

Nr 291.

Av herr **Nilsson** i Antnäs m. fl., *angående användning inom statens verk av generatorgasdrivna vagnar.*

Generatorgasdrift å lastbils- och andra motorer.

Den allt mer ökade brännoljeimporten, hågkomsten av transportsvårigheterna å våra landsvägar under världskriget och den allt mer försvårade försörjningsmöjligheten för landsbygdens invånare borde göra oss betänksamma och beredda att pröva varje gott uppslag, som kan bringa verksam lindring i antydda förhållanden.

Även i land, där brännoljan hämtas ur den egna jorden, har man blicken riktad på möjligheten att brännoljetillförseln av någon anledning kan avstängas eller bli otillräcklig, och man söker medel att i så fall hålla motorerna i gång med andra bränslen, tills brännolja i tillräckliga kvantiteter åter kan anskaffas. Såväl i Sverige som i utlandet har man lyckats finna medel, som i viss mån kunna avhjälpa svårigheterna vid avstängning av brännoljetillförseln. I vårt land kunna vi till någon del reda oss med sulfitsprit och den brännolja, man kan utvinna ur vissa i landet förekommande skifferarter.

Emellertid är tillgången på dylika surrogat för bensin allt för begränsad, och det skulle stöta på oöverbanneliga svårigheter att framställa tillräckliga mängder av dessa medel för vårt nuvarande behov. I händelse av krig eller annan verksam avstängning av bensintillförseln komme både armén och industrin, ävensom de näringar, varav landets säkerhet i hög grad beror, att lida av allvarliga transportsvårigheter. Redan under världskriget stodo vi rätt rådlösa, och de små kvantum bensin som kunde avvaras till civil samfärdsel voro allt för otillräckliga samt priserna orimliga. Skulle vi åter träffas av liknande avstängning, eller av en ännu verksamare åtstrypning av brännoljetillförseln, skulle förhållandet bli ännu värre, med den inriktning och utveckling, som vår samfärdsel nu tagit.

Ur säkerhetssynpunkt är det nödvändigt, att vi söka finna ett medel redan i fred, som kan ge oss möjlighet till ostörda landsvägstransporter, om brännoljetillförseln komme att strypas av krig inom eller utom landet. Ur nationalekonomisk synpunkt vore det en styrka för landet att få minska kapitalexporten för brännolja och att få använda dessa besparingar för att inom landet få framställa drivmedel för våra motorer.

Detta skulle främja oberoende och god ekonomi, motverka arbetslöshet och lågkonjunktur i näringslivet m. m.

I Frankrike har man löst drivmedelsproblemet för automobiler på ett sätt, som bör väcka uppmärksamhet och tillfredsställelse i vårt land, där hart när obegränsade tillgångar av det drivmedel för lastautomobiler som fransmännen börjat använda kunna framställas, när och varhelst vi önska. Fransmännen ha konstruerat fullt tillförlitliga automobiler för generatorgasdrift, och drivmedlet är träkol eller träflis. De franska militärmyndigheterna, som nu köpa endast generatorgasdrivna lastvagnar för militärt behov, ha kommit till så gott resultat med ett visst vagnfabrikat som drives med träkol, att av denna sorts bilar inköpas ej mindre än 90 procent av den totala anskaffningen. Redan för mer än fem år sedan hade fabrikatet ifråga lämnat experimentstadiet i fråga om generatorgasdrift, och genom försök i vårt land är det klarlagt, att dessa med generatorgas drivna bilar fylla alla de anspråk, man rimligtvis kan ställa även på en förstklassig lastautomobil. Ifrågavarande lastbil drives med en bränslebesparing, enligt officiella prov i Frankrike och med där gällande bensin- och kolpris, å ej mindre än 60 procent; en besparing som exempelvis i vissa delar av Norrland, där höga bensinpris och låga träkolspris råda, går över 70 och närmar sig 80 procent. Några särskilda svårigheter med driften av dessa bilar förekomma icke, och deras pris är icke högre än för i kvalitet och lastdryghet jämförliga vagnar för bensindrif. Det ökade besväret för vagnens förare inskränker sig *i huvudsak* till att han måste fylla generatorn med kol var åttonde mil. Under själva körningen är vagnen lika lättmanövrerad och lättskött som varje bensinbil.

Det förefaller som om man här funnit en synnerligen god lösning även för Sveriges vidkommande. Märkvärdigt nog har dock denna geniala lösning på en för Sverige riksviktig fråga mottagits med en anmärkningsvärd kallsinnighet från våra myndigheters sida. Ännu förfogar icke, så vitt vi veta, något av svenska statens verk över någon dylik bil. Förklaringen härtill torde måhända ligga däri, att vi skulle känna oss mera tilltalade av en svensk uppfinning på området. Svenska konstruktörer ha också försökt sig på uppgiften sedan många år tillbaka, men det har ännu icke resulterat i någon motsvarande konstruktion. Dessa inhemska konstruktörer ha koncentrerat sina ansträngningar på att bygga en gasgenerator som vid behov skulle kunna kopplas till vilken bensinbil som helst och sålunda göra denna till generatorgasbil. En av våra främsta experter på förbränningsmotorernas område har emellertid förklarat, att man måste bygga speciellt konstruerade motorer, om man vill utvinna full kraft ur generatorgasen. De franska experimenten ha till fullo bekräftat denna teori.

Det torde vara ostridigt, att välkonstruerade generatorgasbilar lämna

största drivmedelsbesparingen å längre linjer och i hård tjänstgöring. För stadstrafik, med dess många och stundom långa uppehåll, lämpa de sig mindre väl än för landsbygdstrafik, en sak som givetvis är till fördel, då det torde vara på landsbygden och för industriell drift man ser mest på transportekonomin. Ifrågavarande generatorgaslastbilar få sin största och nyttigaste uppgift på långlinjer i busstrafik, vid industrier och i landets skogsrika delar, där det kan bli möjligt att använda gallringsvirke och att utvinna bättre rotvärde av sådana skogar, som ligga ogynnsamt för både flottled och järnväg, men vilka vid billig landsvägs-transport kunna betala nedlagt arbete. Det är genom att bringa hjälp i dylika fall och genom att göra det onödigt att köra importerade brännolja flera tiotal mil från kusten in i områden, där vi kunna producera 70 procent billigare drivmedel, som generatorgasbilarna äro av så stort intresse att riksdagens medverkan påkallas. Den tid torde ej vara långt avlägsen, då cirkelsågarnas motorer i avlägsna skogsbygder drivas med generatorgas av träkol eller sågavfall och lättare tåg å statens ödebygdslinjer framföras av generatorgasdrivna motorvagnar, därest riksdagen nu genom praktiska åtgärder stöder och underlättar anskaffandet av motorer och motorfordon, som kunna drivas med inhemskt bränsle cirka 70 procent billigare än med importbränsle.

Här har staten en god möjlighet att utan särskilda utgifter ge en sund utveckling åt vår lastbilstrafik och tillfälle för våra små skogsägare, småbrukare, tjärbrännare och skogsarbetare att genom kolförsäljning till lastbilstrafik få arbetsförtjänster, som i viss mån lätta det ekonomiska betryck, som nu gripit omkring sig.

I första hand kunde staten nöja sig med att till eget bruk införskaffa ett mindre antal generatorgasdrivna vagnar för att sättas i hårdast möjliga provtrafik, även under svåra klimatiska förhållanden samt för olika ändamål exempelvis i posttrafik och för arméns och domänstyrelsens behov. Sedan det på så sätt blivit klarlagt, hur generatorgasvagnarna bestått provet, torde det ej dröja länge, innan anskaffning av dylika vagnar för civilt bruk blir mera allmänt. Det torde nämligen vara av vikt för staten att städse kunna förfoga över en vagnpark, som kan drivas med inhemskt bränsle.

Genom att köpa ett mindre antal generatorgasvagnar och underkasta dessa noggranna prov i svensk terräng och klimat få våra myndigheter möjligheter till noggranna jämförelser. Dessa undersökningar komma att påvisa hittillsvarande bästa konstruktion samt om en inhemsk tillverkning av generatorgasvagnar kan åstadkommas antingen genom förvärvande av licens eller om en eventuell svensk konstruktion kan anses vara att föredraga.

Med anledning av vad här anförts hemställes,

att riksdagen beslutar i skrivelse påkalla Kungl. Maj:ts uppmärksamhet beträffande generatorgasdrivna vagnar, så att statens verk, där så befinnes lämpligt, vid behov av lastbilar och omnibussar anskaffa ett antal generatorgasdrivna driftsäkra och driftekonomiska dylika fordon av bästa kända fabrikat.

Stockholm den 14 januari 1930.

N. E. Nilsson.

Edvard Lithander.

Jöran Grapenson.

H. Lundström.
