

Nr 48.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ytterligare medel för anskaffning av gengasaggregat m. m. för postverkets motorfordon; given Stockholms slott den 18 oktober 1940.

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

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 18 oktober 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

I skrivelse den 20 september 1940 har generalpoststyrelsen hemställt, att till omändring av postverkets motorfordon för drift med inhemskt bränsle ytterligare medel utöver vad tidigare anvisats måtte ställas till styrelsens förfogande.

Innan jag närmare ingår på styrelsens framställning, torde jag få erinra om att den nu församlade riksdagen på därom av Kungl. Maj:t i proposition nr 1 gjord framställning till gengasaggregat för postverket anvisat ett anslag

av 120,000 kronor (skrivelse nr 11), för vilka medel 30 gengasaggregat för postverkets postdiligenser skulle anskaffas. Tidigare hade 5 diligenser omändrats för gengasdrift.

I sin skrivelse har *generalpoststyrelsen* anført, att styrelsen vid tidpunkten för äskandet av medel till anskaffning av de förutnämnda 30 gengasaggregaten icke ansett sig hava anledning räkna med en sådan minskning i tilldelningen av flytande motorbränsle, att åtgärder vore påkallade för övergång till gengasdrift beträffande postverkets motorfordon i större utsträckning än som då förutsattes. Man hade räknat med att för mera samhällsviktiga transportändamål, dit postbefordran och postdiligenstrafik finge anses höra, tilldelning av bensin eller lättbentyl åtminstone i viss omfattning skulle kunna erhållas. Då det numera blivit tydligt, att tilldelning av flytande motorbränsle inom en nära framtid komme att upphöra även för de ur samhällssynpunkt så angelägna transportbehov, varom här vore fråga, ansåge styrelsen sig nödsakad vidtaga åtgärder för övergång snarast möjligt från bensin- till annan drift beträffande all sådan av postverket bedriven motortrafik, som måste upprätthållas och icke kunde ersättas med andra transportmedel. De huvudändamål, för vilka motorfordon tagits i anspråk i större omfattning vid postverket, vore postdiligenstrafiken och lokala posttransporter å större orter.

Vad först gäller postdiligenstrafiken anför styrelsen, att denna trafik, i samband med den alltmer minskade tilldelningen av flytande bränsle till linjetrafiken för personbefordran inom riket, efter hand nedskurits genom turminskningar och i vissa fall genom inställande tills vidare av trafiken å en del diligenslinjer. Den för postdiligenstrafikens upprätthållande disponibla vagnparken uppginge för närvarande till 123 postdiligenser, av vilka 85 stycken erfordrades för fullgörande av trafiken i dess nuvarande starkt beskurna omfattning. Det vore emellertid synnerligen angeläget, att postdiligenstrafiken under hösten 1940 återupptoges i närmast normal omfattning. En förutsättning härför vore dock, att samtliga för ändamålet tillgängliga diligenser dessförinnan omändrades för gengasdrift. Då åtgärder redan vidtagits för omändring till gengasdrift av 35 postdiligenser, skulle nu ytterligare 88 sådana fordon behöva utrustas med kolgassläpvagnar, lämpligen av system Svedlund. Dessa betingade ett pris av 4,025 kronor per styck, varför anskaffning av 88 stycken dylika vagnar skulle draga en kostnad av 354,200 kronor. Enär kolgassläpvagnarna tillkopplades diligenserna medelst den för bagagesläpvagnar avsedda draganordningen, kunde dessa bägge släpvagnstyper ej användas samtidigt. Det bleve därför nödvändigt att låta förse 58 stycken av de ifrågasatta kolgassläpvagnarna med utbyggd bagageavdelning för en merkostnad av 700 kronor per vagn eller sammanlagt 40,600 kronor. Slutligen måste till de nu angivna beloppen läggas kostnaden för de vid övergång till gengasdrift erforderliga ändrings- och monteringsarbetena, beräknad till i runt tal 85,000 kronor. Sålunda skulle erforderliga åtgärder för omställning av 88 diligenser till gengasdrift draga en kostnad av i runt tal 480,000 kronor.

De nu angivna kostnadsberäkningarna vore, anför styrelsen vidare, uppgjorda under förutsättning, att postverket, i motsats till vad hittills varit fallet, icke komme att i fortsättningen ombesörja den snöplogning, som generalpoststyrelsen med stöd av Kungl. Maj:ts beslut den 6 juli 1934 och enligt avtal med vederbörande vägstyrelser utfört å de vägar, där postdiligenstrafik bedrivits med Kungl. Maj:ts medgivande. Styrelsen fortsätter:

Om postverket fortfarande skall ombesörja snöplogning å postdiligenlinjerna i ungefärligen samma omfattning som hittills, ändras i viss mån förutsättningarna för övergång till gengasdrift beträffande diligenstrafiken. Av skäl, som närmare utvecklas i det följande, torde det nämligen bliva erforderligt att för utförande av snöplogningen hava tillgång till 23 bensindrivna diligenser. Härav följer, att åtgärder för omändring till gengasdrift endast kan ifrågakomma beträffande ytterligare 65 diligenser av den befintliga vagnparken, därest postverket fortfarande skall verkställa snöplogning i nyss angiven omfattning.

Med hänsyn till läget på bensinmarknaden har generalpoststyrelsen uppsagt samtliga avtal med vägstyrelserna om snöplogning. Omfattningen av snöplogningen enligt dessa avtal framgår av följande tablå:

Förplog vid ordinarie trafikurer km.	Plogredskap vid extra turer km.	Bensinåtgång vid extra turer	
		liter	medeltal liter per mil
54,480	80,403	56,185	6,99

Enär motoreffekten minskas betydligt vid omändring av diligens från bensin- till gengasdrift, anses endast lättare snöplogning kunna utföras med gengasdrivna diligenser. I synnerhet å de fjällinjer, som framgå i trakterna mot norska gränsen, torde snöplogning med gengasdiligens icke vara möjlig. Vid den av postverket under en följd av år å dessa linjer utförda snöplogningen har det visat sig, att vägarna, även med begagnande av bensindrivna diligenser vid plogningen, endast med största svårighet kunnat hållas öppna. Styrelsen anser sig därför kunna förnya de uppsagda snöplogningsavtalen endast under förutsättning, att flytande motorbränsle i erforderlig omfattning ställes till förfogande för snöplogningen. Det är emellertid fortfarande ovisst, huruvida sådan bränsletilldelning kan påräknas för ändamålet. Generalpoststyrelsen har i skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anhållit om besked i förevarande fråga men ännu icke erhållit svar från nämnda styrelse.

Styrelsen anför härefter, att antalet erforderliga gengasaggregat för postdiligenstrafiken således vore beroende av frågan, huruvida snöplogningen å postdiligenlinjerna komme att ombesörjas av postverket eller ej. I förra fallet erfordrades ombyggnad till gengasdrift av 65 diligenser för en beräknad kostnad av i runt tal 355,000 kronor och i senare fallet omändring av 88 diligenser för en kostnad av cirka 480,000 kronor. Med avseende å möjligheterna att uppehålla trafiken å postdiligenlinjerna vore de båda alternativen såtillvida likvärdiga, som båda erbjöde en väsentlig förbättring av de nuvarande otillfredsställande förbindelserna på linjerna. Om hela vagnparken om-

ändrades till gengasdrift, vilket sålunda förutsatte, att annan än postverket ombesörjde snöplogningen, beräknades trafiken å diligenslinjerna kunna återupptagas i nära nog normal omfattning. Skulle däremot postverket omhändervad snöplogningen, i vilket fall 23 bensindrivna diligenser måste reserveras för ändamålet, kunde trafiken visserligen icke återupptagas i normal omfattning, men den kunde dock igångsättas på nytt på ett flertal vägsträckor, som nu ej trafikerades, varjämte flera turer än för närvarande kunde fullgöras.

Vad därefter anginge de lokala posttransporterna, yttrar styrelsen vidare, hade genom indragning av åtskilliga transportturer och övergång i möjligaste mån till användning av icke motordrivna fordon förbrukningen av flytande bränsle kunnat successivt minskas från normalt cirka 65,500 liter bentyl för fyraveckorsperiod till 25,645 liter för den trettonde ransoneringsperioden.

Det antal lastautomobiler, som oundgängligen erfordrades för utförande av lokala posttransporter å vissa större orter, kunde, anför styrelsen, så länge nuvarande förhållanden rådde, begränsas till 55 stycken, varav 30 flak- och 25 skåpautomobiler. Styrelsen fortsätter:

Generalpoststyrelsen har redan gått i författning om utbyte av 15 äldre flakautomobiler mot nya, för gengasdrift anordnade dylika automobiler för en kostnad av 131,250 kronor, att gäldas med användande av för ersättningsanskaffning tillgängliga medel. Ytterligare 15 flak- och 25 skåpautomobiler böra således nu utrustas för drift med inhemskt bränsle.

Kostnaderna för erforderlig anskaffning och inmontering av kolgasaggregat för de femton flakautomobilerna beräknas uppgå till 42,375 kronor.

Skåpautomobilerna äro av en synnerligen liten typ och användas uteslutande för brevlådstömning och mindre posttransporter i Stockholm. Med hänsyn till trafikens art och vagnarnas beskaffenhet kan omändring till gengasdrift beträffande dessa skåpautomobiler icke ifrågakomma. Generalpoststyrelsen har övervägt andra förefintliga möjligheter till övergång beträffande dessa automobiler från drift med importerat till inhemskt motorbränsle. Därvid har styrelsen kommit till den uppfattningen, att det ur såväl ekonomiska som andra synpunkter är lämpligast att omändra dessa vagnar till drift med metangas. Erforderlig mängd dylik gas kan levereras från Stockholms renhållningsverk, när verkets nya anläggningar i Henriksdal äro färdigställda, vilket beräknas ske under maj månad 1941. Bränslekommissionen har under hand utlovat tilldelning av den för skåpautomobilernas framdrivande oundgängligt erforderliga kvantiteten lättbentyl — omkring 350 liter per dag — intill dess leveransen av metangas kan taga sin början.

Kostnaden för de erforderliga 25 skåpautomobilernas omändring till metangasdrift uppskattas till 700 kronor per bil, eller till sammanlagt 17,500 kronor, vartill kommer 9,170 kronor i anskaffningskostnad för 100 stycken gasbehållare med ventiler.

En sammanfattning av det anförda gäve vid handen, yttrar styrelsen vidare, att för omändring i erforderlig omfattning av postverkets motorfordon till drift med inhemskt bränsle följande medelsbehov föreläge:

	Kronor
för anskaffning av 88 kolgassläpvagnar till diligenser à 4,025 kronor per styck	354,200
merkostnad för 58 gengassläpvagnar med utbyggd bagageavdelning à 700 kronor per styck	40,600
för ändrings- och monteringsarbeten å diligenserna	84,960
för anskaffning och montering av 15 kogasaggregat för flakbilar à 2,825 kronor per styck	42,375
för monterings- och ändringsarbeten för metangasdrift å 25 stycken skåpbilar à 700 kronor per styck	17,500
för anskaffning av 100 stycken gasbehållare med ventiler à 91 kronor 70 öre per styck	9,170
	Summa kronor 548,805

Denna summa anses lämpligen böra avrundas uppåt till 550,000 kronor.

Därest snöplogning å postdiligenslinjerna jämväl i fortsättningen kommer att utföras av postverket, minskas, som i det föregående nämnts, medelsbehovet med kostnaderna för anskaffning av 23 stycken kombinerade kogas- och paketsläpvagnar eller med sammanlagt 125,235 kronor till 423,570 kronor.

Under framhållande av önskvärdheten att styrelsen snarast möjligt erhöle tillfälle att vidtaga i förevarande angelägenhet erforderliga åtgärder, hemställer generalpoststyrelsen slutligen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, att till utrustning av postverket tillhöriga motorfordon för drift med inhemskt bränsle å tilläggsstat för budgetåret 1940/41 anvisa, utöver för ändamålet redan beviljade medel, ett reservationsanslag av 550,000 kronor, av vilket belopp omkring 125,000 kronor icke skulle tagas i anspråk, därest postverket övertoge snöplogningen å diligenslinjerna och härför tilldelades erforderlig mängd flytande motorbränsle.

Det måste anses angeläget, att den av postverket bedrivna motortrafiken i möjligaste mån fortgår oavsett den nuvarande bristen på flytande drivmedel. I samband med anvisande av medel för anskaffande av gegasaggregat för postverket å tilläggsstat för innevarande budgetår underströk också riksdagen angelägenheten av att postdiligenstrafiken upprätthölls i erforderlig omfattning. Riksdagen förutsatte därjämte, att generalpoststyrelsen skulle beakta de möjligheter till denna trafiks upprätthållande och eventuella utvidgning, som den tekniska utvecklingen på området kunde erbjuda.

Vid bedömandet av frågan om i vilken utsträckning en omställning till drift med inhemskt bränsle bör ske torde den nu rådande situationen på bränsleförsörjningens område böra antagas komma att vara oförändrad en jämförelsevis lång tid. Vid dylikt förhållande anser jag i likhet med generalpoststyrelsen, att postverkets postdiligenser och de för utförande av de lokala posttransporterna å de större orterna oundgängligen erforderliga lastbilarna böra i den mån så icke skett anordnas för drift med inhemskt bränsle. Dessa fordon skulle enligt generalpoststyrelsens förslag omändras till gegasdrift, utom 25 skåpbilar, som äro avsedda att drivas med metangas.

Då av postverkets 123 postdiligenser endast 35 äro anordnade för gegasdrift skulle återstå att omändra ett antal av 88 stycken. Sammanlagda kost-

*Departements-
chefen.*

naden härför skulle uppgå till i runt tal 480,000 kronor. Därest snöplogningen å diligenslinjerna, som tidigare ombesörjts av postverket, jämväl i fortsättningen skall utföras genom verkets försorg, måste emellertid 23 diligenser bibehållas för bensindrift. Vid sådant förhållande skulle antalet diligenser, som skulle omändras för gengasdrift, nedgå till 65 och ändringskostnaderna minskas till omkring 355,000 kronor. Antalet lastbilar, som nu föreslås till omändring för drift med inhemskt bränsle, uppgår till 40 stycken, och kostnaden för de erforderliga åtgärderna belöpa sig till i runt tal 70,000 kronor.

Ehuru jag anser vägande skäl tala för att postverket jämväl under den instundande vintern ombesörjer snöplogningen å de vägar, varå postverket upprätthåller diligenstrafik, är jag emellertid icke beredd att i frågans nuvarande läge taga slutlig ställning till densamma. För att medel skola finnas tillgängliga för ändring till gengasdrift av samtliga postdiligenser, därest detta sedermera skulle anses vara att föredraga, bör därför det nu ifrågasatta anslaget beräknas med utgångspunkt från att alla postdiligenser skola drivas med gengas. På grund härav och då de av generalpoststyrelsen framlagda kostnadsberäkningarna icke givit mig anledning till erinran förordar jag, att för nu ifrågavarande ändamål ett anslag å tillhoppa 550,000 kronor äskas av riksdagen. Anslaget torde böra anvisas såsom tilläggsanslag till det tidigare för innevarande budgetår anvisade anslaget till gengasaggregat för postverket.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Gengasaggregat för postverket* å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1940/41, å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Postverket, anvisa ett reservationsanslag av kronor 550,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.