet.*

bilarna hittills till övervägande del träkol kommit till användning — framhållit fördelarna för såväl landet som den enskilde av en övergång till vedaggregat, då anskaffandet av ved till gengasdrivna bilar ställde sig mindre kostsamt och därtill fordrade mindre uttagning ur skogarna. Utskottet vill understryka, att en dylik utveckling ur sålunda angivna synpunkter måste betraktas ej blott såsom synnerligen önskvärd utan även såsom rent av nödvändig. Gengasbolaget har vidare framhållit, att man med säkerhet kunde påräkna, att det procentuella antalet vedgasverk komme att avsevärt ökas. Utskottet vill i anledning härav allenast uttala, att tillbörlig försiktighet givetvis synes böra iakttagas, när det gäller kapitalinvesteringar för uppförande av kolugnsanläggningar. Utskottet är övertygat om att gengasbolaget också delar denna uppfattning.

Departementschefen har anfört, att det måste framstå 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. Denna statens medverkan har ansetts böra äga rum genom gengasbolaget, vilket tillskapats bland annat just för omhänderhavande av denna uppgift. Utskottet har icke funnit anledning till erinran häremot. Enligt de av bolaget framlagda kalkylerna skulle bolaget anskaffa omkring hälften av det erforderliga bilkolet och 40 à 50 procent av bilveden. I likhet med departementschefen anser utskottet de former i vilka bolaget tänkt sig distributionen av bilbränslet innebära en praktisk och ur olika synpunkter god lösning av detta problem. För finansiering av de uppgifter, som i förevarande proposition angivits skola ankomma å bolaget, kräves en betydande kapitalinsats, av bolaget uppskattad till 15 000 000 kronor. Utskottet har liksom även departementschefen ansett sig böra godtaga de sålunda gjorda kostnadsberäkningarna.

Då Kungl. Maj:ts nu förevarande förslag i övrigt icke givit utskottet anledning till erinran eller uttalande, får utskottet hemställa,

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

Stockholm den 12 december 1940.

På andra särskilda utskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar *Johansson* i Fredrikslund, *Oscar Olsson*, *Nilsson* i Malmö, *Tjällgren*, *Lindström*, *Heiding*, *Berling*, *Alfred Andersson*, *Mannerskantz*, *Boman*, *Sundberg* och *Bergman*; samt

från a n d r a kammaren: herrar *Svensson* i Grönvik, *Törnkvist*, *Skoglund*, *Eriksson* i Stockholm, *Persson* i Falla, *Andersson* i Falkenberg, *Andersson* i Löbbo, *Ward*, *Gustafson* i Vimmerby, *Mårtensson*, *Carlström* i Södergården och *Karlsson* i Munkedal.

---

### Reservation

av herrar *Heiding*, *Mannerskantz*, *Bergman*, *Svensson* i Grönvik, *Gustafson* i Vimmerby och *Carlström* i Södergården, vilka ansett att utskottets utlåtande och förslag bort erhålla följande lydelse:

»Såsom av den — — — (= utskottet) — — — rent av nödvändig.

Utskottet anser för sin del, att tillbörlig försiktighet bör iakttagas beträffande omfattningen av bolagets verksamhet. Med hänsyn härtill har utskottet, som icke har något att erinra mot att bolaget påtager sig de i propositionen angivna uppgifterna för anskaffning av motorbränsle eller mot de föreslagna formerna härför, funnit sig böra förorda, att det till 15 000 000 kronor beräknade förlagskapitalet begränsas till 10 000 000 kronor.

Då Kungl. Maj:ts nu förevarande förslag i övrigt icke givit utskottet anledning till erinran eller uttalande, får utskottet hemställa,

att riksdagen må såsom kapitalinvestering i fonden för förslag till statsverket till *Förlagskapital för Svenska gengasaktiebolaget* å tilläggsstat I för budgetåret 1940/41 anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kronor.»

---

