

Nr 477.

Av herr **Nyblom**, *angående användandet av träkolsdrivna motorlokomotiv vid statens järnvägar.*

Våra skogar måste, om de skola giva skälig värdeavkastning, underkastas vederbörlig vård och skötsel. Sker ej detta, kommer deras värde att nedgå och avkastningsförmåga att förringas. De ojämförligt viktigaste åtgärderna för skogens vårdande bestå sålunda av sådana huggningar (röjningar och gallringar), varvid de sämsta trädindividerna avlägsnas, på det att tillväxten må bliva förlagd till de bästa stammarna, som alstra värdefullt gagnvirke. Dylig skogsskötsel eller skogsvård får ej eftersättas. I annat fall kommer förr eller senare skogsbrukets produktionsförmåga att minskas. Betydelsen av ifrågasvarande huggningar framstår särskilt klart i tider som de nuvarande, då den skärpta konkurrensen medfört starkt stegrade krav å gagnvirkets kvalitet.

Genom träkolning har nyttig användning kunnat erhållas för virke av mindervärdig kvalitet eller smärre dimensioner och har härigenom träkolningen varit medlet till en god skogsvård, varom skogsskötselns höga ståndpunkt i de gamla kolningstrakterna bär vittne.

Vid normal beståndsvårdande avverkning beräknas det sekunda virket (skadat virke, klenare dimensioner och avfall) utgöra omkring 15 miljoner kbm. årligen. Härtill komma icke oväsentliga kvantiteter virkesavfall av olika slag från den träförädlande industrien (sågspån, ribb m. m.).

De senaste åren ha emellertid visat, att det kvantitativt endast finnes avsättning för en del av detta sekunda virke. Orsaken är givetvis den, att vedeldningen minskats och att järnhanteringen icke längre använder sig av träkol i samma utsträckning som tidigare.

Det är dock ett nationalekonomiskt slöseri, att miljoner kubikmeter dylikt virke få kvarligga i skogarna och förstöras, under det att import av bränslen äger rum, vilken starkt tynger införselsidan av vår handelsbalans, då en stor del av landets befolkning är arbetslös och härigenom oförvållat tär på nationalförmögenheten.

Möjligheten att använda träkol som drivmedel vid såväl stationära som mobila motorer har särskilt under de senaste åren varit föremål för växande intresse i vissa länder, som icke förfoga över egna oljefyndigheter men besitta skogar av mera betydande omfattning. Tanken har därvid varit, att man genom ersättande av oljebränslet med träkol skulle nedbringa importen av motoroljor. Därtill skulle fördelar vinnas ur beredskapssynpunkt, i det att motortrafiken skulle kunna uppehållas genom kolgasdrift, om införseln av motoroljor av en eller annan anledning försvårades eller avstängdes. Slutligen torde den synpunkten ha gjort sig gällande, att användandet av ett inhemskt motorbränsle av detta slag skulle skapa ökade arbetsmöjligheter inom landet.

Skogssakkunniga ha i sitt till regeringen avlämnade betänkande betonat önskvärdheten av att frågan om användande av gasgeneratorer vid järnvägsdrift, med hänsyn till denna frågas stora nationalekonomiska betydelse, göres till föremål för närmare undersökning.

De framhålla sålunda, att vid drift av nu förekommande motorfordon gasgeneratorerna hava visat sig giva goda ekonomiska resultat och att man därför har all anledning förmoda, att detta även skulle bliva fallet, därest gasgeneratorerna monteras å järnvägsmotorvagnar. Skogssakkunniga framhålla dessutom lämpligheten av att vid prov, som kunna komma att anställas av järnvägsstyrelsen med nya motorvagnstyper, spörsmålet rörande användande av träbränsle som motordrivande även ägnas beaktande.

Den undersökning, som skogssakkunniga rekommenderade, synes icke ha kommit till stånd. Det vore dock av ytterlig vikt att få konstaterat huruvida träkolsgasdrivna speciallokomotiv skulle med fördel kunna användas åtminstone för den lättare trafiken. Vad detta skulle betyda för skogshanteringen i fråga om ökad avsättning ligger i öppen dag. Det skulle också medföra ökat behov av arbetskraft, i den mån som det vore möjligt att ersätta det importerade bränslet med inhemskt. Frågan synes vara värd en ingående prövning, och jag anser mig därför böra hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om igångsättandet vid statens järnvägar av undersökningar och praktiska försök rörande möjligheten att, speciellt för den lättare trafiken, använda träkolsdrivna motorlokomotiv, samt framläggandet för riksdagen av de resultat, som försöken ge.

Stockholm den 23 januari 1935.

Georg Nyblom.