

Nr 19.

Av herrar **Frändén** och **Halvarsson**, *angående framställande av träkolsbriketter som ersättning för kol- och koksbränslet samt för träkolsgasdrift av motorer.*

Det allmänna nödläget i hela landet och särskilt inom de områden, där kommunerna hava att uppbära trycket av träindustriernas nedläggande och in-skränkta drift ävensom malmbrytningen, kräver numera inga kommentarer.

Det är snara handlingar som behövas, innan situationen ytterligare förvärras.

Det utomordentligt värdefulla kapital, som vi äga i en ännu allmänt utbredd *vilja till arbetet* inom alla samhällslager i vårt land, måste åsamkas betydlig skada, om icke nya arbetstillfällen av stadigvarande natur och nöjaktig omfattning beredas. Kontantunderstöden utan motsvarande arbetsprestationer äro moraliskt försumpande och måste resultera i ständigt stegrade och olikartade krav på statskassan i den mån nödläget i världen blir av långvarigare karaktär, vilket synes vara att förvänta.

Med hänsyn till de högst begränsade möjligheterna på lånemarknaden är den eljest avgörande enskilda företagsamheten urständssatt att göra sig gällande. Det ankommer således för närvarande på statsmakternas mellankomst och ekonomiska hjälp att snarast vidtaga avgörande dispositioner för en effektiv reglering av arbetstillgången, varvid förvisso varje möjlighet, som samtidigt medger hushållning med statsmedlen, måste utnyttjas. Det är härvid *utomordentligt viktigt och avgörande, om nya bestående produktiva arbetstillfällen kunna öppnas* vid sidan av alla samlade ansträngningar att uppehålla och återvinna den tidigare produktionens och varuomsättnings omslutning.

De lösningar av problemet, man söker, måste med hänsyn till läget kunna genomföras snabbt och smidigt. De måste bl. a. vara ägnade:

att omedelbart bereda bestående arbetstillfällen i största utsträckning även åt de sämst lottade befolkningslagren;

att konsumera även den arbetskraft, som skogsindustrien och bergsbruket inom de olika kommunerna numera icke kan sysselsätta;

att inverka reglerande på handelsbalansen;

att balansera kommunernas och statens skattebördor;

att medgiva största möjliga hushållning med statsanslagen till arbetslöshetens avhjälpande.

Genom 1931 års skogssakkunniges den 4 januari 1933 avgivna betänkande med förslag har till fullo blivit utrett och ådagalagt, att alla möjligheter förefinnas att genom skogsarbeten av för all framtid bestående art på avgörande sätt reglera arbetstillgången, därest ett kraftigt och målmedvetet inskridande från statsmakternas sida kommer till stånd. Om så sker, synas också samtliga de ovanstående kraven bliva på nöjaktigt sätt fyllda.

Skogssakkunnigas utredningar hava nämligen givit till resultat, att vi hava ett årligt avverkningsöverskott i landets skogar på icke mindre än 15 milj. fm³. De sakkunniga framhålla, att minst 10 milj. fm³ härav äro möjliga att tillvarata årligen redan nu för bestridandet av vår inhemska bränsleförsörjning av olika slag. De sakkunniga understryka samtidigt kraftigt, att den nuvarande skogsvården kräver, att detta överskott om möjligt årligen uttages i form av gallringar och röjningar i skogsbestånden. Utredningen har dessutom givit till resultat, att alla tekniska förutsättningar finnas för nöjaktigt tillvaratagande av hela detta virkesöverskott som bränsle vid täckandet av samtliga uppvärmningsbehov i hela landet samt i avsevärd omfattning till fyllandet av motordriftens behov av träkolsbränsle, varvid även träkolgasdrift å järnvägarna beröres.

Då enligt sakkunnigas uppgifter tillgodogörandet av en fast kubikmeter (fm³) skog i skogsarbete motsvarar ungefär med huggning och körning ett mansdagsverke, kunna genom en mera omfattande inhemska bränsleförsörjning på grundval av de utredda möjligheterna omkring 10 milj. mansdagsverken avvinnas landets skogar.

Av utredningen framgår desslikes, att totalförbrukningen av importerade kol- och koksbränslen för uteslutande uppvärmnings- och hushållsändamål i hela landet — alltså om industriens, elektricitetsverkens, statens järnvägars tåg-, lok- och vagnsrörelse i allmänhet, enskilda järnvägars, sjöförsvarets fartyg samt handelsflottans bunkerkol ävensom den relativt obetydliga importen av antracit och brunkolsbriketter för hushållsändamål undantagas — år 1930 uppgick till:

av stenkol	304,660	normalton
„ koks	1,204,510	„
	<hr/>	
	Summa 1,509,170	normalton

De sakkunniga föreslå, att statliga åtgärder vidtagas för att omedelbart ersätta:

av stenkol	166,000	normalton
„ koks	523,000	„
	<hr/>	
	Summa 689,000	normalton

med inhemska vedbränslen, vilket beräknats motsvara en direkt utgift för staten av 430,000 kronor och ökar den årliga arbetstillgången i landet med 2,9 milj. mansdagsverken. Statens insats skulle således här belöpa sig på endast 30 öre per dagsverke.

Verkställes den av de sakkunniga föreslagna omläggningen, så skulle på basis av 1930 års importsiffror likväl återstå betydligt mer än hälften av det importbränsle, som i första hand bör täckas med inhemska tillgångar eller:

av stenkol	138.660	normalton
„ koks	681,510	„

Summa 820,170 normalton,

vilket motsvarar omkring 3,4 milj. mansdagsverken i skogarna.

Härtill kommer ytterligare omkring 2 milj. dagsverken, som beräknats åtgå, därest den förefintliga, rullande, tyngre motordriften omlägges för träkolsbränsle. Dessa sistnämnda poster uppgå alltså sammanslagna till den imponerande siffran av 5,4 milj. dagsverken, som, vid sidan av de 2,9 milj. dagsverken, som sakkunniga föreslagit, ävenledes på grundval av de tungt vägande skäl, som åberopats, böra årligen uttagas ur skogarna. Sakkunniga ha också uttalat och starkt understrukit behovet av att detta betydande avkastningsöverskott årligen avbördas skogarna och anvisat ytterligare höjd inhemsk bränsleförbrukning som den enda utvägen, varvid skattläggning av importbränslena också vidröres som en möjlighet att ordna ytterligare avsättningen för det inhemska bränslet.

Under förutsättning av statsmakternas ingripande och stöd synes det av sakkunnigas utredning framgå, att träkolsframställning och träkolsbrikettering har stora förutsättningar att skapa högst betydande möjligheter, då det gäller inhemsk bränsleförsörjning på mera rationaliserad basis. Trækolsbriketterna synas också enligt utredningen innebära, att gängse eldningsanordningar för koks och kol icke behöva ändras eller utbytas tillnärmelsevis i samma utsträckning som då det gäller att införa vedeldning. Inför de tillgångar, som skogsavkastningen för bränsleändamål uppvisar, torde det också för lång tid framåt få anses relativt oväsentligt att genom kolningsförfarandet vissa delar av vedvirkets bränslevärde gå förlorade. I stort kompenseras detta förhållande av andra betydande fördelar, och inom stora delar av landet är kolning och brikettering den enda möjligheten att tillvarataga den uppgivna skogsavkastningen till bränsleförbrukning.

Genom den med statsanslag verkställda utredningen av ingenjör Otto Stålhane vid Ingenjörsvetenskapsakademien är till fullo ådagalagt bl. a. följande:

”att man med full trygghet för redan från början gott tekniskt resultat kan igångsätta tillverkning av träkolsbriketter i fabriksmässig skala, att briketter av lämplig kvalitet för användning som hushållsbränsle respektive för värme pannor med visshet kan åstadkommas, att briketter för träkolsdrivna bilar utan svårighet kunna framställas med användandet av annat bindämne än sulfitulut, att dylika briketter få ett effektivt värmevärde av c:a 7,600 kcal/kg., att briketterna vid användning av sulfitulut som bindemedel bliva fullt dugliga som handelsvara, såväl beträffande fuktbeständighet som mekanisk hållfasthet, att fram-

ställningskostnaden för briketter med 60 mm. diameter och höjd vid en produktion av 1,500 ton per år och under förutsättning av att träkolet kostar 12 kronor per läst och 40-procentig sulfitulut 20 kronor per ton framme vid verket ej kommer att överstiga 60 kronor per ton eller kronor 2:10 per hl. samt att anläggningskostnaden för en komplett briketteringsanläggning (exkl. kolhus för en produktion av 1,500 ton 60 mm. briketter per år) ej överstiger 50,000 kronor".

Beträffande motordriften med träkolsgas har ingenjörsvetenskapsakademien likaledes på statens uppdrag utrett, att bränslekostnaden nedgår med omkring 70 % av kostnaden vid bensindrift. För andra oljebränslen med mellan 45—60 %. Smörjoljeförbrukningen nedgår med omkring 50 %.

Statsmakterna ha redan genom anslag på 200,000 kronor under 1932 licenserat bildriften med träkol. Anslaget är förbrukat, och de sakkunniga föreslå för år 1933 ytterligare anslag för ändamålet på 500,000 kronor. Dessutom är beslut fattat om att sänka bilskatten vid träkolsdrift med 50 % fr. o. m. innevarande års början. Den spirande motordriften med träkolsgas är emellertid hänvisad till att begagna sig av löst träkol, vilket i flera avseenden är en onödigt besvärlig bränsleform. Fortsatta statslån för träkolsdriftens införande i landet böra därför lämpligen kompletteras med åtgärder för rationalisering av bränsleformen. Utomlands användas träkolbriketter i betydande omfattning, varigenom besvärligheterna bortelimineras. Kostnaden för träkolsbränslet höjes visserligen något härigenom, men detta uppväges av de förmåner denna bränsleform har framför det lösa träkolet. För att träkolsgasdriften således snabbare må införas i landet, kräves att statsmakterna stödja tillkomsten av briketteringsverk för framställning av motorbränslet av träkol. Detta skulle i sin tur komma att fördelaktigt inverka på exploaterandet av den arbetstillgång på 2 milj. dagsverken, som genom motordrift med träkol i första hand beräknats kunna tillföras skogarna.

Beträffande träkolet som bränsle för uppvärmnings- och hushållsändamål har ingenjörsvetenskapsakademiens utredning givit till resultat, att detta briketterade bränsle ställer sig högre i pris än importerad kol och koks inom stora delar av de tätast bebyggda landsändarna. I de inre delarna av landet är det däremot fullt konkurrensdugligt i pris. Men hänsyn till behovet att även i de mera avlägsna stora delarna av riket nå fram till sådan skogsvård, som numera är starkt påkallad, och samtidigt effektivt bidra till en ökad kolonisation i sådana trakter genom att stadigvarande och tillräckligt arbete året om kan beredas lands- och skogsbygdens befolkning i form av skogsgallringar, kolning och träkolbrikettering med åtföljande transporter, synes ett målmedvetet och kraftigt ingrepp för att utnyttja de gynnsamma möjligheterna vara väl motiverat. Här stå omkring 3,4 milj. dagsverken att vinna.

Den insats statsmakterna därvid kunna göra bör i första hand omfatta skyddande åtgärder till förmån för det inhemska kolbrikettbränslet, särdeles därför, att denna bränsleform i alla avseenden är överlägsen stenkolk och koks. Formen för sådant skydd för den inhemska varan bör bli skatt till att börja med på

koksen för uppvärmnings- och hushållsändamål med syfte att, liksom då det gäller motorspriten, stödja den inhemska bränsleförsörjningen. En sådan åtgärd synes numera vara betydligt starkare motiverad än den tidigare av statsmakterna fastställda skattläggningen å bensin. Genom en dylik skattläggning skulle också de statliga bidragen till exploaterandet av träkolsbrikettförsörjningen i landet samtidigt delvis kunna täckas. En dylik skatt kan också med hänsyn till den överkomliga skillnaden i pris per värmeenhet mellan koksen och träkolsbriketter sättas betydligt lägre än skattesatsen på bensin. En liter bensin håller praktiskt taget lika många värmeenheter som ett kg. koks. Skatten på bensin utgår för närvarande med 10 öre per liter. Om motsvarande skattläggning sker på koksen (medelvikt per hl. 35 kg.), skulle skatten per hl. bliva kronor 3:50. Det är utan vidare påtagligt, att importbehovet av motorbränsle varit större än samma behov av kol och koks som hushållsbränsle. Detta borde motiverat en skattläggning på stenkol och koks långt före skattläggningen på bensinen. Med de nuvarande tekniska förutsättningarna för det inhemska bränslets utnyttjande framträder detta faktum ännu tydligare. Tungt vägande skäl att nu skattlägga de nämnda importbränslena i angiven omfattning är dessutom vinsten av betydande helt nyskapad och bestående arbetstillgång, den höjda skogsvård, som kräves och icke på annat sätt kan uppnås, betydande lättnader i handelsbalansen, utökad industri för framställning av behövliga briketteringsverk, kolugnar och redskap, väsentligt ökad omsättning av jordbrukets alster ute på själva landsbygden, när omfattande arbetstillfällen där beredas, m. m. Med hänsyn till det överhängande svåra läget bör denna skatt redan från början avvägas så, att önskvärd effekt kan beräknas att så snabbt som möjligt tillhandahålla träkolsbriketter för konsumtion i den öppna marknaden. För ändamålet torde en dylik skatt på koks från början förslagsvis icke böra understiga 1 öre per kg., vilket motsvarar en höjning av nuvarande löpande hektoliterpris (en hl. koks vikt 35 kg.) av 35 öre eller per värmeenhet jämfört med bensinen endast 10 % av nu utgående bensinskatt. En undersökning av vad en dylik skattläggning skulle betyda för konsumenterna av de ifrågakvarande importbränslena torde giva vid handen, att den i stort icke bliver på något sätt betungande och i mycket stor omfattning kan kompenseras genom ett omsorgsfullare handskande med eldstäder och bränsleekonomi. Enligt här tidigare anförda siffror skulle en dylik skattläggning enligt nuvarande förbrukning beräknas tillföra statskassan i första hand c:a 10 milj. kronor per år, vilket mer än väl torde täcka alla statsutgifter för omläggningen och på ett utomordentligt sätt betjäna det snabba och omfattande statsingripande, som situationen kräver. Sannolikt kommer även skatt å stenkol och råolja till ovannämnda uppvärmnings- och hushållsändamål att påfordras.

För igångsättande av dessa vittomfattande arbeten bör domänstyrelsen i första hand skyndsamt erhålla erforderliga direktiv att efter forcerade undersök-

ningar på basis av skogssakkunnigas utredningar och övriga tillgängliga handlingar inkomma med förslag om, varest och till vilket antal briketteringsverk böra uppföras i landet för att i stort betjäna bränsleförsörjningen med briketter. Ävenså bör utredas, i vilken omfattning behov av kolugnar av olika slag för skogskolning föreligger och i vad mån anskaffningen av sådana genom statens bidrag kan vara nödvändigt. Likaså böra förutsättningarna beträffande tillgången på lämplig sulfitulut och dess distribution till de olika briketterverken klarläggas. Formerna för distributionen till konsumenterna böra ävenledes beaktas och skyddas, så att icke onödig fördyring av bränslet uppstår. Med hänsyn till behovet av extra skolad arbetskraft för ovanstående ändamål bör i första hand den personal med skogshögskolebildning, som domänstyrelsen föreslagit att av brist på arbete avskeda, kvarstå. Ledningen av undersökningarna bör under domänstyrelsens kontroll överlämnas till därför lämplig person, som ansvarar för arbetets gång och slutförande så, att nu pågående riksdag må kunna fatta de beslut, som ankomma på densamma i ärendet.

För bestridandet av de kostnader och anslag, som ett skyndsamt genomförande av vad här framlagts kräver, synes riksdagen tills vidare böra anvisa behövliga medel av för arbetslöshetens bekämpande utgående anslag.

Med hänvisning till vad ovan anförts få vi — som i särskilda motioner framställa våra yrkanden beträffande skatt å visst importbränsle och rörande kostnadernas bestridande — nu föreslå,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte lämna domänstyrelsen direktiv att omedelbart verkställa undersökning och skyndsammast under pågående riksdag inkomma med uppgifter berörande ordnandet och behovet av tekniska anordningar för en riksomfattande framställning av träkolbriketter som ersättning för kol- och koksbränslet samt för träkolsgasdrift av motorer.

Stockholm den 17 januari 1933.

A. O. Frändén.

Hj. Halvarsson.
