

## Nr 252.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående beviljande av anslag till underlättande av anskaffningen av tråkol till generatorgasdrivna motorfordon m. m.; given Stockholms slott den 12 mars 1938.*

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

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

**GUSTAF ADOLF.**

*A. Pehrsson-Bramstorp.*

---

*Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 12 mars 1938.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Pehrsson-Bramstorp, anför efter gemensam beredning med chefen för försvarsdepartementet och chefen för finansdepartementet:

Den 15 januari 1937 tillkallade chefen för försvarsdepartementet jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande såsom sakkunniga för verkställande av utredning rörande frågan om generatorgassystemets användning för drift av motorfordon verkställande direktören i ingenjörsvetenskapsakademien kom-

merserådet Axel F. Enström, tillika ordförande, samt direktören Gunnar K. H. Andersson i Stockholm och ombudsmannen i Värmlands skogsägareförening F. O. Andersson i Karlstad. Med skrivelse den 9 december 1937 hava de sakkunniga, vilka antagit benämningen 1937 års gasgeneratorkommitté, avgivit betänkande med vissa förslag i ämnet. I betänkandet hava framlagts följande förslag, nämligen *dels* om ändringar i nu gällande bestämmelser om bilskatteavdrag, *dels* om ändringar i nuvarande bestämmelser om villkor för erhållande av lån för inköp av gasgeneratorer, *dels* om anvisande av medel för utbildningskurser för mekaniker och förare till generatorgasdrivna motorfordon, *dels* om anvisande av 748,000 kronor för anskaffande av sådana fordon till armén, *dels* om anvisande av medel till ingenjörsvetenskapsakademien för fortsatt forskningsarbete rörande generatorgasdrivna motorfordons arbets sätt vid användning av kompressor, *dels ock* om anvisande av 30,000 kronor att ställas till skogsägareföreningarnas riksförbunds förfogande för vidtagande av åtgärder i och för framställning och tillhandahållande av för generatorgasdrivna motorfordon lämpliga träkol. Över sistnämnda förslag hava yttranden avgivits den 29 januari 1938 av statskontoret, den 31 i samma månad av ingenjörsvetenskapsakademien samt den 8 mars 1938 av skogsägareföreningarnas riksförbund. Jag torde nu få underställa Kungl. Maj:t detta förslag.

Kommittén har i sitt betänkande till en början lämnat en redogörelse för ersättningsmedel för flytande motorbränsle i händelse av avspärrning i tillförseln från utlandet av sådant bränsle. Efter att hava redogjort för flera olika möjligheter härutinnan har kommittén anfört rörande *användbarheten av generatorgas* bland annat:

Vad man med anlitande av användbara metoder kunde åstadkomma av bensin och sprit torde i alla händelser endast motsvara en mindre del av det erforderliga behovet. Den övervägande delen av befintliga motorfordon torde vid spärrad import av motorbränsle komma att få lita till generatorgas, framställd ur träkol (eventuellt också ur trä). Det vore därför ett spörsmål av yttersta vikt, att generatorgasdrift av bilar uppehölls i fredstid, så att en ansvällning av denna driftmetod kunde ske så snabbt som möjligt vid inträdande allvarsamma förhållanden. Under förutsättning att tillförlitliga och väl arbetande generatoraggregat funnes att tillgå, måste denna möjlighet att ersätta de flytande, importerade motorbränslena tillmätas den största betydelse för vårt skogrika land.

Vid försöken här i landet hade huvudintresset ägnats åt träkolet, under det att okolat trä medfört svårigheter i driften.

Träkolet hade i jämförelse med andra möjligheter till ersättningsbränsle för motorer den fördelen, att det kunde framställas lokalt i alla delar av landet. Gasgeneratoraggregaten kunde ävenledes med lätthet byggas av de flesta — även mindre — mekaniska verkstäder.

I fredstid erbjöde träkolningen en icke oväsentlig tillgång till arbetstillfällen i bygderna. Då det här i främsta rummet komme i fråga lövträkol, främjades en rationell skogsvård genom att avsättning erbjödes för vid gallring fallande björk. Vid krig eller avspärrning, då brist på arbetskraft måste beräknas inträda, innebure träkolningens behov av arbetskraft däremot en svårighet.

Kommittén har därefter i betänkandet lämnat en redogörelse rörande användningen av generatorgasdrivna fordon i olika länder. Beträffande *utvecklingen av de generatorgasdrivna fordonens användning i Sverige* har kommittén anfört bland annat följande.

År 1918 hade den första gasgeneratorn för motordrift konstruerats och år 1924 den första tråkolgeneratorn med omvänd förbränning tillverkats. Våren 1929 hade aktiebolaget gasgenerator i Örebro startats och en förbättrad generatorkonstruktion där börjat tillverkas. Från 1929 till juni 1931 hade 39 generatoraggregat försålts, flertalet för jordbrukstraktorer. En utav dessa generatorer funnes fortfarande monterad och i användning på en fordonstraktor på en gård utanför Örebro. I samband med vissa av ingenjörsvetenskapsakademien företagna prov 1931 hade den första generatorn monterats på en Scania Vabis lastbil. Vid bromsprov av effekten vid bakhjulen hade resultatet blivit cirka 70 % av effekten vid bensindrif. Efter den 1 juli 1932, då bilskatten sänkts till hälften och lån beviljats för inköp av gasgeneratorer, hade försäljningen avsevärt ökats, så att den 5 mars 1933 funnits 187 aggregat i drift och firman legat inne med 210 icke effektuerade beställningar. Av flera skäl hade på våren 1933 inträtt ett starkt missnöje med generatoraggregaten, vilket medfört att beställningarna minskats och många order annullerats. Man hade emellertid alltjämt arbetat med nykonstruktioner. Sålunda hade försök gjorts med att ersätta tegelinsatsen i ugnen med värmebeständigt material. Under år 1935 hade 62 aggregat levererats, under år 1936 26 för export och 13 för bruk inom landet och under år 1937 till oktober försålts 7 i Sverige och 14 för export. Av aggregaten funnes 5 i bruk vid trängtrupperna. Sammanlagt hade firman sedan 1929 levererat mellan 700 och 800 generatoraggregat. Tyvärr vore de flesta ej i bruk, men flera lastbilsägare funnes, som hade använt sina generatorgasdrivna lastbilar under fyra års tid och i några fall under 30,000—40,000 miles körning.

På hösten 1932 hade en annan firma, aktiebolaget Stedt & Co., börjat tillverkningen av en av ingenjör Bennet konstruerad gasgenerator för tråkol. Den 5 december hade firman haft 2 generatorer i drift och cirka 400 icke effektuerade beställningar. På grund av det bakslag, som inträtt för generatorgasdriften, hade endast ett fåtal monterats. Inga aggregat av denna typ funnes nu i bruk.

Generatorpatentet hade sedan förvärvats av aktiebolaget Graham-Stedts Gasgeneratorer och vissa förbättringar utförts på aggregatet. Under år 1935 hade bolaget på nytt ombildats till aktiebolaget Graham-Lundqvist.

Under år 1935 hade bolaget utfört omfattande laboratorieundersökningar med koldgasgenerator utan tegelinsats och på hösten 1935 hade de första praktiska proven och tillverkningen av denna generatortyp påbörjats. I januari 1936 hade ett dylikt exemplar levererats till trängtrupperna i Linköping och i februari 1937 hade ytterligare två generatorer levererats till trängtrupperna. Under år 1936 hade 7 generatorer och till oktober 1937 15 generatorer försålts. Under hösten 1936 hade en stationär gasgenerator-

anläggning levererats till porslinsfabriken i Linköping. Sedan januari 1936 hade bolaget sin verksamhet i aktiebolaget Storebro Bruk vid Vimmerby.

Kommittén har vidare upplyst att för närvarande 50 generatorgasdrivna motorfordon vore i bruk i Sverige.

Såsom anledning till det bakslag, som inträffade i fråga om generatorgasdrivna fordons användning, har kommittén uppgivit följande.

Motoreffekten och driftsäkerheten minskades vid generatorgasdrift i jämförelse med bensindrifft. Oproportionerligt stora reparationskostnader uppstode vid generatorgasdrift och därigenom otillfredsställande ekonomiskt resultat. Förarutbildningen och serviceorganisationen vore bristfälliga, varjämte svårigheter att anskaffa lämpliga träkol föreläge.

Kommittén har emellertid framhållit, att *förbättringar av gasgeneratoraggregaten* i flera avseenden under senare år verkställt och att aggregaten till följd härav nu vore väsentligt bättre än de åren 1931—1932 använda. Genom vissa av kommittén utförda prov framgår i detta hänseende i huvudsak följande.

Bränsleluftblandningens värmevärde utgjorde sålunda för närvarande 620—650 mot 550—580 kilogramkalorier per kubikmeter 1931—1932. Genom införande av startfläkt och centralt primärluftintag i gasgeneratoren hade starttiden avsevärt nedbringats, varjämte start direkt på gas utan användning av flytande bränsle vore möjlig. Ändring av gasens uttagande ur generatoren hade medfört, att driftstörningar beroende på avlagringar av stybb och sot sällan förekomme. Likaså hade genom ändring av luftintaget slaggbildningar på ugnens sidor helt försvunnit. Motorernas köregenskaper vid gasdrift hade blivit förbättrade. Tomgången vid gasdrift vore nästan jämförlig med tomgången vid bensindrifft, vilket rent praktiskt sett vore av mycket stor betydelse. Vid de provade motorerna hade i allmänhet bättre effekt erhållits vid gasdrift än vad som erhållits vid tidigare försök. Försök med en svensk experimentkompressor hade givit lovande resultat. Sålunda syntes det möjligt att med kompressor avsevärt minska effektförlusten vid generatorgasdrift. Det funnes anledning förmoda, att med lämpligt avpassat varvtal på kompressorn praktiskt taget samma effekt skulle kunna erhållas vid gasdrift som vid bensindrifft.

Praktiska körprov, som utförts under Skogstransportkommitténs ledning och vilka avsett att undersöka generatorgasdriftens användbarhet vid skogs transporter, hade ägt rum vid Eriksberg, Katrineholm. Proven hade skett såväl under »vinterförhållanden» som »sommarförhållanden». Den totala körsträckan hade under proven uppgått till cirka 500 mil. Generatoraggregatet hade under hela provtiden fungerat tillfredsställande, men starttiderna hade vid de lägsta yttemperaturerna på  $-10$  till  $-20^{\circ}$  C blivit jämförelsevis höga, när fordonet stått ute under natten. Enär åtgärder för utnyttjande av generatorns värme för motorns uppvärmning vid låg yttemperatur ej vidtagits på den bil som använts vid ifrågakvarande försök, under det att försök härmed vid armén givit lovande resultat, syntes någon större hänsyn icke böra tagas till nämnda förhållande. Den generatorgasdrivna lastbilen hade haft 0.30 meter längre hjulbas än den bensindrivna jämförelsebilen, varigenom fordonets köregenskaper med släpvagn varit sämre.

Bränslekostnaderna per mil under »vinterförhållanden» hade för den bensindrivna uppgått till 1.11 kronor för mil och för den generatorgasdrivna till

0.62 kronor för mil. På grund av lägre medelhastighet och 0.5 ton mindre last hade transportkostnaden under »vinterförhållanden» vid dessa prov per tonkm blivit densamma eller 1.6 öre per tonkm. Under »sommarförhållanden», då den lägre effekten hos den generatorgasdrivna icke inverkade i lika hög grad menligt på medelhastigheten, som under »vinterförhållanden», torde resultatet bli gynnsammare med den generatorgasdrivna lastbilen. Siffermaterialet från dessa prov hade emellertid icke slutgranskats.

Proven hade visat generatorgasdriftens användbarhet för skogstransporter. Det kunde vara av intresse att nämna att under den senare delen av proven gasgeneratorbränslet erhållits från mila i anslutning till arbetsplatsen. Ännu bättre resultat vore givetvis att påräkna, om man hade motorer med tillräcklig effekt.

Kommittén har rörande *möjligheterna att anskaffa träkol* till de nu i bruk varande generatorgasdrivna motorfordonen och *kostnaderna för sådana kol* anfört, bland annat, följande.

Av de 50 generatorgasdrivna motorfordon, som för närvarande funnes i bruk, inköpte över hälften sitt träkolsbehov från aktiebolaget Skånska Ättiksfabriken i Perstorp. Fabriken vore den enda större leverantören av träkol för generatorgasdrift, varför träkol fraktats på järnväg till förbrukare norr om Sollefteå. Dylika långa frakter medförde givetvis onödiga prisförhöjningar på träkolet, som borde kunna skaffas på närmare håll.

Anledningen till det ringa intresset från skogsägarehåll för framställning av lämpliga kol för generatorgasdrift finge i första hand tillskrivas den ringa och ojämna efterfrågan. Träkolsproducenterna hade därjämte ej velat åtaga sig arbetet med krossningen, vartill särskilda maskiner måste anskaffas. Vid krossningen bortginge en viss procent, som man icke på alla platser kunde få avsättning för. Kolen skulle även vara fria från sand och andra föroreningar, förpackas på lämpligt sätt samt lagras, så att de icke utsattes för väta.

Svårigheterna att erhålla goda träkol jämte nödvändigheten för ägare av generatorgasdrivna motorfordon att ordna kolupplag och att medföra ett visst parti på långresor hade sannolikt i mycket hög grad avhållit många eljest intresserade lastbilsägare att övergå till generatorgasdrift.

Självkostnadspriset för färdiga träkol för generatordrift, exklusive vedvärde och amorteringar av krossanordningar, uppginge till en krona 30 öre för hektoliter. Kostnaderna för okrossad milkol framkörd till järnvägsstation uppginge däremot endast till 87.5 öre för hektoliter.

*Kommitténs förslag* innebär, att ett belopp av 30,000 kronor skall ställas till skogsägareföreningarnas riksförbunds förfogande dels för organiserandet av tillverkningen och distributionen av träkol lämpade för generatorgasdrivna fordon, dels ock för spridande av kunskap rörande sådana fordons användning och skötsel. Kommittén har föreslagit, att av förenämnda belopp 18,000 kronor skola användas för anskaffande av en träkoldriven lastbil jämte demonterbart krossverk till underlättande av träkolens krossning och framskaffande till lämpliga distributionsplatser. För bilens skötsel böra anställas två man, vilkas avlönande beräknas draga en årlig kostnad av 6,000 kronor. Återstående delen av det äskade beloppet eller 6,000 kronor beräknas skola användas till administrationskostnader, annonsering och broschyrer m. m.

Ur kommitténs motivering till förslaget må här återgivas följande.

För att åstadkomma goda träkol av normerad kvalitet och en med hänsyn till generatorgasbilarnas utbredning tillfredsställande distribution erfordrades att träkolsförsörjningen stode under enhetlig ledning och kontroll. Denna centrala ledning skulle då utfärda bestämmelser för normer för kol-kvaliteterna, mätningssättet (förpackning), skyltar för tankställen för träkol, bokföring m. m. samt handha upplysnings- och undervisningsverksamheten för befrämjande av goda träkol och god försäljningsorganisation.

Den centrala ledningen utsåge på platser, där så erfordrades, lämpliga kolproducenter och försäljare.

Vid inköp eller tillverkning av träkol kontrollerades dettas beskaffenhet och genom säckarnas plombering garanterades, att träkolet uppfyllde fordringarna för gasgeneratorkol.

För att stimulera till användning av generatorgasdrivna motorfordon och säkerställa bränsleanskaffningen till de redan befintliga bilarna syntes det kommittén med hänsyn till betydelsen härav för skogsskötseln väl motiverat med statliga stödåtgärder för träkolsanskaffning för generatorgasdrift.

Det lämpliga organet för handhavande av denna träkolsanskaffning syntes vara skogsägareföreningarnas riksförbund. För ändamålet borde ett statsanslag utgå för organisationens uppbyggande. Då det vore angeläget, att organisationen byggdes upp på olika platser alltefter som behov framkomme för undvikande av överorganisation, syntes frågan tillsvidare böra lösas på följande sätt.

En träkol driven lastbil samt kross- och sorterverk anskaffades, som finge ambulera till de olika platser, där träkolsproduktion igångsatts. Härigenom bleve det från början tillräckligt med ett kross- och sorterverk, varjämte krossen i vissa fall torde kunna köras ända fram till milan och lämplig drivanordning erhållas för kross- och sorterverk från bilen. Med bilen kunde därefter det färdigförpackade träkolet transporteras till lämpliga platser för detaljdistribution eller direkt leverans hos konsumenter.

Genom denna anordning vunnnes icke blott att även mindre skogsbestånd på olika platser och relativt avlägset belägna från järnvägsstation kunde utnyttjas utan även att med kolkrossningen väl förtrogen personal ständigt stode till förfogande, varigenom den erforderliga garantien för normerad kol-kvalitet vunnnes.

Såväl för anskaffningen av lastbil samt kross- och sorterverk som arbetslöner för två man för betjäning av bilen syntes statsanslag böra utgå. Även syntes det önskvärt att ett anslag utginge för anskaffning av för träkolets förpackning lämpligt emballage.

I de avgivna *yttrandena* har förslaget vunnit allmän anslutning.

*Ingenjörsvetenskapsakademien* har anfört:

Det framlagda förslaget till lösning av frågan om framställning och tillhandahållande av för generatorgasdrivna motorfordon lämpade träkol funne akademien välbetänkt. Anskaffningen av lämpliga träkol hade hittills för ägarna av generatorgasdrivna motorfordon varit förenad med stora svårigheter och dessa svårigheter hade också säkerligen avhållit många att övergå till generatorgasdrift. I likhet med kommittén ansåge akademien, att en särskild organisation erfordrades för att säkerställa tillgången på goda träkol av normerad kvalitet liksom ock för distributionen av desamma. Det syntes också som om skogsägareföreningarnas riksförbund vore det lämpliga organet för handhavande av denna uppgift. Med hänsyn till träkols-



framställningens betydelse för skogsskötseln, vitsordad redan av 1931 års skogssakkunniga, torde man även kunna utgå ifrån att denna organisation hade ett särskilt intresse av saken. Det föreslagna stödet från statens sida för uppbyggandet av den erforderliga organisationen torde dock vara ofrånkomligt och syntes väl motiverat av det allmännas intresse av att generatorgasdrift av motorfordon komme mera allmänt in i praktiken.

*Skogsägareföreningarnas riksförbund* har uttalat:

Såsom kommittén i sitt betänkande anfört vore det angeläget, att organisationen för träkolsdistributionen byggdes upp — för undvikande av överorganisation — endast på sådana platser, där behov av generatorkol nu föreläge. Tiden kunde nämligen ännu icke anses mogen och efterfrågan icke så stor, att för tillgodoseendet av träkolsbehovet anläggningar av mera stationär art, med kross och sorterverk, kunde motiveras. I stället ansåges därför tills vidare lämpligast, att tillverkningsaggregatet gjordes flyttbart.

Ett mycket stort behov föreläge att kunna förse redan nu befintliga kologasdrivna bilar med lämplig generatorkol. Från olika håll påpekades svårigheten att kunna anskaffa för driften erforderligt bränsle för i gång varande kologasdrivna bilar. Då därtill kommittén erhållit anslag till 10 generatoraggregat, att för undersökning av generatorgasbilens användning på olika trafikområden insättas i skilda delar av landet, komme även till följd härav att föreligga ett ökat behov av tillgång på lämplig trækol inom den närmaste tiden.

Skogsägareföreningarnas riksförbund ville därför hemställa, att, då förutsättningen för att förbundet i god tid skulle hinna planera och organisera trækolsbilarnas bränslebehov, det föreslagna statsanslaget måtte med minsta möjliga tidsutdräkt ställas till förbundets förfogande. Ett fördröjande av denna detalj komme att verka hindrande på verksamheten med kommitténs försöksbilar, enär lämpligt bränsle vore oundgängligen nödvändigt för försökens genomförande under instundande sommar; ävenledes komme driften av de bilar, som redan nu vore i tjänst inom mellersta Sverige och södra Norrland, att i hög grad försvåras.

I en vid yttrandet fogad p. m. har riksförbundet närmare ingått på frågan om lämpligaste sättet att använda den bil, som enligt förslaget skulle anskaffas. Förbundet har härom anfört:

De trækol, som för närvarande framställdes för generatorgasbilar, erhöles, såsom framginge av betänkandet, huvudsakligen från skånska ättiksfabriken i Perstorp, där trækol utvunnes som biprodukt vid ättikssyreframställningen. För den i kommitténs betänkande omnämnda krossningen och sorteringen av trækolet för att få detta lämpligt som bränsle till generatorgasbilar funnes här en stationär anläggning. Kross- och sorteranläggning för framställning av dylika trækol funnes därjämte vid kolarskolan i Trollebo och hos ett par privata fordonsägare i södra Sverige. För att erhålla för generatorgasdrift lämpligt bränsle måste därför ägare av gasbilar i mellersta och norra Sverige frakta bränslet från Skåne, i vissa fall ända upp till Sollefteå. Att dylika långa frakter avsevärt fördyrade priset å trækolen, varjämte den enskilde bilägaren tvingades ligga inne med större partier, vore icke ägnat att uppmuntra användningen av dylika bilar.

För att lösa trækolsproblemet på erforderligt antal platser i landet skulle man kunna tänka sig anskaffning av stationära kross- och sorterverk. Nackdelarna med dylika stationära anläggningar vore följande, nämligen

1. svårighet att många gånger erhålla lämplig drivkraft för anläggningen;

2. anläggningen komme endast till användning inom mycket begränsade kolningsområden;

3. amorteringskostnaderna bleve höga enär aggregatet endast tidvis kunde utnyttjas;

4. svårighet att kunna erhålla personal, som vore fullt förtrogen med fordringarna på det framställda bränslet.

På grund härav hade kommittén funnit det ändamålsenligast att föreslå anskaffandet av ett lätt transportabelt kross- och sorterverk, bestående av en tråkolsdriven bil medförande demonterbar anläggning och för vilken drivkraft kunde erhållas direkt från bilen ifråga. De främsta fördelarna härmed vore:

1. Krossverket kunde uppställas direkt vid milan eller i varje fall så nära som framkomlig bilväg finnes, varvid drivkraften alltid finnes tillgänglig;

2. med bilkolets framställning väl förtrogen personal medföljde bilen;

3. samma krossverk kunde utnyttjas på ett flertal platser i landet;

4. då krossningen vore avslutad, kunde träkolet med bilen direkt transporterats till »tankställe för tråkolsbilar».

I fråga om bilens användning finge ytterligare följande framhållas. Riksförbundet avsåge att upphandla lagrat träkol eller helst hel kolmila i skogen vid framkomlig bilväg. Träkolets förädling till lämpligt bilbränsle skulle ske på platsen, varefter bränslet i ändamålsenliga förpackningar skulle levereras antingen direkt till konsumenter eller lagras å särskilda »tankställen», där detaljförsäljningen skulle ordnas genom riksförbundets försorg. Riksförbundet avsåge sålunda att försöksvis ordna ett erforderligt antal »tankställen för tråkolsbilar».

*Statskontoret*, som icke ansett sig böra ingå på frågan om ändamålsenligheten av de åtgärder, vilka kommittén i förevarande hänseende förordat, har ifrågasatt, huruvida det icke med hänsyn till den betydelse, som en ökad användning av generatorgasdrivna motorfordon angivits hava för en rationell skogsvård, kunde vara befogat, att skogsägareföreningarnas riksförbund bidroge till täckandet av kostnader för de ifrågasatta åtgärderna, förslagsvis med halva det beräknade beloppet.

*Departements-  
chefen.*

Såsom kommittén framhållit är det av stor betydelse, att i händelse av avspärrning i tillförseln av motorbränsle möjligheter finnas att inom landet tillgodose behovet av sådant bränsle. En av de största svårigheterna för närvarande vid användningen av generatorgasdrivna fordon torde vara bristen på en organisation av tråkolsproduktionen och distributionen av sådana kol. Jag vill i detta sammanhang erinra, att innevarande års riksdag medgivit, att ett belopp av 25,000 kronor av det i riksstaten för budgetåret 1937/1938 uppförda förslagsanslaget till oförutsedda utgifter får tagas i anspråk till bestridande av kostnaderna för anordnande av vissa försök med generatorgasdrivna motorfordon. Även med hänsyn till genomförandet av dessa försök är det av vikt, att lämpligt träkol står till förfogade samt att möjligheter finnas till kolens distribution utan allt för stora svårigheter. En lösning av frågan om anskaffning av bränsle torde över huvud vara ett villkor för att de generatorgasdrivna motorerna i större utsträckning skola kunna prövas.



Med anledning härav anser jag, att åtgärder böra vidtagas för uppbyggnaden av en organisation av ifrågasatt slag.

Till det av kommittén framlagda förslaget, vilket i huvudsak tillstyrkts i yttrandena, kan jag ansluta mig. Ett belopp av 30,000 kronor torde sålunda böra ställas till skogsägareföreningarnas riksförbunds förfogande för detta ändamål. Enligt vad förbundet upplyst har detsamma icke medel tillgängliga för att på sätt statskontoret ifrågasatt bidra till organisationens uppbyggande. Mot det sätt varpå kommittén tänkt sig organiserandet av träkolltillverkningen och kolets distribution har jag intet att erinra. För de anvisade medlen torde alltså en generatorgasdriven automobil jämte krossverk böra anskaffas att användas för kolens framställande och distribution. Återstoden av de anvisade medlen torde böra få användas till avlöning av erforderlig personal för automobilens och krossverkets skötsel samt administrationskostnader och upplysningsverksamhet.

Riksförbundet lärer böra tillförbindas att till chefen för jordbruksdepartementet avgiva redogörelse beträffande användningen av de till förfogande ställda medlen.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Bidrag till skogsägareföreningarnas riksförbund för viss verksamhet avseende generatorgasdrivna motorfordon* för budgetåret 1938/1939 under nionde huvudtiteln anvisa ett *anslag* av ..... kronor 30,000.

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

Ur protokollet:

*P. Gullstrand.*

