

Nr 189.

Av herr **Domö m. fl.**, om skyndsamt utredning rörande möjligheterna för enskild lagring av bränslen.

Det svenska näringslivets utveckling under de senaste åren har i mycket stor utsträckning präglats av ökade behov av importerade bränslen, fasta såväl som flytande. Upprätthållandet av vårt näringsliv vid en avspärrning blir därför i hög grad beroende på tillgången till bränsle, och då vårt land på detta område icke är självförsörjande, kan situationen vid ett dylikt tillfälle bli kritisk, ja, kanske katastrofal, därest icke särskilda åtgärder vidtagas under normala förhållanden i syfte att säkerställa tillgången vid en avspärrning. Än värre kan situationen komma att bli vid krig, då ju behoven av bränsle bli ökade dels genom den mobiliserade krigsmaktens direkta behov, dels genom krigsindustriens.

Vårt lands kritiska situation på bränsleförsörjningens område har också uppmärksamrats av de administrativa myndigheterna. Sålunda har Kungl. Maj:t på förslag av rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap tillsatt särskilda utredningsorgan och man torde kunna förmoda att av de medel, som anvisats för uppläggande av statliga reservförråd, tillhopa hittills 140 miljoner kronor, viss del använts för lagring av importbränslen. Ytterligare föreligger viss skyldighet för importörerna av bensin att ständigt hålla ett visst minimireservlager.

Emellertid torde sålunda redan vidtagna åtgärder icke vara tillräckliga för att säkerställa fyllandet av våra bränslebehov ens för en kortare tid efter en inträdd avspärrning. Möjligheter finnas emellertid att någon tid efter en avspärrning framställa ersättningsbränslen inom landet i sådan utsträckning, att åtminstone våra viktigaste behov skulle kunna täckas. Sålunda läser en viss utvidgning av sulfitsprittillverkningen vara möjlig; det importerade stenkolet torde delvis kunna ersättas av inom landet producerat träbränsle; stenkolsbrytningen i Skåne synes kunna i någon mån utvidgas; våra oljehaltiga skiffrar i Västergötland, Närke och Östergötland kunna göras till föremål för utvinning o. s. v. Ävenledes kan, genom användning av gasgeneratorer, inom landet framställt träkolsbränsle utnyttjas för motordrift.

Ett *minimikrav* för säkrandet av vårt oberoende av utlandet beträffande bränsleförsörjningen synes vara att åvägabringa en lagring tilltagen så riklig, att den åtminstone nödortfött täcker våra behov, till dess inom landet förefintliga möjligheter att framskaffa ersättningsbränslen kunna i tillräcklig omfattning utnyttjas.

Hur lång tid härför skulle åtgå är emellertid ytterst vanskligt att avgöra. För olika bränsleslag torde också olika tidrymd erfordras. Räknar man med en »starttid» för upptagande av en inhemsk bränsletillverkning av $\frac{1}{2}$ till 1 år, skulle sålunda lager erfordras motsvarande täckande av de oundgängliga behoven för nämnda tid. Storleken av dessa kan givetvis icke sättas lika med den normala förbrukningen för en motsvarande tidsperiod. Denna är nämligen i viss utsträckning av lyxkaraktär och någon lagring för täckande av lyxbehov vid en avspärrning kan givetvis icke ifrågasättas. Men å andra sidan måste, som ovan framhållits, också räknas med ev. krigsbehov, och huru stora dessa kunna beräknas bliva undandraget sig givetvis den utomståendes bedömande.

För att siffermässigt belysa vilka värden som i vårt land årligen förbrukas för import av bränslen må följande siffror från senaste åren anföras.

Import av bränslen:

| | 1931—35 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------------------------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|---------|
| | Milj. 1,000 | kr. ton | Milj. 1,000 | kr. ton | Milj. 1,000 | kr. ton | Milj. 1,000 | kr. ton |
| Stenkol | 76,7 | 4,900 | 97,1 | 5,600 | 142,3 | 6,600 | 123,3 | 5,800 |
| Koks | 31,7 | 1,500 | 49,3 | 2,100 | 75,3 | 2,300 | 63,6 | 1,900 |
| Bensin | 32,2 | 341 | 41,5 | 440 | 52,1 | 484 | 56,0 | 547 |
| Motor-, pann-, bränn- olja, oraff. | 11,2 | 238 | 15,9 | 342 | 24,5 | 450 | 28,4 | 517 |
| Crude oil | 1,8 | 54 | 2,8 | 70 | 3,7 | 80 | 4,6 | 92 |
| Fotogen | 6,7 | 90 | 6,7 | 101 | 8,6 | 104 | 9,1 | 110 |
| Summa: | 164,7 | — | 217,4 | — | 312,7 | — | 283,0 | — |

Ovanstående tabellariska framställning upptager endast de viktigaste bränsleslagen; värdet av vår totala bränsleimport överstiger med några procent de angivna siffrorna.

Det är som synes väldiga belopp, som årligen nedläggas av vårt land på import av utländska bränslen. Men man frapperas vid studiet av ovanstående tabell än mera av den utomordentligt kraftiga ökningen från genomsnittet 1931—35 och till år 1938. Härvid är det kvantitetssiffrorna, som böra bemärkas. För stenkol är ökningen i dessa 19 %, för koks 27 %, för bensin 60 %, för motor- och pannbrännolja 117 %, för Crude Oil 70 % och för fotogen 22 %.

Beträffande ökningen för fotogen är följande att märka. I statistiken sker icke uppdelning på motorfotogen och lysfotogen, utan avse de redo-

visade siffrorna den sammanlagda importen. Någon ökning av lysfotogenimporten under den angivna perioden har man icke haft att räkna med, då ju utvecklingen inom landet snarast går mot ökad elektrifiering och sålunda minskad användning av lysfotogen. Den på motorfotogenet fallande delen av totalökningen är sålunda, procentuellt sett, väsentligt större än som angives av ovanstående siffror.

Av de anförda siffrorna torde framgå, att det för åstadkommande av en till sin storlek betryggande lagring av bränsle måste krävas oerhörda belopp, ja, så stora att det kan ifrågasättas om staten kan för enbart här omförmålt ändamål disponera erforderliga medel. Emellertid synes det uppenbart, att även andra vägar kunna beträdas än uppläggande av statslager av bränsle. Sålunda lärer en enskild lagring av bränslen vara för det åsyftade ändamålet av samma nytta som uppläggande av statslager. Fråga uppstår då, under vilka förutsättningar en dylik enskild lagerhållning skulle kunna beräknas komma till stånd.

Å ena sidan framstår det såsom uppenbart, att för att den enskilde skulle vilja ikläda sig de kostnader, som en lagring medför, måste garantier i en eller annan form skapas för att lagerhållaren vid en avspärrning skall själv få disponera de kvantiteter, som han under fredstid lagrat. Staten måste med andra ord vid ett eventuellt statsbeslag avstå från de sålunda under fredstid, efter överenskommelse med staten, privat upplagda förråden. Men å andra sidan måste, därest staten skulle lämna dylika garantier, en effektiv kontroll skapas avseende att tillse, att kvantiteter, som den enskilde förbundit sig lagra, och vilka staten garanterat, att han i händelse av en kris med åtföljande statsbeslag skulle få själv disponera för sin egen rörelse (sålunda icke för försäljning), verkligen ständigt finnas på lager. Ty för att en lagring av nu tänkt slag skall kunna bli effektiv, måste de lagrade kvantiteterna ha uppköpts under normala förhållanden, så att de importörer, vilka levererat de av den enskilda upplagringen ianspråktaga kvantiteterna, ha kunnat i sin tur från utlandet ersätta de sålunda försålda myckenheterna. En privat lagring när krisen står för dörren kan endast innebära en omplacering av de inom landet tillgängliga förråden men kan icke medföra en utökning av dessa. Statsgaranti rörande undantag från ett eventuellt beslag avgiven till den, som *vid* en kris med utnyttjande av sina ekonomiska resurser förser sig med varor från de inom landet redan befintliga förråden, är ju ur synpunkten av en rationell statlig krisregleringspolitik en meningslöshet.

En eventuell lagring av nu antytt slag kräver sålunda från statens sida två åtgöranden: utfärdandet av statsgarantier att vissa upplagda förråd skola undantagas från beslag samt skapandet av en administrativ kontrollapparat. Huru dessa åtgärder skola administreras är emellertid en fråga, som kräver ingående överväganden. En utredning synes därför böra vidtagas,

och med hänsyn till det kritiska utrikespolitiska läget synes denna böra ske så fort som möjligt, så att frågan kunde för sin lösning förläggas redan innevarande års riksdag.

En upplagring av bränslen hos den enskilde såsom ovan beskrivits kan givetvis åsyfta samtliga olika slag av bränslen. Emellertid synes på ett område, nämligen jordbrukets, förhållandena hava under sista åren utvecklats i sådan riktning, att det för landet måste anses vara av särskilt stor betydelse, att erforderliga bränslekvantiteter kunna ställas till förfogande. Förhållandet är nämligen som bekant det, att en förändring håller på att äga rum beträffande jordbrukets dragkraft i det man i allt större utsträckning minskar på hästbeståndet och övergår till traktor- och lastbilsanvändning. Sålunda har en kraftig minskning i antalet brukshästar uppgående till icke mindre än 12,8 % ägt rum under 10-årsperioden 1927—1937. Denna minskning i den levande dragkraften (från oxar bortses i detta sammanhang helt och hållet) har som bekant kompensrats genom en ständigt fortskridande ökning i traktorbeståndet: antalet traktorer utgjorde vid 1937 års början 9,000 men torde nu uppgå till inemot 16,000 stycken.

Jordbrukets känslighet för en avspärrning med åtföljande brist på importerat motorbränsle är sålunda i och för sig mycket stor. Än svårare kommer situationen att bli, därest avspärrningen skulle åtföljas av en mobilisering, ty då antalet för krigsbruk uttagna hästar ej göres beroende av jordbrukets möjligheter att avstå dragare utan av krigsmaktens behov, och då veterligen dessa behov icke ändrats samtidigt som antalet brukshästar gått tillbaka, måste den relativa belastningen på jordbruket öka, d. v. s. antalet uttagna hästar i % av hela antalet brukshästar stiga.

Betydelsen av att åtgärder vidtagas för att förse jordbruket med motorbränsle i händelse av en avspärrning är sålunda mycket stor. Även bland jordbrukarna själva har förståelsen härför en betydande utbredning, vilket icke minst framgår av uttalanden i jordbruksfackpressen. Av dessa uttalanden framgår, att bl. a. traktorägarna på många håll skulle vara hågade att omedelbart upplägga förråd av traktorbränsle motsvarande ett eller annat års förbrukning, blott de kunde garanteras, att dessa lagrade kvantiteter skulle vid en avspärrning komma dem själva till godo. Det kan under sådana förhållanden ifrågasättas, om icke denna del av bränslelagringsfrågan kunde utbrytas och göras till föremål för särskild utredning.

Med stöd av vad sålunda anförts och med hänvisning till vår huvudmotion om försvarsberedskapen få vi härmed hemställa,

att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära omedelbar utredning rörande möjligheterna att få till stånd en enskild lagring av bränslen, avsedd att stärka vår ekonomiska försvarsberedskap, varvid möjligheterna till en-

skild lagring hos jordbrukarna av motorbränsle borde bliva föremål för särskild utredning, samt hemställa att nämnda utredning måtte verkställas så snabbt, att dess resultat kunde föreläggas innevarande års riksdag.

Stockholm den 23 januari 1939.

Fritiof Domö.

Karl Wistrand.

J. B. Johansson.

Gustaf Velandér.

Nils Gabrielsson.

Gustaf Tamm.

M. Svensson.
