Nr 212.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående inrättande av en lånefond för inköp av gasgeneratorer för motordrift, m. m.; given Stockholms slott den 11 mars 1932.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

B. v. Stockenström.

Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 11 mars 1932.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet anför chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet von Stockenström:

Den 16 oktober 1931 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för jordbruksdepartementet att tillkalla utredningsmän för att inom departementet, i enlighet med i statsrådsprotokollet av mig angivna riktlinjer, verkställa utredning och avgiva förslag rörande åtgärder för vinnande av ökad avsättning av inhemska skogsprodukter, förbättrat ekonomiskt utbyte av skogsbruket samt intensivare skogsvård. I statsrådsprotokollet anförde jag, bland annat, följande:

Åvägabringandet av intensivare skogsvård liksom beredandet av ökade arbetstillfällen inom skogsbruket vore i hög grad beroende av möjligheterna att vinna avsättning för skogsprodukterna. Icke minst under tider, då massavedsindustriens drift vore inskränkt och propsförsäljningen vore hämmad, vore det av stor betydelse, att avkastningen av småvirke vid gallringar kunde jämväl på annat sätt tillgodogöras. Att befordra ökad användning inom landet av inhemska skogsprodukter framstode därför såsom en angelägenhet av stor vikt ur det allmännas synpunkt, därvid frågans betydelse med hänsyn till handelsbalansen icke borde förglömmas. Utredningen borde därför särskilt inriktas på vissa spörsmål rörande åtgärder för ökat ekonomiskt utbyte av skogsbruket, framför allt frågan om ökad avsättning inom landet av vedbränsle och träkol. Vid verkställandet av denna del av utredningen borde vissa av ingenjörsvetenskapsakademien utförda undersökningar på området noga uppmärksammas. I den mån resultat från sistberörda undersökningar framkomme eller eljest material erhölles för bedömande av möjligheterna att i ökad omfattning använda inhemskt vedbränsle samt träkol, borde vid den nu ifrågasatta utredningen övervägas, på vad sätt — genom upplysningsverksamhet eller andra åtgärder från det allmännas sida — de vunna resultaten skulle kunna snabbt omsättas i praktiken. Härvid hänsyftades på icke blott statlig och kommunal utan även enskild drift samt ifrågavarande produkters användning för såväl industriella som andra ändamål, såsom uppvärmning, automobil- och traktordrift m. m.

De jämlikt sagda bemyndigande av mig tillkallade utredningsmännen (1931 års skogssakkunniga) hava i utlåtande den 20 februari 1932 framställt förslag om inrättande av en statens lånefond för inköp av träkolsgasgeneratorer. Häröver hava infordrade yttranden avgivits den 3 mars 1932 av statskontoret och den 10 mars 1932 av kommerskollegium, som jämväl överlämnat av kollegium införskaffade utlåtanden från ingenjörsvetenskapsakademien och Sveriges industriförbund ävensom yttranden från Aktiebolaget Motorgas, Aktiebolaget Gasgenerator, Aktiebolaget Volvo och General Motors nordiska aktiebolag.

Innan jag närmare redogör för nyssnämnda framställning och de häröver avgivna yttrandena, torde jag få erinra om följande.

Vid 1930 års riksdag väcktes en motion (II: 291), däri hemställdes, att riksdagen ville i skrivelse påkalla Kungl. Maj:ts uppmärksamhet beträffande generatorgasdrivna vagnar, så att statens verk, där så befunnes lämpligt, vid behov av lastbilar och omnibussar anskaffade ett antal generatorgasdrivna driftsäkra och driftekonomiska dylika fordon av bästa kända fabrikat. Motionen hänvisades till andra kammarens tredje tillfälliga utskott, som inhämtade yttranden däröver av kommerskollegium och ingenjörsvetenskapsakademien. För egen del anförde utskottet, jämte annat, att utskottet delade den i motionen framförda uppfattningen, att det vore synnerligen önskvärt, om vårt land i största möjliga utsträckning kunde frigöra sig från den stora importen av utländskt bränsle för drift av bil- och andra motorer. Utskottet ansåg också, att statens verk borde hava sin uppmärksamhet riktad på de försök, som gjorts och gjordes att kon-

struera generatorer och motorer för detta syftes vinnande. Såsom av yttrandena framginge hade emellertid försök med generatorgasdrivna bilar redan ägt rum inom vissa statens verk och dessa försök fortsattes. Någon särskild skrivelse från riksdagen sida för att hänleda uppmärksamheten på dessa bilar syntes sålunda icke erforderlig. Utskottets hemställan, att motionen ej måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda, bifölls av kammaren.

Den 27 mars 1931 anvisade Kungl. Maj:t från det under tionde huvudtiteln uppförda extra reservationsanslaget till tekniskt-vetenskaplig forskningsverksamhet inom kraft- och bränsleområdet ett belopp av 15,000 kronor åt ingenjörsvetenskapsakademien för anställande av vetenskapliga och praktiska prov med generatorgasdrivna motorfordon.

1931 års skogssakkunniga hava i sitt förenämnda utlåtande inledningsvis framhållit, att möjligheterna att förbättra avsättningsförhållandena för vårt skogsbruks produkter vore i stort sett begränsade till den del av produktionen, som kunde avsättas inom landet och vars prisläge i mindre grad rönte inflytande av förhållandena å världsmarknaden. Det vore alltså den icke exportdugliga delen av virkesproduktionen — skadat virke, klenare gallringsdimensioner, virkesavfall och dylikt — vars avsättning inom landet man genom olika åtgärder kunde påverka. Utan hinder av att de sakkunnigas utredningsarbete i sin helhet ej fullbordats, hava de funnit det vara angeläget att utan dröjsmål framlägga förslag till vissa åtgärder i den specialfråga, som avsåge möjligheterna att vid drift av förbränningsmotorer i viss utsträckning ersätta hittills använda utländska bränslen med inhemskt bränsle i form av träkol. *1931 års skogssakkunniga.*

Angående det läge, vari sistnämnda fråga befunne sig, hava de sakkuniga anfört i huvudsak följande.

Principen för framställning av generatorgas ur kol vore av mycket gammalt datum, ehuru träkolsdriften först på senare tid tekniskt nått en sådan utveckling, att ifrågavarande driftsform kunnat bliva till direkt nytta i det praktiska livet. Träkolsdriften hade låtit sig lättare utnyttja för stationära än för mobila ändamål, på grund av de konstruktiva svårigheter som mött att giva generatoraggregatet den lätthanterlighet, ringa vikt etc., som erfordrades, för att detsamma skulle med fördel kunna anbringas å fordon av olika slag. Utvecklingen hade dock numera nått därhän, att portabla aggregat av tillfredsställande konstruktion funnes tillgängliga. Särskilt franska ingenjörer hade i detta hänseende nedlagt ett betydande och tillika framgångsrikt arbete. Jämväl statsmakterna i Frankrike hade ådagalagt sitt intresse för träkolsdriften och genom tävlingar, utställningar och dylikt sökt främja tillkomsten av ekonomiska och driftsäkra konstruktioner på området ävensom genom direkt subventionering jämte skattelättnader såväl ifråga om trafikskatt som beträffande motorskatt premierat inköp av träkolsdrivna lastautomobiler. Att berörda statliga strävanden lett till resultat, framginge därav, att i Frankrike för närvarande torde finnas ett par tusental träkolsdrivna motorfordon i enskild ägo, varjämte franska arméns automobilpark torde in-

rymma ett tusental dylika vagnar. Även annorstädes i utlandet, såsom t. ex. i Italien, ägnades nu förevarande spörsmål uppmärksamhet från såväl statens som enskildas sida.

Vad vårt eget land beträffade, hade träkolsdriften även här i viss omfattning varit föremål för konstruktörernas intresse. Det syntes de sakkunniga onödigt att i föreliggande framställning lämna en utförlig redogörelse för den tekniska utvecklingen av de svenska konstruktionerna. De sakkunniga ville dock framhålla, att i vårt land numera tillverkades en generatortyp, vilken av fackmän betecknades som fullt i nivå med de bästa utländska träkolsgasgeneratorerna och sannolikt för våra förhållanden lämpligare. Redan på ett jämförelsevis tidigt stadium hade försök kommit till stånd genom militär myndighets försorg. Sedermera hade ock kunnat förmärkas ett stegrat intresse för träkolsdriften från särskilt jordbrukare- och skogsägarehåll.

De sakkunniga hava härefter erinrat om de genom ingenjörsvetenskapsakademiens försorg pågående proven samt om viss undersökning rörande brikettering av träkol, som igångsatts av de sakkunniga med anlitande av medel till belopp av 3,500 kronor, som från nionde huvudtitelns anslag till extra utgifter genom Kungl. Maj:ts beslut den 22 januari 1932 ställts till deras förfogande. De sakkunniga förmena emellertid, att, även om möjligheter åvägabringas för en snabb lösning av de delar av detta problem, som ännu ej vore klarlagda, denna lösning ej för nu ifrågavarande ändamål behövde avvaktas, då träkolet redan i sin ursprungliga form, efter krossning, vore ett fullt tjänligt generatorbränsle.

Nu förefintliga generatortyper vore av sådan konstruktion, att de kunde förgasa såväl träkol som briketter av dylika. Utvecklades därför kolgasdriften till en början med träkol som grundmaterial, förefunnes inga hinder att, för den händelse goda träkolsbriketter längre fram komme att finnas tillgängliga, övergå till användande av dylika briketter i generatorerna. Det vore därjämte troligt, att träkolsdriften i första hand komme att utnyttjas för jordbruksändamål i sådana fall, där kolning å egen skog kunde ske för tillgodoseende av husbehovsförbrukningen av träkol för motordrift, och där sålunda brikettering skulle medföra en onödig fördyring av motorbränslet. En jordbrukare, som dreve sin traktor medelst kolgasgenerator, torde fästa ringa avseende vid de olägenheter, som vore förbundna med användandet av vanliga träkol, och främst åstunda ett billigt bränsle.

Med hänsyn härtill hava de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att några utredningstekniska hinder ej borde möta för att nu till behandling upptaga spörsmålet om träkolsgasdrivna motorer.

Vad angår de tekniska förutsättningarna att utnyttja träkol som bränsle i förbränningsmotorer av nu befintliga typer hava de sakkunniga meddelat följande, huvudsakligen från ingenjörsvetenskapsakademien inhämtade uppgifter.

Den utvunna effekten vid drift med generatorgas minskades i jämförelse med bensindrift med ett större belopp, än som motsvarade skillnaden i värmevärde hos de båda bränslena. Skillnaden i värmevärde betingade

en minskning av cirka 30 procent, men häremot svarade i verkligheten en effektminskning av mellan 40 och 60 procent. Genom ändring av motorerna, i främsta rummet en höjning av kompressionsförhållandet, kunde en förbättring ernås. Kompressionsförhållandet kunde emellertid icke höjas över en viss gräns (cirka 8), varför en effektförlust av 10 à 30 procent i förhållande till bensindrift icke torde kunna undvikas.

Minskningen i motoreffekt vid övergång till generatorgasdrift medförde minskad accelerationsförmåga och sämre backtagningsförmåga. På grund härav nödgades man att oftare tillgripa växling, och maximihastigheten nedginge, särskilt i uppförsbackar. Dessa omständigheter resulterade i minskad medelhastighet och komme framför allt att göra sig gällande vid relativt svaga motorer i förhållande till bruttovikten hos fordonen samt vid dålig och backig vägbana. Det hade emellertid visat sig, att flera i öppna marknaden förekommande lastbilstyper ägde så överstarka motorer, att en drift med generatorgas trots den ofrånkomliga effektminskningen icke syntes medföra så allvarliga olägenheter, att den praktiska användningen därigenom behövde äventyras.

Vad beträffade träkolsdrift av traktorer syntes den vid övergång från fotogen- till träkolsdrift på grund av generatorgasens lägre värmevärde uppkommande minskningen i på bakhjulen utvinnbar effekt vid oförändrad motor till största delen (90—95 procent) kunna kompenseras genom höjning av motorns kompressionsförhållande. Denna möjlighet att genom höjning av motorns kompressionsförhållande kompensera för generatorgasens lägre värmevärde torde vara avsevärt större beträffande motorer, avsedda för fotogendrift, alltså traktormotorer, än motorer, avsedda för bensindrift, beroende på fotogenens bränsletekniska egenskaper.

Verkställda försök gåve stöd för den förmodan, att för fotogendrift avsedda traktorer efter övergång till träkolsdrift i samband med omändring av motorn, så att kompressionsförhållandet höjdes till omkring 8, skulle visa sig i praktiken hava ungefär samma avverkningsförmåga vid plöjning och dylikt som förut. Vid många motorer, exempelvis Fordsontraktorns, kunde en dylik höjning företagas utan risk för olägenheter eller driftsstörningar.

Huruvida en dylik höjning av kompressionsförhållandet läte sig göras, vore beroende av motorns konstruktion och måste därför bedömas i varje särskilt fall.

Beträffande träkolsdriftens tekniska förutsättningar hava de sakkunniga vidare framhållit, att de genom ingenjörsvetenskapsakademien verkställda försöken klart ådagalade, att i vårt land kunde framställas gasgeneratorer, som icke i något avseende vore underlägsna de bästa utländska och som därtill vore mera lämpade för våra förhållanden. Med det sålunda anförda ville de sakkunniga givetvis ej göra gällande, att de tekniska spörsmål, som ägde avseende på träkolets användande som motorbränsle, skulle vara slutligt lösta. Förvisso vore möjligheterna till utveckling på detta område stora. Men frågans tekniska utredning befunne sig i sådant läge, att gjorda rön med fördel kunde omsättas i praktiken.

När de sakkunniga härefter övergått att belysa de fördelar, som skulle vinnas genom ökad användning av träkol som motorbränsle, hava de först betonat, att, enär dylik användning endast så småningom kunde be-

räknas vinna terräng, fördelarna komme att göra sig i påtaglig grad gällande, först sedan träkolsdriften vunnit större utbredning. Att leda utvecklingen i berörda riktning vore emellertid önskvärt av följande skäl.

Det torde vara allmänt känt, att träkolningen mångenstädes i vårt land — där avsättningsmöjligheter för brännved saknats — utgjort grunden för utövandet av en rationell beståndsvård. Ett utsträckande av kolningsmöjligheterna skulle därför giva i samma mån ökade förutsättningar för god skogsvård.

Vidare vore uppenbart, att producerandet av träkol krävde arbete, varför ersättandet av importerade motorbränslen med träkol komme att medföra ökat arbetskraftsbehov. Som ett uttryck på storleken av detta ökade arbetskraftsbehov finge anföras, att man beräknat, att för varje 1,000-tal liter bensin- eller oljebränsle, som vid övergång till kolgasdrift ersattes med träkol, åstadkommes i genomsnitt cirka 5 à 6 mansdagsverken i form av kolvedhuggning, inresning, kolning m. m. samt, under förutsättning av en medelväglängd för kolens utkörning om 5 kilometer, cirka 1 à 1 $^1/_2$ kördagsverke (häst och karl), varvid i sistnämnda siffra jämväl inräknats tidsåtgången för kolvedens inkörning till milbottnen. Som ett exempel på frågans storleksordning kunde anföras, att ersättandet med träkol av den kvantitet bensin och fotogen, som genomsnittligt under en dag av år 1931 importerats till vårt land — cirka 1.45 miljoner liter — skulle innebära åstadkommandet av i runda tal 8,000 mansdagsverken och 2,000 kördagsverken. Användandet av träkol som motordrivmedel i stället för importerade dylika komme följaktligen att motverka arbetslösheten.

Än vidare måste det ur beredskapssynpunkt anses betänkligt, att de för samfärdseln numera så oumbärliga motorfordonen till sin övervägande del vore avsedda för drift med importerat bränsle. De ökade möjligheter, träkolsdriften skulle medföra att göra oss oberoende av detta, måste ur nu ifrågavarande synpunkt vara av största betydelse.

Åvägabringandet av möjligheter att motverka den ständigt ökade importen av motorbränslen, vilken starkt tyngde införselsidan av vår handelsbalans, måste även bliva till gagn. Till följd av den hastiga utveckling, motorismen uppvisat under de senaste decennierna, hade sagda import undergått en högst avsevärd ökning. Under de sista tio åren hade sålunda importen av bensin och fotogen, efter kvantiteten räknat, i det närmaste fyrdubblats. För år 1931 utgjorde berörda import i runda tal 430 miljoner liter bensin och 76 miljoner kilogram fotogen.

Vad slutligen beträffade generatorgasdriftens ekonomi, torde det vara omöjligt att fälla något slutgiltigt omdöme härom, innan ingenjörsvetenskapsakademiens praktiska prov blivit genomförda. De sakkunniga ansåge sig dock redan nu, med stöd av vad akademien preliminärt meddelat de sakkunniga, vara berättigade uttala, att bränslekostnaden vid användning av träkol i och för sig ställde sig fördelaktig i jämförelse med bensin, även om bensinskatten frånräknades. En jämförelse mellan kostnaderna vid användning för traktordrift av träkol å ena sidan och fotogen å den andra utfölle även till träkolets förmån. För att besparingen i bränslekostnad skulle kunna uppväga utgifterna för ränta, amortering och underhåll av generatorgasaggregatet, erfordrades emellertid en viss minsta utnyttjningsgrad per år för fordonet, vilken bleve beroende av priserna på träkol i förhållande till bensin eller fotogen, och som därför måste bliva rätt olika på olika platser och under olika förhållanden. I vad anginge bildriften kunde i vissa fall minskningen i lastförmåga komma att

medföra olägenheter och ökade kostnader; den lägre medelkörhastigheten vid generatordrift torde under vissa omständigheter även kunna medföra ökade omkostnader för personal m. m.

Särskilt ekonomiskt förmånlig torde träkolsdriften ställa sig för det med skogsbruk förenade jordbruket, där, om motorkraft användes, den för gårdens behov erforderliga kvantiteten träkol kunde framställas med utnyttjande av å gården befintlig arbetskraft och egen skog. I dylikt fall borde, om erforderlig arbetskraft för ändamålet tillgodogjordes, då annan sysselsättning saknades, samt om mindervärdig skog komme till användning, träkolet kunna erhållas för obetydlig kostnad.

Vad de sakkunniga sålunda anfört angående de med träkolsdriften förenade fördelarna torde i detta sammanhang vara tillfyllest. Därmed förenade nackdelar torde komma att inskränka sig till minskade bensinskatter, varåt man dock ej torde behöva råda bot, förrän påtagliga olägenheter därav inträtt. För övrigt torde denna minskning bliva så obetydlig, att den med all sannolikhet alltjämt ökande motortrafiken mer än väl komme att kompensera denna.

Sedan de sakkunniga i anslutning härtill funnit fördelarna av att träkol komme till användning som motorbränsle vara av sådan betydelse, att det ur samhällets synpunkt måste anses önskvärt, att detta snarast och i största möjliga utsträckning måtte bliva fallet, hava de till bedömande upptagit frågan, huruvida statsåtgärder härför erfordrades, samt i detta hänseende anfört följande.

De sakkunniga hade förut gjort gällande, att under vissa förutsättningar motordrift med träkol borde ställa sig ekonomiskt fördelaktigare än med flytande bränslen. Det antagandet kunde måhända då göras, att enbart detta förhållande borde utgöra tillräcklig anledning för motorfordonsägarna att allmänt övergå från olje- till träkolsdrift. Enligt de sakkunnigas åsikt komme emellertid så icke att bliva fallet. Man måste nämligen betänka, att träkolsdriften hittills icke nått nämnvärd utbredning i vårt land, varför den för den stora allmänheten ännu vore jämförelsevis okänd. Vidare gällde det här en driftsmetod, vars ekonomi endast i ringa utsträckning vore prövad. Dess genombrott i det praktiska livet måste därför alltid förutsättas taga åtskillig tid. Det allvarligaste hindret restes dock förvisso av det nu rådande svåra ekonomiska läget, även om detta samtidigt kunde sägas hava fött tanken på de möjligheter, träkolsdriften erbjöde. Träkolet torde i första hand komma till användning för jordbrukets behov av motordrivmedel. För jordbruket vore emellertid förtjänstmöjligheterna under nuvarande tider så beskurna, att största återhållsamhet vid anskaffning av redskap, maskiner och dylikt måste iakttagas. Denna närings betryck hade förorsakat, att jordbrukarna på grund av kapitalbrist näppeligen kunde anses hava möjligheter att med egna tillgångar bestrida sådana utgifter, som icke vore oundgängligen nödvändiga.

För att träkolsdriften skall vinna önskad utveckling, hava de sakkunniga följaktligen funnit statsunderstöd i någon form nödvändig. Rörande det lämpligaste sättet för understödsverksamheten hava de anfört i huvudsak följande.

Det vore framförallt bristen på kapital hos de motorägare, varom här närmast vore fråga, som hindrade dem från att genom inköp av kolgas-

generatorer utnyttja de ekonomiska fördelarna av träkolsdriften. De sakkunniga hölle därför före, att staten på vissa villkor borde ställa erforderliga penningmedel till förfogande för inköp av kolgasgeneratorer. Då inköpet av en dylik generator torde komma att skänka vederbörande köpare ekonomiska fördelar, syntes, principiellt sett, anledning ej föreligga att för ändamålet anvisa statsmedel, för vilka återbetalningsskyldighet ej skulle föreligga. Ur denna synpunkt borde det vara tillfyllest, om tillfälle erbjödes ägare av för träkolsdrift lämplig motor, att för inköp av generator erhålla lån av statsmedel. Emellertid måste man förutsätta, att träkolsdriften för det övervägande flertalet låntagare komme att innebära något nytt och oprövat, varemot de komme att hysa vissa betänkligheter. Om lånemöjligheterna skulle komma till allmännare utnyttjande, syntes det därför vara nödvändigt att ställa lånen till förfogande utan ränteanspråk. Inköpen av kolgasgeneratorer bleve visserligen på sådant sätt till viss utsträckning statligt subventionerade, men detta torde ej kunna undvikas, om lånerörelsen ifråga skulle vinna avsedd utveckling. I betraktande av de stora indirekta fördelar för landet, en allmännare användning av träkol som motorbränsle skulle medföra, syntes ett dylikt understödjande kunna anses väl motiverat.

I anslutning härtill hava de sakkunniga föreslagit inrättande av en statens lånefond, varur lån borde få beviljas varje myndig svensk medborgare med ordnad ekonomi ävensom aktiebolag för inköp av träkolsgasgenerator att användas inom landet.

De sakkunniga hava ansett, att lånevillkoren borde så bestämmas, att de lockade till inköp av träkolsgasgeneratorer. Låntagaren borde därför bliva satt i tillfälle att på den genom inköpet möjliggjorda träkolsdriften göra besparingar i motorbränslekostnader till ett belopp årligen, som minst motsvarade den årliga amorteringslikviden å lånet med tillägg för den summa, som i årligt genomsnitt kunde beräknas åtgå för reparation och underhåll av generatorn. Härom hava de sakkunniga, som ifrågasatt att lånen borde vara räntefria, vidare anfört i huvudsak följande.

Enligt av de sakkunniga inhämtade uppgifter torde kolgasgeneratorerna inklusive reningsapparater och gaskylare kunna försäljas till priser, varierande mellan 700 och 1,100 kronor. Härtill torde komma visst mindre belopp för generatorns montering å motorfordonet ävensom för eventuellt behövliga ändringar av motorn, för vilka utgifters bestridande de sakkunniga dock ej velat föreslå lånemedels beviljande. För generator, avsedd för montering å jordbrukstraktor eller stationär mindre motor, torde man kunna räkna med det lägre beloppet, under det att generator för tyngre lastautomobil torde komma att betinga ett pris, ungefärligen motsvarande det högre. Om man utginge från, att generatorns pris vore 1,000 kronor och att detta belopp beviljades som räntefritt lån för inköpet av densamma, bleve, om amorteringstiden sattes till fem år, annuiteten 200 kronor. Enligt vad erfarenheten visat, kunde den årliga utgiften för reparationer och underhåll av generatorn uppskattas till 50 kronor. Förutsatte man vidare, som ett exempel, att generatorn komme att användas å motortraktor, som tidigare drivits med fotogen, erfordrades, om träkolspriset vore 12 kronor per läst och fotogenpriset 14 öre per kilogram, en årlig körtid av cirka 500 timmar för att besparingen i bränslekostnader skulle upp-

gå till ett belopp av 250 kronor. Då ifrågavarande motor, förutom till jordens brukande, kunde användas på mångahanda sätt, exempelvis för tröskning, vedkapning, som kraftkälla i elektricitetsverk m. m., torde en körtid om sagda timantal i allmänhet kunna uppnås. Om träkolen producerades å egen skog och med egen arbetskraft, torde priset per läst kunna sättas avsevärt lägre, vilket kunde sägas medföra, att den erforderliga besparingen i bränslekostnader vunnes på lägre antal körtimmar. Sattes sålunda träkolspriset per läst till 8 kronor, erfordrades, under förutsättning att fotogenpriset vore det förut angivna, en årlig körtid av endast 400 timmar för att besparingen på samma tid skall uppgå till 250 kronor.

För ägaren av en lastautomobil, där bensindriften ersattes med träkolsdrift och där motorn vore för dylik drift lämplig, torde möjligheterna att intjäna amorteringslikviderna jämte övriga med generatorköpet förenade utgifter vid normal årskörning även bliva fullt tillfredsställande.

De sakkunniga hava därför föreslagit, att de ifrågavarande lånen skola amorteras på fem år med för varje år lika amorteringslikvider. Längre amorteringstid vore mindre lämplig, då man ännu hade ringa erfarenhet beträffande generatorernas hållbarhet och livslängd.

Med hänsyn till vikten av att träkolsdriften snarast komme i gång, så att mera vidsträckta erfarenheter utan större tidsutdräkt kunde vinnas rörande dess användbarhet för olika ändamål och under olika förhållanden, hava de sakkunniga emellertid föreslagit, att Kungl. Maj:t skulle äga rätt medgiva, att första amorteringen eftergåves, där skäl därtill förelåge.

De skäl, som borde föranleda dylikt medgivande, hava de sakkunniga ej tänkt sig skola framkomma efter individuell prövning av låneansökningarna. De sakkunniga hava i stället ansett, att för den händelse sådant medgivande lämnades, detta borde gälla generellt för samtliga under ett visst budgetår utlämnade lån. Förslaget innebure sålunda, att det skulle ankomma på Kungl. Maj:t att, beträffande låneverksamheten under närmast följande budgetår, besluta, huruvida, med hänsyn till den grad, varuti lånemöjligheterna tidigare kommit till utnyttjande, ävensom till vunna erfarenheter angående de fördelar, träkolsdriften erbjöde motorfordonsägarna, den första amorteringslikviden skulle eftergivas eller ej. Beträffande de lån, som beviljades under det närmaste budgetåret, borde dylikt medgivande lämnas.

Beträffande lånevillkoren i övrigt hava de sakkunniga, som jämväl upprättat ett deras utlåtande bilagt utkast till kungörelse i ämnet, anfört huvudsakligen följande.

De sakkunniga funne sig böra föreslå viss maximering av lånebeloppen, vilken i sin mån torde kunna förhindra, att oskäliga priser åsattes generatorerna. Då man även borde förutsätta, att inköp kunde ske av redan för träkolsdrift monterad motor, varvid särskilt pris ej angåves för generatorn, torde vara nödvändigt, att stadgande funnes rörande det belopp, som högst finge anses belöpa å generatorn. De sakkunniga ville föreslå, att ifrågavarande maximibelopp fixerades till 1,000 kronor.

Då man inom vårt land ännu torde besitta jämförelsevis ringa erfarenhet rörande tillverkningen i större skala av kolgasgeneratorer, hade de sakkunniga, till förekommande av att dylik tillverkning igångsattes av verk, som ej hade förutsättningar att på ett tillfredsställande sätt lösa

uppgiften, ansett nödigt föreslå, att generator, för vars inköp lån söktes, skulle vara av typ, som godkänts av tekniska högskolans förbränningsmotortekniska institution. Av nyssangivna anledning syntes i låneansökningen jämväl böra angivas namnet på den firma, som tillverkat den till inköp ifrågasatta generatorn. För att ytterligare tillvarataga köparnas intressen borde i låneansökningarna uppgivas, för vilket ändamål generatorerna vore avsedda. Förhållandet vore nämligen, vilket de sakkunniga tidigare berört, att vissa motortyper lämpade sig väl för träkolsdrift, under det att andra vore konstruerade på sådant sätt, att träkolsgasen ej gåve motorn nödig effekt. Då det torde vara ett allmänt intresse, att träkolsdriften i första hand komme till utnyttjande under förhållanden, där den hade möjlighet att skänka de största fördelarna, syntes i låneansökningen böra angivas för vilken motor, generatorn vore avsedd. Befunnes det därvid, att denna motor uppenbarligen vore olämplig för träkolsdrift, borde ansökningen ej bifallas.

Enligt de sakkunnigas förmenande borde låneverksamheten lämpligen kunna handhavas av kommerskollegium, dit ansökningarna om lån alltså borde ställas. Vid beviljande av lån, varom ansökan skett, syntes det böra åligga kollegium att med låntagaren upprätta skriftligt kontrakt samt att införskaffa vederbörlig säkerhetsförbindelse. Beviljat lånebelopp torde därefter, på låntagarens rekvisition, böra utlämnas av kommerskollegium mot kvitto.

Beträffande lånefondens förvaltning syntes denna böra ankomma på statskontoret, som skulle hava att tillhandahålla kommerskollegium erforderliga medel ävensom av kollegium emottaga redovisning för inflytande amorteringar och räntor.

De sakkunniga hava framhållit, att den sålunda ifrågasatta understödsverksamheten måtte betraktas såsom en försöksanordning.

Visade det sig, att lånemöjligheterna komme till allmänt utnyttjande, vore det avsedda ändamålet vunnet. Befunnes det däremot, att lånevillkoren ej kunde locka till inköp av kolgasgeneratorer, borde orsakerna härtill undersökas och, om därtill funnes anledning, övervägande ske beträffande ändringar i desamma eller huruvida andra understödsformer vore mera ägnade att åvägabringa den önskade utvecklingen på området.

På frågans nuvarande stadium hade de sakkunniga funnit sig böra begränsa sitt förslag i ämnet till vad nu anförts. Visade det sig emellertid, att förväntningarna på träkolsdriften komme att tillfullo infrias, borde åtgärder utan dröjsmål vidtagas i sådan riktning, att träkolsdriften, där så lämpligen kunde ske, komme till utnyttjande för statens egna samt för vägstyrelsernas motorfordon.

Vad slutligen angår storleken av det belopp, som borde anvisas för ändamålet, hava de sakkunniga anfört bland annat följande.

En beräkning av lånebehovet läte sig knappast göra, då några säkra hållpunkter i sådant avseende ej funnes. Med hänsyn till det ändamål, nu föreslagna lån vore avsedda att tjäna, borde det vara ur statens synpunkt önskvärt, att intresset för lånen snarast växte sig starkt. Det torde därför böra undvikas, att lånefonden tilltoges så snävt, att uppkommande lånebehov ej kunde tillgodoses. Emot en för stark begränsning av lånefonden kunde även det skälet anföras, att anvisandet av denna jämväl borde hava till uppgift att stimulera till tillverkning i större skala av gas-

generatorer. Försäljningen av dylika torde nämligen till början komma att nära ansluta sig till det belopp, som av lånefonden toges i anspråk för generatorinköp. Bleve detta ringa, måste tillverkningen i sin tur bliva obetydlig, vilket sannolikt finge till följd, att generatorerna komme att betinga högre pris, än vad de vid tillverkning i större skala skulle behöva göra. Då emellertid, å andra sidan, låneverksamheten och dess organisation vore nya, syntes det vara lämpligt att, i avbidan å blivande erfarenheter på området, iakttaga viss varsamhet vid anvisande av medel till verksamheten under det närmaste budgetåret. De sakkunniga hade därför stannat vid att föreslå, att anslaget till verksamheten under nästa budgetår sattes till 250,000 kronor.

De sakkunnigas utlåtande utmynnar i hemställan av i huvudsak den innebörd, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att besluta, att en särskild statlig lånefond, benämnd statens lånefond för inköp av träkolsgasgeneratorer, skall inrättas, vilken fond skall förvaltas av statskontoret och från vilken lån må av kommerskollegium beviljas köpare av generatorer enligt förenämnda grunder, samt att såsom kapitalökning för denna fond anvisa för budgetåret 1932/1933 ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

Statskontoret har i sitt yttrande över de sakkunnigas förslag anfört huvudsakligen följande. *Yttranden.*

Även om statskontoret, såvitt det vore möjligt för ämbetsverket att kunna bilda sig en uppfattning av föreliggande spörsmål, funne de av de sakkunniga framförda synpunkterna värda synnerligt beaktande, syntes det dock statskontoret, som om behov förelåge av mera grundläggande undersökningar av detta problem. Utredningen hade nämligen bibragt statskontoret den uppfattningen, att det icke utan vidare kunde göras gällande, att det med nuvarande tekniska möjligheter ställde sig för motorägarna lika fördelaktigt att till motorbränsle använda träkolsgas som nu begagnade driftsmedel. Med hänsyn härtill hyste ämbetsverket stora betänkligheter i fråga om lämpligheten att redan nu genom statslån uppmuntra motorägarna att på egen bekostnad vidtaga de jämförelsevis dyrbara anordningar, som erfordrades för träkolens användning i detta avseende. Det ville förefalla statskontoret, som om i frågans nuvarande läge direkta understöd för tekniskt-vetenskaplig forskning eller för praktiska försök i en eller annan form bättre skulle tjäna det syfte, de sakkunniga velat uppnå.

Skulle Kungl. Maj:t emellertid finna det lämpligt att för närvarande vidtaga av de sakkunniga föreslagna åtgärder, ville statskontoret ifrågasätta, huruvida det för ändamålet avsedda kapitalökningsanslaget icke borde, till dess erfarenhet om föreliggande behov vunnits, bestämmas till lägre belopp än de sakkunniga föreslagit, exempelvis 100,000 kronor. Ett ytterligare skäl härtill syntes statskontoret vara, att rådande ekonomiska förhållanden borde mana till iakttagande av största möjliga återhållsamhet i fråga om anvisande av nya anslag, särskilt då, såsom i detta fall, erforderliga medel måste beredas av andra statsinkomster än lånemedel.

I fråga om återbetalningsvillkoren för de ifrågasatta lånen ville statskontoret framhålla, att ämbetsverket hyste vissa principiella betänkligheter gentemot inrättandet av räntefria lånefonder. Då ämbetsverket emellertid vore av den uppfattningen, att räntefrihet å ifrågavarande lån torde

vara en nödvändig förutsättning för att någon utlåning överhuvud taget skulle komma till stånd, ville statskontoret icke motsätta sig de sakkunnigas förslag härutinnan. Däremot kunde ämbetsverket icke tillstyrka, att befrielse från erläggande av första amorteringen å lånen skulle kunna medgivas. I den mån det kunde anses erforderligt och lämpligt att — frånsett räntefriheten — medgiva låntagarna direkta bidrag av statsmedel, torde härför erforderliga medel böra anvisas å riksstaten bland statsverkets verkliga utgifter.

Handhavandet av lånerörelsen hade de sakkunniga tänkt sig förlagt till kommerskollegium. Det ville emellertid synas statskontoret, som om någon anledning knappast förelåge att anförtro denna verksamhet åt annan central myndighet än den, som förvaltade de för ändamålet anslagna medlen.

I det av de sakkunniga upprättade förslaget till kungörelse angående villkoren för lån från statens lånefond för inköp av träkolsgasgeneratorer hade statskontoret funnit sig böra föreslå en del huvudsakligen redaktionella ändringar på sätt, som framginge av ett ämbetsverkets yttrande bilagt förslag till kungörelse.

Sveriges industriförbund har anfört i huvudsak följande.

Med hänsyn till att frågan om träkolsdrift, såsom de sakkunniga också medgivit, ännu icke vore vare sig tekniskt eller ekonomiskt slutgiltigt löst, ville förbundet uttala sina betänkligheter mot att genom statslån och statssubvention locka ekonomiskt svaga motorägare att utbyta sina nuvarande förgasningsanordningar för bensindrift mot dylika för träkolsdrift. Förbundet ansåge, att försiktigheten bjöde, att resultaten av pågående och eventuellt ytterligare erforderliga utredningar rörande träkolsdriftens ekonomi avvaktades, innan åtgärder vidtoges i syfte att animera jordbrukare och andra motorägare att övergå till det nya motordrivmedlet. Förbundet ansåge sig alltså böra avstyrka, att proposition förelades årets riksdag om inrättande av en statens lånefond för inköp av träkolsgasgeneratorer.

Ingenjörsvetenskapsakademien har anfört följande.

»Såsom av de sakkunniga framhållits äro de vetenskapliga och praktiska försök med generatorgasdrivna fordon, för vilka genom Kungl. Maj:ts brev den 27 mars 1931 efter framställning av akademien medel ställdes till akademiens förfogande, ännu ej slutförda.

De uppgifter, som på begäran lämnats till de skogssakkunniga och som av dem åberopats som stöd för här ifrågavarande framställning, äro sålunda ej att anse som slutgiltiga.

Någon anledning att förvänta annat än att dessa uppgifter, som äro grundade på de utförda teoretiska proven, komma att verifieras av de pågående praktiska proven synes dock av allt att döma icke föreligga. Det synes akademien därför också berättigat att såsom de sakkunniga gjort anse, att frågans tekniska utredning befinner sig i ett sådant läge, att gjorda rön med fördel kunna utan att avvakta utredningens slutförande omsättas i praktiken. Av skäl, som framlagts av skogssakkunniga måste det anses vara ett intresse ur nationalekonomisk och beredskapssynpunkt att så långt som möjligt är övergå från bensin- och oljedrift till träkolsgasdrift liksom att härför lämpliga åtgärder komma till utförande utan onödigt dröjsmål. Under alla omständigheter är det ett ön-

skemål att snarast möjligt vinna praktisk erfarenhet rörande träkolsgasdrift. Åtgärder, som äro ägnade att stimulera anskaffningen och användningen av gasgeneratorer för motordrift, synas därför akademien väl motiverade. De vägar härför, som av skogssakkunniga föreslagits, äro enligt akademiens förmenande också väl grundade. Statens ekonomiska medverkan är utan tvivel nödvändig, särskilt under nuvarande ekonomiska förhållanden, om det avsedda syftemålet, ett mera allmänt användande av träkolsgasdrift, skall komma till stånd.

Akademien vill i detta sammanhang understryka vad av de sakkunniga redan framförts, att akademiens försök visserligen klart ådagalagt att inom landet kan tillverkas generatorer, som äro fullt i nivå med de bästa utländska, men att träkolsgasdriftens teknik varken här eller i utlandet ännu kan sägas vara fulländad, beroende på att man saknar fullständig kännedom om de fysikaliska och kemiska lagar, som äro bestämmande för gasgenereringen.

Skall därför verkliga framsteg på detta område göras och träkolsgasdrift av sig själv vinna allmännare spridning, är det icke nog att basera utvecklingen av generatorerna såsom hittills varit fallet på erfarenheter från praktisk drift, utan det är ett oavvisligt krav, att medel ställas till förfogande för teknisk-vetenskaplig forskning på området.

Med instämmande i huvudsak i de skogssakkunnigas framställning tillstyrker akademien det av dem framlagda förslaget om statens ekonomiska medverkan för anskaffning av träkolsgasgeneratorer. Akademien har därvid icke ansett sig böra ingå på en granskning av sättet för statens ekonomiska medverkan.»

Kommerskollegium har för egen del anfört i huvudsak följande.

Vad först beträffade frågan, om tiden vore mogen för en allmännare tillämpning av ifrågavarande konstruktioner, torde av handlingarna och av vad kollegium eljest inhämtat framgå, att under den tid, som förflutit, sedan förberörda undersökning genom ingenjörsvetenskapsakademiens försorg igångsatts, tekniskt sett betydelsefulla framsteg hade vunnits i fråga om drift av motorfordon medelst generatorgas, framställd av inhemskt bränsle. Såsom ett väsentligt moment härutinnan syntes, vid sidan av akademiens forskningsarbete, böra framhållas det arbete på lösningen av hithörande problem, som presterats av de två svenska företag, vilka speciellt ägnat sig åt utvecklingen av för vårt land lämpliga generatortyper för bildrift, nämligen Aktiebolaget Gasgenerator och Aktiebolaget Motorgas samt även av två svenska automobiltillverkare, General Motors nordiska aktiebolag och Aktiebolaget Scania-Vabis. Dessutom torde böra erinras om förefintligheten av dylika generatorer av fransk tillverkning, vilka salubjudits här i landet.

Läget torde kunna karakteriseras så, att företagarna ansåge sig tillräckligt rustade för att nu föra ut sina konstruktioner i marknaden och följaktligen vore beredda att taga de ekonomiska risker, som plägade medfölja exploateringen av en teknisk nyhet i större skala. Därvid torde de vara medvetna om att de lösningar av problemet, som erbjödes, icke representerade fullt avslutade och tekniskt fulländade apparater. Men de syntes å andra sidan vara övertygade om, att de kunde leverera fullt användbara aggregat, och att ytterligare modifikation och kompletering av anordningarna måste komma som resultat av erfarenhet under olika driftsförhållanden med ett större antal i praktiken använda fordon, utrustade med gasgeneratorer.

De undersökningar och prov, som representerade ingenjörsvetenskapsakademiens insats i frågan, vore ännu icke slutförda, men hade i allt fall lämnat resultat, som akademien ansåge kunna med fördel omsättas i praktiken utan att avvakta slutförandet av dess utredning.

På grund härav och med hänsyn till den utvecklingsgång, införandet av tekniska nyheter i allmänhet brukade förete, funne kommerskollegium sannolikt, att under den närmaste framtiden gasgeneratorer av flera slag för drift av motorfordon komme att i större omfattning finnas tillgängliga på den inhemska marknaden.

Beträffande härefter frågan, om staten lämpligen nu borde ingripa för att söka påskynda en allmännare användning av dylik generatorgasdrift, vore meningarna ganska delade inom fackkretsar. Ingenjörsvetenskapsakademien tvekade för sin del icke att förorda statens ekonomiska medverkan till att för bilägare underlätta anskaffning av ifrågavarande slags generatorer. Sveriges industriförbund åter ansåge försiktigheten bjuda, att resultaten av pågående och eventuellt ytterligare erforderliga utredningar rörande generatorgasdriftens ekonomi avvaktades, innan åtgärder från det allmännas sida vidtoges i syfte att animera jordbrukare och andra motorägare att övergå till det nya drivmedlet. Bland de svenska tillverkarna av automobiler hade Aktiebolaget Volvo avstyrkt förslaget, i vad det anginge lastautomobiler och motoromnibussar. Såsom huvudmotiv härför hade bolaget framhållit, att gasdriften enligt dess åsikt vore bensindriften alltför underlägsen i tekniskt-ekonomiskt avseende.

Med hänsyn till de intressen, kollegium närmast hade att företräda, vore det framför allt de motiv för de föreslagna åtgärderna, som berörde handelsbalansen och den ekonomiska försvarsberedskapen, vilka kollegium i förevarande ämne hade att beakta. I dessa hänseenden syntes enbart det förhållande, att Sveriges bensinimport år 1927 representerade ett värde av omkring 30 miljoner kronor och år 1930 uppskattades till omkring 46.5 miljoner kronor samt sedermera fortsatt att ökas, visa vilken utomordentlig betydelse ett inhemskt konkurrensdugligt motorbränsle skulle hava. Då ännu icke några tecken till avmattning kunde iakttagas ifråga om motoriseringens fortskridande på en hel del verksamhetsområden, framför allt inom transportväsendet, hade man all anledning att motse en ytterligare stegring av motorbränsleförbrukningen, med åtföljande ökade belastning av handelsbalansen, så länge sagda bränslebehov huvudsakligen måste täckas genom import. De förhoppningar, man tidigare hyst på sulfitspriten som ersättning för bensin, hade som bekant endast i ganska begränsad omfattning uppfyllts, icke på grund av tekniska hinder, men emedan cellulosaindustrien såsom biprodukt icke kunde leverera mer än begränsade kvantiteter sprit, vilka i förhållande till totalkonsumtionen av motorbränsle vore relativt obetydliga och därtill helt beroende på cellulosatillverkningens omfattning under växlande konjunkturer.

Kommerskollegium måste beteckna det som ett statsintresse av största vikt att underlätta landets försörjning med motorbränsle ur inhemska råvaror. Sulfitspriten torde för närvarande icke kunna lämna större bidrag härtill, än som faktiskt skedde. Förslaget att använda generatorgas, framställd direkt eller indirekt ur skogsprodukter, syntes nu erbjuda nästa möjlighet. I vilken grad generatorgasen kunde fylla uppgiften vore i nuvarande stund icke möjligt att förutsäga, men utsikterna före-

fölle i allt fall så pass lovande, att det allmänna torde hava full anledning att lämna generatorgassystemet hjälp under dess första utveckling.

Kommerskollegium ansåge, att ett statsunderstöd i sådant syfte borde inriktas *dels* som hittills på att främja utforskningen av den teoretiska sidan av saken, såsom bränslegasernas beskaffenhet och själva gasgenereringens förlopp, *dels* på att befordra den praktiska användningen av generatorgasdrift å motorfordon under en övergångsperiod.

Det återstode för kollegium att yttra sig om huruvida de föreslagna formerna för statsunderstöd vore lämpliga.

Vad först beträffade understödets anordnande i form av statslån för anskaffning av generatorer, måste en sådan subventionsmetod betecknas som en ovanlig form av statsingripande, och det låge givetvis nära till hands att — såsom bland annat Sveriges industriförbund gjort — uttala betänkligheter mot ett dylikt propagandamedel. Staten påtoge sig utan tvivel ett icke ringa ansvar genom att åt enskilda direkt rekommendera lån för omläggning av dem tillhöriga transportmaskiners utrustning enligt metoder, varom i allt fall icke förelåge större erfarenhet. Under mera normala tider inom landets ekonomiska liv skulle kollegium sannolikt hava allvarligt tvekat att förorda ett tillvägagångssätt av föreslagen art och föredragit att åt den enskilda företagsamheten överlämna ansvaret för och risken av ifrågavarande tekniska nyhets införande.

Med hänsyn till den extraordinära situation, som framkallats av den ekonomiska världskrisen, syntes det dock vara försvarligt att icke lämna den av skogssakkunniga angivna understödsmetoden oprövad. Det torde få betecknas som utomordentligt svårt att överhuvud taget anvisa för det allmänna lämpliga vägar att snabbt befordra användningen av inhemskt bränsle i stället för hävdvunnet utländskt. Det närmast till hands liggande alternativet vore väl i så fall att, enligt förebild från sulfitspritområdet, medgiva befrielse i viss utsträckning från automobilskatt för motorfordon, utrustade med gasgeneratorer, ett alternativ, som kollegium dock icke kunnat närmare undersöka på den tid, som stått till förfogande för remissens besvarande.

Kollegium ville därför icke motsätta sig beredande av statssubvention i huvudsaklig överensstämmelse med den framlagda planen.

Rent låneteknisk sett torde det nu föreslagna systemet icke möta avgörande praktiska hinder, och kollegium kunde i sådant hänseende åberopa sin mångåriga erfarenhet från utdelande av lån ur fonden för befrämjande av hantverk och därmed jämförlig mindre industri (hantverkslånefonden). Någon ökning av kollegii arbetskrafter torde icke vara erforderlig för handhavande av ett eventuellt nytt uppdrag att utdela statslån till ifrågavarande generatorinköp, åtminstone i föreslagna rätt begränsade omfattning.

Vidkommande detaljerna i det remitterade förslaget till »kungörelse angående villkoren för lån från statens lånefond för inköp av träkolsgasgeneratorer» torde emellertid vissa modifikationer vara önskvärda för att ernå större smidighet vid tillämpningen.

Till en början syntes inskränkningen till träkolsgasgeneratorer vara väl snäv. Att redan på frågans nuvarande stadium utesluta det okolade bränslet eller andra inhemska råvaror vore enligt kollegii mening icke tillrådligt, i vilket avseende kollegium hänvisade till ett yttrande från Aktiebolaget Motorgas. Uttrycket »träkolsgasgeneratorer» torde därför böra utbytas mot orden »gasgeneratorer för motordrift med inhemskt

bränsle», dock torde i lånefondens benämning det kortare uttrycket »gasgeneratorer för motordrift» vara tillräckligt.

Staten syntes vidare, enligt kollegii mening, icke böra åtaga sig ett så långt gående ansvar för typ-lämplighet, som skulle ligga i villkoret av godkännande från tekniska högskolans förbränningsmotortekniska institution, vilket givetvis icke behövde utesluta, att kollegium hos denna institution eller från annat sakkunnigt håll inhämtade yttrande över inkomna låneansökningar.

Då det för större lastbilar och bussar ej kunde undvikas, att gasaggregatets pris snarare över- än understege 1,200 kronor, syntes det lämpligt att höja högsta lånebeloppet från 1,000 kronor till 1,200 kronor. Lånebeloppet borde även få täcka kostnaderna för anordningarnas anbringande.

Kollegium hade bemärkt, att enligt förslaget lån skulle få utlämnas jämväl till stationär motoranläggning. Även om detta syntes komma att gälla endast i undantagsfall, torde möjlighet härtill i allt fall icke böra vara utesluten.

Enligt förslaget skulle lånen vara räntefria. Kollegium hade synnerligen starka betänkligheter mot en sådan eftergift, som i allmänhet icke förekomme vid lånefonder av jämförlig art. Förutom statsfinansiella olägenheter av att tillhandahålla lånemedel, som staten ur andra inkomstkällor måste förränta utan att av låntagarna erhålla något bidrag, torde mot räntefrihet kunna anföras, att som den föreslagna understödsformen vore upplagd, huvudsyftet väl måste vara att överkomma en kapitalbrist, som under nu rådande förhållanden ansåges särskilt kännbar för vissa kretsar av företagare, vilka åter i sin tur förväntades skola få en direkt nytta av övergången till annat drivmedel å sina motorfordon och därför i regel kunde och borde såväl förränta som amortera anskaffningskostnaden.

Av samma skäl hade bestämmelsen om särskild rätt för Kungl. Maj:t att dispensvägen efterskänka första amorteringen å lånet icke synts kollegium erforderlig.

Kollegium, som ansåge att ifråga om statslån av här föreslagen art hela låneförmedlingen, inberäknat lånebeloppens utlämnande, borde för undvikande av onödig omgång för lånesökande ankomma på ämbetsverket, hade upprättat ett reviderat förslag till kungörelse om lånefonden.

Det av kommerskollegium upprättade förslaget till kungörelse angående allmänna villkor och bestämmelser för lån från statens lånefond för inköp av gasgeneratorer för motordrift torde såsom *bilaga* fogas till detta protokoll.

Departementschefen.

Det är uppenbarligen ur flera synpunkter av stor vikt, att förbättrad och ökad avsättning inom landet av inhemskt bränsle ernås. Särskilt under rådande tidsläge med ogynnsamma avsättningsförhållanden för skogsbruket och en omfattande arbetslöshet måste det framstå såsom angeläget, att utvecklingen ledes i nyss antydd riktning. Med hänsyn till handelsbalansen är det också högst önskvärt, att utländskt bränsle i görligaste mån ersättes med inhemska produkter.

Det förslag, som nu framlagts av 1931 års skogssakkunniga, synes mig därför vara förtjänt av stort beaktande. I avseende å underlättandet av

landets försörjning med motorbränsle av inhemska råvaror torde, såsom kommerskollegium betonat, förslaget att använda generatorgas, framställd ur skogsprodukter, erbjuda den nu närmast till hands liggande möjligheten. Under den senaste tiden har från flera håll bedrivits ett intresserat och framgångsrikt arbete på lösningen av problemet om drift av motorer med generatorgas. Icke endast 1931 års skogssakkunniga utan även ingenjörsvetenskapsakademien och flera av de enskilda företag, som arbeta i branschen, samt kommerskollegium hava ansett, att man härutinnan numera kommit så långt, att de vunna resultaten kunna och böra med fördel omsättas i praktiken. För egen del tvekar jag icke att ansluta mig till denna mening. Jag hyser alltså den uppfattningen, att det bör vara en angelägenhet av stort allmänt intresse, att man även i Sverige söker att kraftigt befordra det fortsatta utprovandet och den praktiska användningen av gasgeneratorer, monterade å automobiler, traktorer eller andra mobila eller stationära motorer. Den i detta syfte nu ifrågasatta direkta medverkan från statens sida synes mig därför böra snarast komma till stånd.

Likaledes finner jag den föreslagna formen för statens medverkan — uppläggande av en lånefond, varifrån lån må utlämnas för inköp av gasgeneratorer för motordrift — vara lämplig.

I avseende å lånevillkoren kan jag i huvudsak ansluta mig till de sakkunnigas förslag med de av kommerskollegium tillstyrkta ändringarna.

I följande hänseenden vill jag emellertid ifrågasätta ändring i vad kollegium tillstyrkt. Vad först angår frågan, huruvida ränta skall erläggas för lån ur fonden och i så fall efter vilken räntefot, synes det mig näppeligen vara erforderligt att gå så långt som 1931 års skogssakkunniga ifrågasatt, nämligen att lånen skola vara helt räntefria. För egen del anser jag, efter att härom hava samrått med chefen för finansdepartementet, att bland lånevillkoren bör stadgas, att å lyftat lånebelopp skall erläggas ränta efter 4.5 procent om året. För att under den närmaste tiden framlocka intresse för inköp av här avsedda generatorer torde emellertid i särskild ordning böra få medgivas, att räntan för de två första åren från och med lyftningsdagen efterskänkes. Sådant medgivande torde böra lämnas beträffande samtliga de lån, som må beviljas under nästkommande budgetår. Med hänsyn till den nytta, vederbörande torde kunna påräkna genom anskaffande av här avsedda generatorer, torde tillräcklig anledning knappast föreligga att beträffande de lån, som utlämnas under nästa budgetår, medgiva längre räntefrihet än den av mig nu föreslagna. Huruvida dylik räntefrihet bör medgivas jämväl å lån, som kunna komma att därefter utlämnas, torde få bliva föremål för särskild prövning av riksdagen nästa år. Beträffande lånens belopp torde de sakkunnigas förslag böra följas, innebärande att varje lån ej må överstiga 1.000 kronor.

Lika med statskontoret och kommerskollegium finner jag mig icke kunna biträda de sakkunnigas förslag om efterskänkande av det första årets

amortering. Fonden torde böra förvaltas av statskontoret, som på rekvisition av kommerskollegium ställer för beviljade lån erforderligt belopp till kollegii förfogande. Till kollegium inflytande amorteringar och räntor torde böra av kollegium inlevereras till statskontoret. I avseende å övriga lånevillkor synes mig det av kommerskollegium omarbetade förslaget till kungörelse i ämnet innehålla bestämmelser av sådan beskaffenhet, att de böra vinna beaktande.

I avseende å storleken av det kapital, som för budgetåret 1932/1933 bör tillföras fonden, torde ett belopp av 200,000 kronor böra vara tillfyllest. Detta belopp torde böra å riksstaten för budgetåret 1932/1933 uppföras under utgifter för kapitalökning, statens utlåningsfonder. Visserligen har i årets statsverksproposition icke beräknats något anslagsbelopp för ändamålet, men att märka är, att av det anslag å 800,000 kronor, som under utgifter för kapitalökning, bil. 5, punkten 15, beräknats såsom kapital för kalkbrukslånefonden, allenast ett belopp av 400,000 kronor sedermera blivit av Kungl. Maj:t äskat av riksdagen.

Såsom jag nyss föreslagit skall räntan å de lån, som ur den nu föreslagna lånefonden komma att utlämnas under budgetåret 1932/1933, efterskänkas under de två första åren. Detta medför i fråga om nästkommande budgetår en tillfälligt utebliven ränteinkomst för fonden till belopp motsvarande 4.5 procent ränta å de lånemedel, som komma att utestå under sagda budgetår. Med det föreslagna utlåningsbeloppet av 200,000 kronor kommer alltså den under budgetåret 1932/1933 uteblivna ränteinkomsten för fonden att uppgå till högst 9,000 kronor. Efter samråd med chefen för finansdepartementet, som ansett att förenämnda kapitalökningsanslag å 200,000 kronor bör utgå av lånemedel, vill jag förorda, att till täckande av nyssnämnda tillfälliga räntebrist för budgetåret 1932/1933 under nionde huvudtiteln uppföres ett extra reservationsanslag av 9,000 kronor.

Enligt vad chefen för finansdepartementet meddelat, böra medel för nu förevarande ändamål kunna göras tillgängliga å riksstatsförslaget.

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

1) dels besluta, att en fond, benämnd lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift, skall inrättas, från vilken lån må utlämnas i huvudsaklig överensstämmelse med av mig tillstyrkta allmänna villkor och bestämmelser;

dels medgiva, att å de lån, som från sagda fond utlämnas under budgetåret 1932/1933, befrielse från erläggande av ränta må åtnjutas under två år från lyftningsdagen;

dels ock såsom kapital för sagda fond för budgetåret 1932/1933 under utgifter för kapitalökning och under rubriken »Statens utlåningsfonder» anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 200,000 kronor; samt

2) till täckande av för lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift under budgetåret 1932/1933 till följd av medgiven räntefrihet uppkommen räntebrist anvisa för samma budgetår under nionde huvudtiteln ett extra reservationsanslag av 9,000 kronor.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Rune Thygesen.

Bilaga.

Av kommerskollegium upprättat.

Förslag

till

kungörelse angående allmänna villkor och bestämmelser för lån från statens lånefond för inköp av gasgeneratorer för motordrift.

Kungl. Maj:t har — sedan riksdagen beslutat inrättande av en fond, benämnd statens lånefond för inköp av gasgeneratorer för motordrift — funnit gott förordna, att för erhållande och tillgodonjutande av lån från fonden skola gälla följande allmänna villkor och bestämmelser:

1 §.

Från statens lånefond för inköp av gasgeneratorer för motordrift må i den ordning och under de villkor här nedan sägs utlämnas lån för inköp av gasgeneratorer för motordrift med inhemskt bränsle att, för användning inom landet, monteras å automobil, traktor eller annan mobil eller stationär motor.

2 §.

Lån må beviljas till belopp, motsvarande den verkliga kostnaden för anskaffande av gasgenerator med tillhörande reningsapparater och gaskylare jämte kostnad för anordningarnas anbringande, dock högst 1,200 kronor.

3 §.

Lån må ej beviljas, med mindre sökanden träffat bindande avtal om inköp av gasgenerator; dock vare den omständigheten, att enligt avtalet sökanden är bunden allenast, om det sökta lånet beviljas, ej hinder för låns meddelande.

4 §.

Ansökan om lån skall ställas till kommerskollegium och innehålla uppgift, förutom å det sökta lånets belopp, å det ändamål, vartill motorn användes, samt dennas ävensom gasgeneratorns fabrikat. Vid ansökningen skall fogas styrkt avskrift av köpehandling rörande generatorn.

5 §.

Lån beviljas av kommerskollegium, som härvid fastställer de särskilda villkor för lånebeloppets lyftande och åtnjutande, som må finnas påkallade i syfte att trygga beloppets användande till avsett ändamål.

6 §.

Beviljat lånebelopp utbetalas av kommerskollegium, sedan låntagaren dit avlämnat skuldförbindelse jämte borgen av två personer, vilkas vederhäftighet blivit av behörig myndighet styrkt, eller annan säkerhet, som av kollegium kan godkännas.

7 §.

Därest för beviljat lån icke inom två månader efter därom från kommerskollegium erhållet föreläggande avlämnats säkerhet, som kan av kollegium godkännas, äger kollegium att förklara rätten till lånets utbekommande förverkad.

8 §.

Därest kommerskollegium under lånetiden skulle finna den ställda säkerheten icke vidare vara nöjaktig, skall låntagaren inom två månader efter därom erhållet föreläggande avlämna sådan ny säkerhet, som av kollegium kan godkännas.

9 §.

Av låntagare utbekommet lån från fonden skall återbetalas med en femtedel vid utgången av vart och ett av de från lånets lyftningsdag närmast löpande fem åren. Låntagaren äger dock före lånetidens utgång på en gång inbetala ogulden del av lånebeloppet.

10 §.

Å lyftat lånebelopp skall erläggas årlig ränta från lyftningsdagen med fem procent, dock med skyldighet för låntagaren att, därest förfallet kapitalbelopp icke inom åtta dagar efter förfallodagen inbetalas, å det förfallna beloppet erlägga sex procent årlig ränta från förfallodagen, till dess betalning sker.

Har inbetalning av ränta eller amortering ej fullgjorts å förfallodagen, äger kommerskollegium bestämma, att återstående del av lånet skall vara till betalning förfallen.

11 §.

Har låntagare förfogat över lånemedel för annat än stadgat ändamål eller, innan lånet blivit till fullo återbetalt, utan kommerskollegii medgivande till annan överlåtit eller uthyrt generatorn eller ock annorledes avhänt sig dispositionsrätten därtill, eller underhålles anläggning, för vilken lån från fonden erhållits, icke på tillfredsställande sätt eller har låntagaren eljest förfarit i strid mot bestämmelserna i denna kungörelse, eller hava sådana förhållanden inträffat, att låntagaren, med hänsyn till det med lånet avsedda ändamålet, uppenbarligen icke längre bör få tillgodonjuta detsamma, äger kommerskollegium förklara lånet omedelbart förfallet till återbetalning.

12 §.

Låntagare skall, i den omfattning sådant kan komma att påfordras, bereda av kommerskollegium utsänt ombud tillfälle att taga del av sättet för gasgeneratorns användning.