

Nr 6.

Ankom till riksdagens kansli den 24 april 1934 kl. 4 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 6,
i anledning av väckt motion angående framställande inom
landet av för tråkolsgas specialbyggda motorer.*

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 379, ha herrar *Törnkvist* i Karlskrona och *Nilsson* i Antnäs hemställt, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning av möjligheterna att här i landet framställa för tråkolsgas specialbyggda motorer för stationär drift och för drift av tyngre lastbilar, vägmaskiner och för försvaret behövliga traktorer samt hemställa, att Kungl. Maj:t måtte för riksdagen framlägga det förslag vartill utredningen kan ge anledning.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande över motionen av *kommerskollegium*, som till sitt utlåtande fogat ett från *ingenjörsvetenskapsakademien* införskaffat yttrande i ärendet. Yttrandena hava såsom bilagor fogats till detta utlåtande.

Den i föreliggande motion behandlade frågan om användande av tråkolsgas såsom drivmedel för motorer är tvivelsutan ur flera synpunkter värd beaktande och har också i olika sammanhang ägnats uppmärksamhet från statsmakternas sida. Sålunda har riksdagen bland annat, såsom även i motionen erinrats, anslagit sammanlagt 700,000 kronor till en lånefond för inköp av gasgeneratorer för motordrift. Vidare har riksdagen för tråkolsgasdrivna bilar beviljat nedsättning av automobilskatten till hälften. Det må ock framhållas, att Kungl. Maj:t av medel, som riksdagen ställt till Kungl. Maj:ts förfogande för diverse åtgärder på skogshushållningens område, lämnat stöd i form av lån eller på annat sätt åt åtgärder ägnade att befordra tråkolbränslets användning för motordrift, såsom framställning av tråkolbriketter, undervisning i tråkols användning för sådan drift m. m. De omfattande försök, som inom försvarsväsendet pågå för att undersöka, i vilken omfattning och för vilka ändamål generatorgasdriften kan användas i krig vid brist på flytande bränslen, torde jämväl vara av stor betydelse för den föreliggande frågan.

Utskottet.

I motionen påyrkas nu utredning genom Kungl. Maj:ts försorg av möjligheterna att här i landet framställa för tråkolsgas specialbyggda motorer för vissa ändamål. Av ingenjörsvetenskapsakademiens yttrande i frågan

framgår emellertid, att erforderliga utredningar i sådant avseende redan föreligga, i det att det av akademiens generatorgaskommitté blivit till fullo klarlagt, under vilka förutsättningar motorer för såväl automobil- som traktordrift kunna arbeta tillfredsställande med generatorgas, liksom även hur dylika motorer skola vara dimensionerade och inrättade i övrigt med hänsyn till kompressionsförhållande m. m. I den mån befintliga motorer icke kunna ändras, så att de uppfylla de framkomna villkoren för en tillfredsställande generatorgasdrift, kunna särskilda motorer utan svårighet konstrueras med ledning av sedan länge kända konstruktionserfarenheter och de i kommitténs rapport lämnade uppgifterna. Akademien framhåller därjämte, att för tillverkning och leverans av såväl motorfordon som stationära motorer med generatorgasdrift industrien på området äger nödig saklig kunskap, varför icke mycket skulle stå att vinna genom den föreslagna utredningen. Även kommerskollegium avstyrker motionen under framhållande, bland annat, att hittills företagna statsåtgärder till träkolsgasdriftens främjande torde böra få utveckla sin fulla verkan och mera erfarenhet samlas, innan ytterligare ingripande från det allmännas sida borde ifrågasättas.

På de skäl, som sålunda av kommerskollegium och ingenjörsvetenskapsakademien anförts mot ett bifall till den föreliggande motionen, vilka skäl utskottet för sin del funnit övertygande, har utskottet kommit till den uppfattningen, att någon åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen icke kan anses vara av behovet påkallad. Härtill må fogas en erinran, att något formellt hinder icke torde föreligga mot att de medel, som av riksdagen ställts eller på grund av Kungl. Maj:ts proposition nr 163 till innevarande års riksdag kunna komma att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för vissa åtgärder på skogshushållningens område m. m., därest så befinnes ändamålsenligt och lämpligt, komma till användning även för åtgärder på här ifrågavarande område.

Utskottet hemställer alltså,

att förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 24 april 1934.

På utskottets vägnar:

OLOF ANDERSSON.

Närvarande: herrar *Andersson* i Malmö, *Larsson*, *Lindberg* * i Stockholm, *Andersson* i Munkaljungby, *Arnemark*, *Nilsson* * i Göteborg, *Ekman* *, *Lind*, *Werner* i Höjen och *Lundell*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Lundell* och *Werner* i Höjen beträffande motiveringen.

Kungl. Maj:ts och Rikets Kommerskollegium. Industribyrån.

Stockholm den 27 februari 1934.

Till Riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Genom remiss den 9 februari 1934 har Kungl. Maj:t anbefallt kommerskollegium att, såvitt möjligt före den 1 mars 1934, avgiva och direkt till utskottet inkomma med yttrande med anledning av motion nr 379 i andra kammaren av herrar Törnqvist i Karlskrona och Nilsson i Antnäs angående framställande inom landet av för tråkolsgas specialbyggda motorer.

Kommerskollegium har införskaffat ett yttrande i ärendet från ingenjörsvetenskapsakademien, vilket överlämnas härjämte. För egen del får kollegium anföra följande.

Motionärerna hava hemställt om en utredning av möjligheterna att här i landet framställa för tråkolsgas specialbyggda motorer till olika typiska användningsändamål, såsom lastbilar, vägmaskiner och traktorer. De synas därvid dels avse en rent teknisk utredning, dels åsyfta att staten skulle stimulera till byggande av mera fulländade maskinagregat för drift med tråkolsgas. I sistnämnda hänseende anvisa de som tänkbara utvägar för ett statligt främjande dels finansiering med allmänna medel av tillverkning av en rationellt byggd tråkolsgasmotor med tillhörande generator, dels ock att staten bereder inhemska fabrikat av tråkolsgasdrivna bilar ett företräde till användning vid statsunderstödda företag och arbeten samt inom försvarsväsendet.

Vad först beträffar den rent tekniska sidan av frågan synes ingenjörsvetenskapsakademien på ett fullt övertygande sätt hava visat, att en utredning av föreslagen art för närvarande knappast skulle kunna lämna väsentliga resultat utöver vad hittills företagna undersökningar givit vid handen eller av pågående försök kan väntas bliva inhämtat.

Vidkommande det andra syftet, ett utvidgat statligt främjande av tråkolsgasdriftens tillämpning för transportändamål såväl som för stationära anläggningar, får kommerskollegium erinra, att riksdagen år 1932 (skr. nr 158) beslöt inrättande av en lånefond för inköp av gasgeneratorer för motordrift och såsom kapital för fonden för budgetåret 1932—1933 anvisade ett reservationsanslag av 200,000 kronor samt år 1933 (skr. nr 210) anvisat för samma ändamål för budgetåret 1933—1934 ett ytterligare reservationsanslag av 500,000 kronor. Dessutom har riksdagen för tråkolsgasdrivna bilar (riksd. skr. nr 160/1932) beviljat nedsättning av automobilskatten till hälften.

Emellertid hava dessa lånemöjligheter icke kommit att utnyttjas i på långt när full utsträckning. Av kommerskollegium hava jämlikt kungörelsen den 20 maj 1932 (nr 121) hittills utlämnats ur förenämnda lånefond sammanlagt 225 lån å tillhoppa nära 225,000 kronor. Ett visst stillestånd råder för närvarande i allmänhetens intresse för nya statslån till ombyggnad av motorfordon för tråkolsgas, såsom även motionärerna framhållit.

Användningen av träkol som bränsle för motorfordon har enligt kollegii mening gjort icke oväsentliga framsteg under senare år, framsteg, vilkas betydelse icke uteslutande får mätas efter antalet utlämnade statslån, utan måste ses under en vidare synvinkel. När tillverkningen av generator-aggregat vunnit ökad stadga, organisationen för tillhandahållande av goda träkol fullkomnats samt erforderliga kunskaper och färdigheter mera allmänt bibragts förare av träkolsgasdrivna bilar, torde detta inhemska bränsle komma till sin rätt och vinna det erkännande, som det otvivelaktigt förtjänar.

I detta samband torde även förtjäna att erinras om pågående försöksverksamhet i fråga om framställning av träkolsbriketter, vilka i särskild grad skulle ägna sig som bränsle för generatorer, avsedda för motordrift, åt denna försöksverksamhet har jämväl beviljats statligt understöd i form av lån, att utgå från det av riksdagen anvisade reservationsanslaget till vissa åtgärder på skogshushållningens område. Kollegium har sig även bekant, att försök pågå även i andra riktningar för förbättrande av gas-generatordriften av motorer.

Utvecklingen inom hela detta område av tekniken torde dock taga sin tid och läser icke böra framdrivas i alltför hastig takt. Kollegium har tidigare uttalat betänkligheter mot en alltför stark forcering på området i fråga och anser sig böra upprepa denna varning. Hittills företagna statsåtgärder till träkolsgasdriftens främjande torde böra få utveckla sin fulla verkan och mera erfarenhet samlas, innan ytterligare ingripande från det allmännas sida borde ifrågasättas.

Kommerskollegium kan på anförda skäl icke förorda bifall till den remitterade motionen.

K. A. FRYXELL.

RAGNAR SOHLMAN.

Hugo Wennerholm.

Till K. kommerskollegium.

Kommerskollegium har den 16 dennes anhållit om ingenjörsvetenskapsakademien yttrande i anledning av motion i Andra kammaren nr 379 av herrar Törnkvist i Karlskrona och Nilsson i Antnäs angående framställande inom landet av för tråkolsgas specialbyggda motorer. Med anledning härav får akademien — efter att hava hört sin generatorgaskommitté — äran anföra följande.

Genom de under ingenjörsvetenskapsakademien ledning utförda undersökningarna, vilka utförts med ej blott en Panhardvagn utan även Ford, Chevrolet och Scania-Vabis-vagnar, har det blivit fullt klarlagt, under vilka förutsättningar motorer för såväl automobil- som traktordrift kunna arbeta tillfredsställande med generatorgas, liksom även hur dylika motorer skola vara dimensionerade och inrättade i övrigt med hänsyn till kompressionsförhållande m. m. I den mån befintliga motorer icke kunna ändras, så att de uppfylla de framkomna villkoren för en tillfredsställande generatorgasdrift, kunna särskilda motorer utan svårighet konstrueras med ledning av sedan länge kända konstruktionserfarenheter och de i kommitténs rapport lämnade uppgifterna. Några ytterligare utredningar av teknisk natur synas därför icke akademien erforderliga. Snarare torde problemet ligga på det merkantilt industriella planet.

Vissa redan befintliga motortyper, som tillverkas i landet, kunna utan svårighet ändras, så att de bli lämpliga för generatorgasdrift. Det har vidare visat sig, att de allmänna förutsättningarna och omständigheterna i övrigt i samband med generatorgasdriften äro sådana, att förseendet av fordonen med specialbyggda motorer i och för sig icke kan i avgörande mån garantera uppnåendet av tillfredsställande driftresultat.

För tillverkning och leverans av såväl motorfordon som stationära motorer med generatorgasdrift med tråkol som bränsle äger industrien på området nödig saklig kunskap. Det är sålunda närmast en fråga om upparbetandet av en marknad, dels inhemsk, dels möjligen för export. Ingen av dessa marknader torde emellertid vara synnerligen stor.

Beträffande generatorgasdriftens användning vid försvaret kan slutligen anföras, att omfattande försök pågå för att undersöka, i vilken omfattning och för vilka ändamål generatorgasdriften kan användas i krig vid brist på flytande bränslen, varför akademien icke ännu kan uttala sig om den delen av frågan.

Akademien kan för sin del icke finna att mycket skulle stå att vinna genom en utredning i det syfte motionärerna föreslagit.

Stockholm den 22 februari 1934.

För INGENJÖRSVETENSKAPSAKADEMIEN

AXEL F. ENSTRÖM.