

Nr 298.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till åtgärder för befrämjande av gengasdrift; given Stockholms slott den 24 maj 1940.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över folkhushållningsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Herman Eriksson.

Utdrag av protokollet över folkhushållningsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 24 maj 1940.

Närvarande:

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

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, kommunikations-, finans- och jordbruksdepartementen anför chefen för folkhushållningsdepartementet, statsrådet Eriksson:

Frågan om möjligheterna att under krig eller vid avspärning eller försvårad tillförsel i större omfattning kunna begagna gasgeneratorer för motordrift har sedan länge varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet.

Genom beslut vid 1932 års riksdag (prop. nr 212; R. skr. nr 158) inrättades lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift. Riksdagens berörda beslut föranledde utfärdandet av kungörelsen den 20 maj 1932 (nr 121) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån från lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift.

Sedan det befunnits angeläget att frågan om de tekniska och ekonomiska

Bihang till riksdagens protokoll 1940. 1 saml. Nr 298.

förutsättningarna för generatorgasens allmänna användning för motorfordonstrafik upptoges till förnyad allsidig prövning, tillkallade chefen för försvarsdepartementet jämlikt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 15 januari 1937 vissa sakkunniga för verkställande av utredning av berörda fråga.

I flera av de sakkunniga (1937 års gasgeneratorkommitté) avgivna betänkanden framlades förslag i olika hänseenden för frågans lösande. Bland annat föreslogs i ett den 8 juli 1939 avgivet betänkande *dels* ändringar i dåvarande bestämmelser angående lån från fonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift, *dels* anordnande av statsunderstödda kurser för utbildning av civil förare- och mekanikerpersonal till generatorgasdrivna motorfordon, *dels ock* vidtagande av åtgärder för framställning av för gengasdrift lämpliga bilkol.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 6 september 1939 tillkallade chefen för handelsdepartementet sistnämnda dag såsom sakkunniga sex personer med uppgift att vara rådgivande organ i gasgeneratorfrågor, att följa utvecklingen på området, att utarbeta och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till åtgärder för snabb övergång till gasgeneratordrift vid förbränningsmotorer samt att i övrigt fullgöra de uppgifter, som Kungl. Maj:t eller chefen för handelsdepartementet uppdroge åt de sakkunniga. Dessa sakkunniga, vilka antogo benämningen gengasnämnden, hade i skrivelse den 11 september 1939 hemställt om vidtagande av vissa åtgärder, vilka i huvudsak anslöto sig till de i betänkandet den 8 juli 1939 framförda förslagen.

I proposition (nr 35) till 1939 års urtima riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att med vissa modifikationer godkänna de av gasgeneratorkommittén föreslagna och av gengasnämnden i huvudsak förordade ändringarna beträffande de allmänna villkoren och bestämmelserna för inköp av gasgeneratorer för motordrift. Sedan riksdagen godkänt Kungl. Maj:ts berörda förslag och i sammanhang därmed till lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40 under kapitalbudgeten, statens utlåningsfonder, anvisat ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor, utfärdade Kungl. Maj:t — med upphävande av förberörda kungörelse den 20 maj 1932 (nr 121) — den 10 november 1939 kungörelse (nr 804) angående lån från lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift. Enligt sistnämnda kungörelse må lån från nämnda fond beviljas för inköp av gasgeneratorer för motordrift med inhemskt motorbränsle att, för användning inom landet, monteras å automobil, traktor eller annan mobil eller stationär motor. Lån från fonden utbetalas till belopp, motsvarande högst 80 procent av den sammanlagda verkliga kostnaden för anskaffande av gasgenerator med tillbehör, för anordningarnas anbringande samt för erforderliga ändringsarbeten å fordonet eller motorn, dock högst 2 000 kronor. Lån får icke beviljas med mindre lånesökanden skriftligen träffat bindande avtal om inköp av gasgenerator. Ansökan om

lån prövas av kommerskollegium, som därvid äger fastställa de särskilda villkor för lånebeloppets lyftande och åtnjutande, som må finnas påkallade i syfte att säkerställa beloppets användande till avsett ändamål. Beviljat lån utbetalas av kommerskollegium och skall efter ett amorteringsfritt år återbetalas under fem år med lika avbetalningar varje halvår. Räntan å lånet utgör 3 procent.

Till realiserande av förenämnda av gasgeneratorkommittén och gengasnämnden framlagda förslag om anordnande av kurser för utbildning av förare- och mekanikerpersonal till gengasdrivna motorfordon samt om åtgärder för framställning av bilkol har Kungl. Maj:t genom olika beslut anvisat medel för ändamålen i fråga.

Den 10 november 1939 fann Kungl. Maj:t därjämte gott att — med återkallande av förenämnda den 6 september 1939 tillkallade sakkunnigas uppdrag — förordna dels att de sakkunnigas arbete skulle upphöra, dels ock att för handhavande av de uppgifter, som i samtidigt utfärdad instruktion angåves, skulle finnas en nämnd, kallad statens gengasnämnd. Enligt nämnda instruktion (S. F. S. 803/1939) skulle det bland annat åligga nämnden att företaga nödiga undersökningar och prov till fullkomnande av de tekniska förutsättningarna för gasgeneratordriftens ordnande, att genom råd och anvisningar verka för att endast tekniskt fullgoda gengasaggregat tillverkades och att installationen av aggregaten handhades på ett tillfredsställande sätt, samt att till myndighet, som hade att bevilja lån av statsmedel för inköp av gasgeneratorer för motordrift, avgiva yttrande angående föreslaget gengasaggregats lämplighet.

Stockholms handelskammare, handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare ävensom vissa andra sammanslutningar och företag ha sedermera i särskilda framställningar hemställt om vidtagande av ytterligare åtgärder till befrämjande av en ökad gengasdrift. De föreslagna åtgärderna syfta dels till främjande av den tekniska utvecklingen på gengasområdet, dels till underlättande av anskaffningen av gasgeneratorer, dels ock till upprätthållande av driften av inköpta generatorer.

Över handelskamrarnas berörda framställningar har statens industrikommission, efter hörande av statens gengasnämnd, den 16 februari 1940 avgivit utlåtande, däri industrikommissionen, som förutsatte, att de tekniska problemen för gengasdriftens del instruktionsenligt skulle följas och utredas av gengasnämnden, ifrågasatt föranstaltande om utredning angående de åtgärder, avseende bränsleanskaffning, service och andra på driftekonomin inverkan omständigheter, som omedelbart kunde vidtagas för upprätthållande av gengasdriften i dåvarande omfattning, ävensom angående lämpliga åtgärder för en förstärkning av motortrafikens beredskap genom utökning av gengasdriften eller på annat sätt.

Genom beslut den 8 mars 1940 anbefalldes Kungl. Maj:t statens gengasnämnd att verkställa utredning rörande av industrikommissionen sålunda

angivna spörsmål med undantag av frågan om handeln med bilkol, varom särskild undersökning igångsatts. Utredningen har icke slutförts.

I detta sammanhang må omnämnas, att Kungl. Maj:t genom beslut den 10 maj 1940 uppdragit åt ordförandena i rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap, statens industrikommission, statens vednämnd, statens sjöfartsnämnd och statens transportkommission att, under ordförandeskap av ordföranden i rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap, enligt riktlinjer, som skulle angivas av chefen för folkhushållningsdepartementet, skyndsamt undersöka lämpligheten av en omorganisation av den centrala krisförvaltningen, såvitt avsåge handläggningen av frågor om landets kraft- och bränsleförsörjning samt transportväsen och sjöfart, i syfte att uppnå en enhetligare behandling av berörda frågor.

Bland de svårigheter, som bidragit till det ringa intresset för gengasdrift, framträder särskilt frågan om bränsleförsörjningen för gengasaggregat och dess ordnande. Jämväl spörsmålet om tillgodoseende av landets behov av gasgeneratoraggregat och användningen av desamma på lämpligaste sätt är föremål för uppmärksamhet. Särskilda redogörelser för dessa båda frågor synas således motiverade.

Gengasdriftens bränsleförsörjning.

Gengasdriften i Sverige har hittills praktiskt taget uteslutande baserats på träkol, härrörande från lövträd, framför allt björk. Vid sidan av med sådan kolgas drivna generatorer ha på senaste tiden även gjorts undersökningar och försök att driva generatorer med okolad ved. I sådant avseende ha prov verkställts med ett i Tyskland för denna driftsform framställt aggregat, som befunnits fungera på ett tillfredsställande sätt. Härjämte har ifrågasatts huruvida icke vid gengasdrift skulle kunna komma till användning även andra bränslen såsom träkolsbriketter och torvkoks. Huvuddelen av den gengasdrivna fordonsparken är emellertid för närvarande hänvisad till träkol såsom bränsle. Möjligheterna för dylik drift bero således i avsevärd utsträckning på tillgången av detta bränsle. Tillgången på lämpliga bilkol har dock stundom visat sig vara tämligen oviss, vartill kommer att de uppdrivna priserna på kol medfört oberäknade konsekvenser, vilka motverkat intresset för driftens upprätthållande. Inom vissa trakter har stor knapphet rått på bilkol, vilket haft till följd att förbrukarna icke kunnat fylla sina behov inom orten. Inom andra trakter åter har rått överproduktion med påföljd att tillverkningen icke drivits i den omfattning som varit möjlig. Dessa förhållanden ha medfört en betydlig prisstegring, till vilket även bland annat torde ha bidragit att förädlingen av råkol till bilkol icke är rationellt ordnad, att transportfrågan för bilkolets vidkommande

icke är löst samt att krossnings- och paketeringscentraler för bilkol icke finnas.

För att åstadkomma en bättre organisation av bilkolmarknaden bildades i november 1939 på initiativ av statens vednämnd en sammanslutning, benämnd Bilkol, förening u. p. a. Denna förenings närmaste uppgifter äro att *dels* genom förmedlingsverksamhet verka för ett sammanförande av säljare och köpare av bilkol samt för ett stabiliserande av bilkolpriserna, *dels ock* genom fastställande av kvalitetsbestämmelser åstadkomma tillverkning av goda bilkol.

Statens gengasnämnd föreslog i skrivelse till Kungl. Maj:t den 14 december 1939 vidtagande av vissa åtgärder för befrämjande av gengasdriften samt anförde därvid bland annat, att enligt nämndens uppfattning den viktigaste anledningen till svårigheterna för gengasdriftens utveckling vore att söka i bristen på en organiserad försörjning av bilkol samt att för undanröjande av nämnda svårigheter ett kapitalstarkt företag för omhänderhavandet av handeln med bilkol borde tillskapas genom statens medverkan.

I utlåtande den 25 januari 1940 över gengasnämndens framställning anförde statens industrikommission, att det syntes ostridigt, att det yppats missförhållanden på bilkolmarknaden och att de bidragit till att gengasdriften ej erhållit den tillslutning som ur beredskapssynpunkt varit önskvärd, i anslutning till vilket uttalande kommissionen hemställde, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning av frågan om de åtgärder, som kunde vidtagas för reglering av handeln med bilkol.

Med föranledande av industrikommissionens hemställan tillkallade jag, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 9 februari 1940, jägmästaren C. I. H. Cedergren att såsom utredningsman inom folkhushållningsdepartementet biträda med utredning rörande frågan om åtgärder, som kunde vidtagas för reglering av handeln med bilkol, samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Sedan industrikommissionen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 april 1940 framhållit, att det synnerligen ovissa läget för motorbränsleförsörjningen i så hög grad aktualiserat gengasdriftens bränslefråga, att en provisorisk lösning måste sökas i avvaktan på resultatet av förenämnda utredning, bemyndigade Kungl. Maj:t i anledning av denna kommissionens skrivelse genom beslut den 17 april 1940 vednämnden att med organisationer, som handhade inköp och distribution av generatorbränsle, träffa avtal om inköp, bearbetning, lagring och återförsäljning av bilkol, i samband varmed Kungl. Maj:t för berörda ändamål av förskottsmedel ställde 500 000 kronor till vednämndens förfogande.

I proposition den 3 maj 1940, nr 249, föreslog Kungl. Maj:t under punkt 3, att riksdagen till täckande av de utgifter, som sålunda för statsverket kunde komma att uppstå, skulle å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret

1939/40 å kapitalbudgeten under fonden för förslag till statsverket anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

Enligt vad jag under hand inhämtat ha efter beslut av vednämnden 90 000 kronor av de enligt Kungl. Maj:ts beslut den 17 april 1940 till nämndens förfogande ställda medlen överlämnats till Bilkol, förening u. p. a. såsom förlagskapital för inköp av bilkol.

I en den 14 maj 1940 dagtecknad promemoria har *utredningsmannen* framlagt förslag om bildande av ett statligt aktiebolag för handhavande av anskaffningen och distributionen av gasgeneratorbränsle.

I promemorian har utredningsmannen anfört huvudsakligen följande:

En väsentlig orsak till det rådande misstroendet mot gengasdriften vore att söka i det tillgängliga gengasbränslets mindre goda kvalitet. Det vore nämligen för en störningsfri och jämn gengasdrift av största vikt, att kolen vore väl genomkolade, torra och fria från föroreningar samt att de innehade en bestämd styckestorlek. Det vore vidare ur såväl beredskaps- som national-ekonomisk synpunkt av utomordentlig vikt, att gengasdriften även under normala förhållanden vidmakthölles i viss utsträckning, vilket endast skulle kunna ske, om åtgärder vidtoges, som vore ägnade att skapa förtroende för gengasdriften. Anskaffandet av träkol för gengasdrift i större omfattning — en enbart kolkasdriven bilpark av 15 000 bilar beräknades årligen förbruka cirka 2 000 000 kubikmeter träkol — och därav uppkommande prishbildningsproblem måste också kräva en någorlunda jämn produktion och stabila priser. Det syntes utredningsmannen med hänsyn till frågans stora betydelse nödvändigt att tillskapa en särskild organisation med uppgift att bemästra detta och närliggande problem genom åstadkommande av ledning och kontroll av handeln med gengasbränsle. För att denna organisation skulle få det inflytande och den auktoritet som erfordrades syntes det lämpligt, att organisationen finge karaktären av ett statligt affärsdrivande aktiebolag. Det sålunda föreslagna bolaget vore icke avsett att erhålla någon monopolställning i handeln med gengasbränsle. Därför borde bolagets uppgift i första hand bli att övervaka och kontrollera handeln med bränsle samt därvid tillse, att bränsle alltid finnes att tillgå på olika platser och att priset å bränsle vore skäligt. Först i andra hand skulle bolaget ha till uppgift att själv uppköpa, bereda och tillhandahålla lämpligt gengasbränsle.

För bolagets i första hand övervakande och förmedlande uppgift behöfve ingen större organisation uppbyggas. Överenskommelse torde nämligen kunna träffas med tidigare inom branschen arbetande vederhäftiga lokala företag att enligt affärsmässiga principer driva rörelsen. Inom trakter, där skogsägarföreningarna hade en stark organisation och ett livligare intresse för frågan, torde dessa vara villiga och lämpliga att närmast handhava handeln med gengasbränsle. Vid en utvidgning av gengasdriften räckte emellertid ej dessa åtgärder. Nu befintliga kolugnar, som byggts för tillverkning av bilkol, kunde vid full drift förse cirka 2 500 bilar med bränsle (cirka 50 000 ton kol). Under juli 1940 beräknade industrikommissionen och gengasnämnden att cirka 4 000 kolkasbilar skulle vara i gång, varav kanske hälften måste köra dubbla skift. Detta innebure, att vid denna tidpunkt kol måste anskaffas för normal drift av 6 000 bilar, alltså en sammanlagd kvantitet av 120 000 ton. De 70 000 ton, som överstege kolugnarnas årsproduktion, ävensom ett

lämpligt beredskapslager måste anskaffas på särskilt sätt, huvudsakligen genom milkolning. För att nå ett snabbt resultat borde denna tillverkning organiseras centralt. Överenskommelser borde träffas i första hand med alla sågverk, som icke disponerade sitt sågavfall till bränsle eller för sulfit- och sulfatproduktion, att snarast igångsätta ribbkolning. I andra hand kunde på vissa välbelägna trakter skogskolning tänkas komma till utförande. De sålunda tillverkade kolen kunde och borde emellertid icke tillredas d. v. s. krossas och sorteras till bilkol på platsen utan borde som råkol transporteras till av bolaget anordnade krossningscentraler för vidare distribution.

Det tilltänkta bolaget borde givetvis även i fråga om okolad lövved, träkolsbriketter och torvkoks, vilka även kunde vara tjänliga som gengasbränsle, ha samma uppgifter som beträffande handeln med bilkol.

Utredningsmannen har vidare anfört:

En av bolagets uppgifter skulle vara att utöva sådan kontroll över beskaffenheten av saluhållet bränsle att förtroendet för driften icke rubbades. För detta ändamål borde bolaget i samarbete med gengasnämnden upprätta och distribuera vissa kvalitetsbestämmelser och tillverkningsanvisningar. Efterlevnaden av dessa bestämmelser och anvisningar borde kontrolleras av särskilda av bolaget anställda kontrollanter. Såsom bevis för att sålunda kontrollerat och genom bolaget distribuerat gengasbränsle vore fullgod vara borde densamma på lämpligt sätt åsättas etikett, som angäve att bolaget svarade för varans kvalitet. Även de tillverkare, som själva sålde sina kol, men underkastat sig kontroll av bolaget, skulle få åsätta sina kol denna etikett.

Distributionen av gengasbränslet borde ordnas så att bolaget, eventuellt efter samråd med buss- och lastbilägarorganisationerna, på lämpliga platser träffade avtal med enskilda affärsmän, att dessa förbunde sig att mot viss avgift per måttenhet tillhandahålla gengasbränsle. I avtalet borde intagas föreskrifter om viss lagerhållning, rapporteringsskyldighet m. m., som kunde vara av vikt dels beträffande bolagets dispositioner beträffande anskaffning och fördelning, dels ock för bedömande av att trafikens intressen tillvaratogs. Bränsledistributionen borde även kunna anförtros åt sådana bilreparatörer, som specialiserat sig på gengasaggregat.

Å bolaget skulle vidare ankomma att fastställa pris å olika gengasbränslen, varvid särskild hänsyn borde tagas även till järnhanteringsintressen av ett skäligt pris å träkol.

Utredningsmannen har därefter i samråd med styrelsen för Bilkol, förening u. p. a. upprättat en kalkyl över kostnaderna för det planerade bolagets verksamhet. Denna beräkning upptager de årliga kostnaderna till ett belopp av 137 000 kronor, varav för löner och löpande utgifter 67 000 kronor och för lagerhållning av omkring 300 000 hektoliter träkol 70 000 kronor.

Bolagets omsättning har utredningsmannen beräknat sålunda:

Antal bilar.	Årsförbrukning		Härav genom bolaget milj. hl.	Årskostnaden 137 000 kr. fördelad pr hl öre/hl.
	av kol ton	milj. hl.		
2 000	40 000	2,5	1,5	9,1
4 000	80 000	5,0	2,5	5,5
6 000	120 000	7,5	5,0	2,8

Till jämförelse med nu angivna siffror har utredningsmannen meddelat, att Bilkol, förening u. p. a. beräknade årskostnaden till 20 öre per hektoliter.

Ytterligare har utredningsmannen anfört, att priset på bilkol i distributionen kunde beräknas röra sig omkring 3 kronor 50 öre å 4 kronor per hektoliter, vilket skulle medföra, att bolaget torde bliva självförsörjande och vinstgivande. Aktiekapitalet har föreslagits till 500 000 kronor. Härtill skulle enligt utredningsmannen komma en omsättningskredit å 1 000 000 kronor och en lagerhållningskredit å samma belopp.

Efter remiss har statens industrikommission den 22 maj 1940 med överlämnande av yttranden från statens vednämnd och statens gengasnämnd yttrat sig över utredningsmannens promemoria.

Statens vednämnd har i sitt yttrande inledningsvis erinrat om tillkomsten av Bilkol, förening u. p. a. samt i anslutning därtill uttryckt förhoppning om att det föreslagna statliga bolaget, som vore avsett att övertaga föreningens verksamhet, skulle kunna på ett effektivt sätt organisera uppköps- och distributionsverksamheten för gengasbränsle. Nämnden har därför i princip tillstyrkt utredningsmannens förslag. Utan att vilja ingå på någon detaljgranskning av förslaget har nämnden i fortsättningen framhållit:

Den nya organisationen borde uppbyggas så, att den kunde bliva bestående och genom sin verksamhet underlätta upprätthållandet av gengasdriften även sedan normala tider återinträtt. Skulle detta syfte kunna realiseras, vore det enligt nämndens mening av betydelse om enskilda intressen och företag redan från början i viss, begränsad omfattning bereddes plats och inflytande i det nya bolaget. Det borde därför givas möjlighet för sagda enskilda företagare eller deras organisationer att förvärva minoritetsintresse i det statliga bolaget.

Med denna jämkning tillstyrkte nämnden det i promemorian framlagda förslaget. Därvid förutsatte nämnden, att det planerade bolagets verksamhet vad det gällde anskaffning av bränsle skulle ske efter direktiv från eller i samråd med det statliga organ, som handhade eller kunde komma att handhava landets bränsleförsörjning. Även detta statliga organ borde lämpligen bli representerat i det nya bolagets styrelse.

I sitt yttrande över förslaget har *statens gengasnämnd* förklarat sig icke ha annan erinran mot förslaget än att nämnden förutsatte, att även organisationen av detaljdistributionen till olika tankställen skulle omhändervaras av det föreslagna bolaget, varjämte nämnden understrukt den utomordentliga vikten av att denna distribution organiserades med största skyndsamhet.

Industrikommissionen har i princip tillstyrkt förslaget men uttalat önskvärdheten av att de föreslagna åtgärderna för reglering av anskaffning och distribution av gengasbränslen sattes i samband med övriga åtgärder till gengasdriftens befordrande. Kommissionen har därjämte förklarat sig vilja framdeles taga ställning till vednämndens önskemål om att enskilda intressen skulle beredas plats och inflytande i bolaget.

Den i det föregående omförmälda *utredningsmannen* har i ett den 23 maj 1940 dagtecknat tillägg till sin promemoria framhållit att frågan om användande av okolad ved såsom gengasbränsle alltmera trätt i förgrunden.

Utredningsmannen har därvid anfört bland annat:

Vid användande av ved såsom gengasbränsle vore det möjligt att utnyttja även de energimättade gaser, som vid kolning i mila eller ugn ginge förlo-
rade. Genom att i stället för bilkol använda okolad ved såsom gengasbränsle kunde kolugngaserna alltså i betydligt högre grad utnyttjas, vilket med-
förde stora besparingar av ved. En annan fördel vore att man sluppe ifrån
det tidsödande kolningsarbetet, vilket förutsatte viss yrkesskicklighet och
sammanförande av veden till särskilda kolningsplatser. Även distributions-
problemet bleve enklare.

Slutligen har utredningsmannen framhållit, att liksom för bilkol vissa
bestämda kvalitetsfordringar måste ställas på gengasved; särskild uppmärk-
samhet borde ägnas åt att veden vore torr.

Tillgodoseende av landets behov av gengasaggregat.

På därom av statens industrikommission i skrivelse den 10 april 1940 gjord
framställning bemyndigade Kungl. Maj:t genom beslut den 12 april 1940
arméförvaltningens tygdepartement att i samråd med industrikommissionen
omedelbart verkställa inköp av högst 2 000 gengasaggregat. Vidare medgav
Kungl. Maj:t, att sålunda inköpta aggregat finge av tygdepartementet i sam-
råd med industrikommissionen, statens livsmedelskommission och statens
transportkommission utlämnas till försvarsmyndigheter respektive till in-
köpspris försäljas till statens affärsdrivande verk och enskilda automobil-
ägare, som utförde för rikets säkerhet och försörjning viktiga transporter.
I samband härmed ställde Kungl. Maj:t för ifrågakvarande ändamål av för-
skottsmedel 3 000 000 kronor till tygdepartementets förfogande. Dessa av
Kungl. Maj:t vidtagna åtgärder motiverades av att det på grund av de rå-
dande svårigheterna att i nuvarande läge västerifrån importera flytande
bränslen syntes angeläget att snabbt tillförsäkra staten dispositionen över de
gengasaggregat, vilka innehades av tillverkarna, för att därigenom trygga
åtminstone de mest vitala statliga transportbehoven.

I proposition denna dag, nr 293, bilaga 7, har Kungl. Maj:t föreslagit, att
riksdagen till täckande av de utgifter, som sålunda komme att uppstå, skulle
å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 anvisa ett reservations-
anslag av 3 000 000 kronor.

I skrivelse den 22 maj 1940 har *industrikommissionen* hemställt, att Kungl.
Maj:t täcktes vidtagna åtgärder för dels bildande av ett aktiebolag för befräm-
jande av gengasdrift i huvudsaklig överensstämmelse med av kommissionen
angivna grunder, dels ock — i mån av behov — beredande av statskredit
intill ett belopp av 3 000 000 kronor för bolagets rörelse.

Till stöd för denna framställning har kommissionen anfört följande:

Avspärrningen av Sveriges import av flytande bränslen hade framtvingat
åtgärder, åsyftande den strängaste sparsamhet med landets förråd av dylika
förnödenheter. Det hade därvid gällt att till förmån för den militära för-

svarsberedskapen inskränka den civila förbrukningen till vad som ur folkförsörjningens synpunkt vore ofrånkomligen nödvändigt.

I detta läge måste övervägas, vilka åtgärder, som snabbt kunde vidtagas för anskaffning av ersättningsbränslen för motordrift. Man hade därvid att taga hänsyn till dels inhemska flytande bränslen, dels gasformiga sådana. Det vore uppenbart, att lösningen av landets motorbränslefråga måste sökas efter båda dessa linjer. Av de flytande ersättningsbränslena borde särskilt sulfitspriten uppmärksammas. För närvarande påginge en av kommissionen föranstaltad utredning angående möjligheterna att öka tillverkningen av sulfitsprit.

Det kunde emellertid redan nu förutsägas, att en ökad sprittillverkning endast komme att medföra en begränsad lättnad för motortrafiken. För denna trafiks upprätthållande i nödig omfattning vore uppenbart, att gengen måste komma till användning i en helt annan utsträckning än nu. På kommissionens initiativ hade åtgärder vidtagits dels för att ur befintliga lager av kolgasgeneratorer trygga försvarsmyndigheternas och de för rikets säkerhet och försörjning viktigaste transporterarnas behov, dels för främjande av anskaffningen av bilkol.

Nämnda åtgärder hade emellertid endast en mycket begränsad räckvidd. För lösningen av motortrafikens och jordbrukets drivmedelsfrågor fordrades ingripanden av vida större omfattning, avseende dels en planmässig stortillverkning av gengasaggregat, dels omhändertagande av generatordriftens bränsleförsörjning. Av såväl nationalekonomiska som privatekonomiska skäl borde därvid ansträngningarna i främsta rummet inriktas på att få till stånd en tillverkning av vedeldade generatorer. Detta motiverades främst av den omständigheten, att kolgasdriften medförde ett vida större skogsavverkningsbehov än vedgasdriften. Vidare krävde framställning av träkol skolad arbetskraft, som för närvarande stode till förfogande endast i begränsad omfattning.

Den fortsatta tillverkningen av gasgeneratorer borde därför till huvudsaklig del avse sådana, konstruerade för vedeldning. De erfarenheter, som innevarande år vunnits inom landet om vedgasgeneratorernas driftduglighet och bränsleekonomi, ginge i gynnsam riktning. De tekniska förutsättningarna för tillverkning av vedgasaggregat syntes därför vara för handen. Den allmänare övergång till gengasdrift för automobiler och traktorer, som bleve nödvändig under den närmaste tiden, måste dock planläggas med omsorg och ledas med erforderlig kraft.

Den verksamhet, varom här vore fråga, vore av så industriekonomisk och affärsmässig natur, att den lämpligast handhades av ett organ i aktiebolagets form. Verksamheten skulle i huvudsak komma att omfatta följande uppgifter.

Bolaget skulle befrämja en planmässig tillverkning av gengasaggregat. För detta ändamål skulle bolaget kunna förvärva patent på tillförlitliga konstruktioner, förbättra dessa, i den mån så kunde anses önskvärt, och söka åstadkomma en på standardiserade detaljer grundad serietillverkning. Bolaget skulle ej i egen regi handhava tillverkningen utan överlåta denna till lämpliga industriföretag, vilka genom bolaget skulle erhålla erforderliga arbetsritningar. Bolaget skulle vidare i samarbete med industrikommissionen sörja för att råmaterial för tillverkningen funnes tillgängligt. Då en tillverkning av den storleksordning, som nu erfordrades, icke torde kunna genomföras utan kommissionens medverkan, förelåge möjlighet att i samband med materialtilldelningen få till stånd sådana överenskommelser med tillverkarna, att för-

säljningen dirigerades på ett sätt, som i första hand bestämdes av den militära beredskapens och folkförsörjningens fordringar.

Då man icke med säkerhet kunde förvänta, att tillverkarna i nu rådande ovissa läge skulle vara villiga att upplägga serietillverkning av erforderlig storlek med mindre garantier kunde erhållas för avsättningen, torde det vara nödvändigt, antingen att det föreslagna bolaget kontrakterade om beställning av erforderligt antal aggregat eller att staten i annan form beredde tillverkarna trygghet mot att aggregaten bleve osäljbara vid en återgång till rikligare bensinförsörjning.

Bolaget borde även kunna i en eller annan form medverka till kreditgivning åt vissa kategorier av köpare av gengasverk. Den nuvarande lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift syntes vara otillräcklig för det stora kreditbehov, som kunde förutses. Vare sig fonden förstärktes eller ett nytt kreditinstitut ansåges böra inrättas, torde bolaget böra förmedla ifrågasvarande statskredit.

Även i ett annat avseende kunde bolaget avlyfta en del av den ekonomiska risk, som övergång till gengasdrift måste innebära för bil- och traktorägarna, nämligen genom att medverka till rationalisering och förbilligande av det verkstadsarbete, som erfordrades för aggregatens aptering å bilar och traktorer.

För uppnående av erforderlig enhetlighet och effektivitet vid gengasens utnyttjande som motorbränsle borde både anskaffning av aggregat och bränsleförsörjning samt service handhavas av ett enda bolag, varigenom den samordning, som vore nödvändig, bättre kunde komma till stånd och gengasfrågan bliva omhändertagen med tillbörlig kraft.

Bolagets aktiekapital torde böra utgöra minst 500 000 kronor och bolagets styrelse bestå av högst sju personer samt dess verksamhet regleras i huvudsaklig överensstämmelse med ett vid skrivelsen fogat utkast till bolagsordning. Med hänsyn till svårigheterna att för närvarande bedöma omfattningen av bolagets rörelse hade kommissionen icke kunnat göra någon beräkning av bolagets behov av rörelsekapital men hade uppskattat kreditbehovet till högst 3 miljoner kronor.

Det skrivelsen bifogade utkastet till bolagsordning torde få såsom bilaga fogas till förevarande protokoll.

Statens gengasnämnd har därefter i skrivelse den 23 maj 1940 i anledning av industrikommissionens förslag anfört bland annat följande:

Nämnden instämde principiellt i kommissionens förslag att det tilltänkta bolaget även skulle i en eller annan form medverka till kreditgivning åt vissa kategorier av köpare av gengasverk. Däremot kunde nämnden icke i oförändrad form ansluta sig till kommissionens förslag att bolaget skulle kunna avlyfta en del av den ekonomiska risk, som övergång till gengasdrift måste innebära för bil- och traktorägarna, genom att medverka till rationalisering och förbilligande av det verkstadsarbete, som erfordrades för aggregatens aptering å bilar och traktorer. Allt borde visserligen göras för att rationalisera såväl konstruktion som tillverkning, men detta borde enklast kunna ske genom nämndens rådgivande verksamhet och ej av det statliga bolaget, som icke gärna kunde förfoga över tillräckligt kvalificerade krafter på detta område. Till kommissionens förslag att staten i någon form skulle ställa ekonomisk garanti för att de olika fabriksbolagen skulle få sina tillverkningar för-

sålda kunde nämnden ej heller ansluta sig. De olika tillverkarna av gengasaggregat skulle nämligen genom en dylik garanti till en del förlora sitt intresse att själva verka för gengasverkens avsättning och goda funktion. Staten hade också möjlighet att på andra vägar befordra gengasverkens användande i stor skala även under fredliga förhållanden. Förutom genom den förenämnda kreditgivningen till köpare av gengasverk skulle gengasdriften säkerligen kraftigt kunna befordras av ett på så sätt avpassat relationstal mellan bensinpris och vedpris, att gengasbilen i totala årskostnader skulle komma att ställa sig avgjort billigare än bensinbilen. Eventuellt skulle staten kunna underlätta de olika tillverkarnas materialinköp genom billiga eller räntefria lån.

Departementschefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har frågan om användandet av gasgeneratorer för motordrift sedan länge varit föremål för statsmakternas intresse. Åtskilliga åtgärder av olika slag ha vidtagits för att intressera enskilda företagare för gengasdrift. Vid krigsutbrottet fanns likväl endast ett obetydligt antal gengasdrivna motorfordon hos enskilda fordonsägare. Sedan i samband med krigsutbrottet hösten 1939 avsevärda inskränkningar för användning av flytande bränslen för motordrift genomförts, uppstod ett livligt intresse för gengasdrivna fordon och en betydande tillverkning av gasgeneratorer påbörjades jämsides med att statliga åtgärder för utbildning av förare och för anskaffning av erforderligt bränsle vidtogos. Intresset minskades dock snart i och med att bensinimporten kom i gång och tilldelningen på grund därav kunde göras rikligare. Antalet motorfordon, som den 1 maj 1940 drevos med gengas, torde därför ej ha överstigit 1 500.

Att sålunda gengas som drivmedel ej kunnat med framgång konkurrera med bensin torde bero på ett flertal omständigheter. Förefintligheten av olika fabrikat av gasgeneratoraggregat torde för den enskilde fordonsägaren ha medfört svårigheter vid val av den för hans fordon lämpligaste typen. Driftsäkerheten har trots den alltjämt fortskridande förbättringen av de olika fabriken icke alltid varit den bästa. Skötseln av aggregaten innebär i förhållande till vanliga bensindrivna fordon ett visst mått av ökat arbete, vartill kommer, att gengasdriften kräver vidtagande av särskilda försiktighetsmått för undvikande av risk för förgiftning. Med hänsyn härtill torde anskaffning av förarpersonal i tillräcklig utsträckning ha visat sig svår. Ej heller lärer tillgången på utbildad personal för gengasdrift, oaktat statliga åtgärder för avhjälpande av brister i detta hänseende, ha varit av erforderlig omfattning. En väsentlig olägenhet för en ökad gengasdrift torde vidare ha legat i de svårigheter, som förekommit för tillgodoseende av behovet av träkol. Såsom av den verkställda utredningen framgår ha åtskilliga brister vidlått bränsleanskaffningen och den kvalitetskontroll, som är nödvändig för erhållande av tillförlitligt bränsle.

På grund av de under senare tiden inträffade krigshändelserna ha förhållandena i fråga om landets försörjning med flytande bränslen radikalt förändrats, i det att import av sådana varor västerifrån praktiskt taget kan an-

ses utesluten för närvarande. Detta har som bekant föranlett en återgång till mera restriktiva bestämmelser beträffande förbrukningen av flytande bränslen med därav följande olägenheter för transportväsendet. I den mån importsvårigheterna kvarstå och lagren av oljor tagas i anspråk, blir läget givetvis allt svårare. Med hänsyn till dessa omständigheter framstår det såsom en åtgärd av största betydelse att göra allt för att befordra tillkomsten av inhemska ersättningsbränslen, varmed åtminstone de mest trängande allmännyttiga transportbehoven skola kunna tillgodoses. Trots de olägenheter, som äro förenade med gengasdrift, läser denna driftsform i nuvarande läge vara den utväg ur svårigheterna, som har den största utsikten att leda till målet. Det synes därför synnerligen angeläget att åtgärder vidtagas för att *skyndsamt* få till stånd en utökad tillverkning av gengasaggregat samt i anslutning därtill skapa förutsättningar för en ändamålsenlig drift av desamma.

Med insikt härom har Kungl. Maj:t också, såsom av det tidigare anförda framgår, redan vidtagit provisoriska åtgärder för att dels bringa i användning de gengasaggregat för kolgasdrift, vilka finnas i lager hos tillverkarna, dels ock främja produktionen och distributionen av bilkol. Dessa åtgärder äro emellertid, såsom industrikommissionen erinrat, icke tillräckliga. Skall motortrafikens och jordbrukets behov av drivmedel kunna säkerställas, torde det bliva nödvändigt att omedelbart påbörja en planmässig stortillverkning av gengasaggregat samt mera effektivt reglera bränsleanskaffningen.

Oavsett den form, som de statliga ingripandena på hithörande område komma att få, synes det uppenbart att många av dem till stor del bliva av industriekonomisk och affärsbetonad natur. Handhavandet av dessa torde därför icke lämpligen kunna anförtros åt något redan befintligt organ inom krisförvaltningen. För att uppnå största möjliga effektivitet vid verkställande av de förevarande uppgifterna, vilkas skyndsamma genomförande är av nöden, läser på sätt industrikommissionen förordat ett särskilt aktiebolag böra bildas under statens medverkan.

Det planerade bolagets verksamhet bör huvudsakligen inriktas på två linjer, nämligen en planmässig tillverkning av gengasaggregat samt förmedling och inköp, eventuellt även beredning av för gengasdrift lämpligt bränsle. I förstnämnda hänseende synes bolaget böra anskaffa eller förvärva tillverkningsrätten till lämpliga konstruktioner, vilkas tillverkning, helst i serier, bör uppdragas åt kvalificerade företag. I syfte att säkerställa en dylik serietillverkning torde bolaget böra äga rätt att lämna garantier för avsättningen. Bolaget bör själfvallet även få göra beställningar av aggregat hos företag, som på grundval av egna konstruktioner tillverka sådana. I övrigt synes bolaget böra få lämna affärskrediter enligt vanliga grunder. Något övertagande från bolagets sida av den utlåningsverksamhet, som bedrivits med användande av lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift, torde däremot lämpligen icke böra ifrågakomma. I vilken utsträckning bolaget

bör medverka till rationalisering och förbilligande av det verkstadsarbete, som erfordras för aggregatens aptering å bilar och traktorer, blir beroende av utvecklingen. Något hinder för bolaget att upptaga dessa frågor, om så anses lämpligt, bör ej uppställas. Beträffande bränsleförsörjningen böra bolagets åtgärder avse såväl bilkol som okolad ved, lämpad för gengasdrift, ävensom eventuellt andra lämpliga bränslesorter. I enlighet med utredningsmannens förslag bör bolaget i första hand genom lämpliga Ortsorgan stimulera tillverkningen av motorbränsle samt tillse att bränsletillgångarna bliva jämnt fördelade över landet å lämpliga distributionsställen. Kontrollen över det framställda bränslet, vilket synes vara en uppgift av synnerlig vikt, bör ordnas effektivt och smidigt.

Den verksamhet som sålunda skulle komma att bedrivas av bolaget avser otvivelaktigt, såsom av det anförda framgår, sådana allmänna uppgifter, som det i första hand bör ankomma på staten att handhava. Med hänsyn härtill anser jag mig i likhet med utredningsmannen böra tillstyrka, att staten, i den utsträckning gällande bestämmelser medgiva, tillförsäkrar sig inflytande på och ledning av bolagets verksamhet. Aktiekapitalet bör således tecknas av staten i tillåten omfattning. Till det av vednämnden framförda önskemålet, att enskilda intressen skola beredas plats och inflytande i bolaget, är jag icke beredd att för närvarande taga ställning. Sedan bolaget bildats, lära möjligheter föreligga att tillmötesgå önskemål i dylik riktning genom att överlåta viss del av aktierna. För den händelse en dylik överlåtelse skulle anses lämplig, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att efter omständigheterna fatta beslut härom.

Aktiekapitalet torde i enlighet med industrikommissionens förslag kunna bestämmas till 500 000 kronor. Utöver detta kapital, vilket till större delen kan beräknas bliva tillgängligt såsom rörelsekapital, enär organisationskostnaderna icke torde stiga till mera betydande belopp, lära även särskilt förlagskapital bliva erforderligt. Industrikommissionens uppskattning av detsamma synes kunna godtagas. Jag förordar alltså, att ett särskilt reservationsanslag härför å 3 000 000 kronor anvisas under fonden för förlag till statsverket.

Bolaget synes böra organiseras i huvudsaklig överensstämmelse med det av industrikommissionen överlämnade förslaget till bolagsordning. Det synes förslagsvis kunna benämnas Svenska gengasaktiebolaget.

Även om det sålunda ifrågasatta bolaget kommer till stånd för handhavande av affärsmässiga och industriekonomiska frågor, återstår alltjämt ett flertal andra arbetsuppgifter inom förevarande område. Den för handläggning av dessa senare arbetsuppgifter erforderliga organisationen är föremål för övervägande av de förut omnämnda, för granskning av den centrala krisförvaltningens organisation tillkallade utredningsmännen. Jag torde, sedan ifrågavarande undersökning slutförts, få anmäla resultatet av densamma för Kungl. Maj:t.

Under åberopande av det anförda och under framhållande att proposition i ärendet torde jämlikt § 54 riksdagsordningen kunna avlåtas utan hinder av att den för propositioners avlämnande till riksdagen stadgade tiden gått till ända hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels till Teckning av aktier i Svenska gengasaktiebolaget
för budgetåret 1940/41 under kapitalbudgeten, fonden för
statens aktier, anvisa ett *reservationsanslag*
av kronor 500 000,

dels ock till Förlagskapital för Svenska gengasaktiebolaget
för budgetåret 1940/41 å kapitalbudgeten under fonden för
förlag till statsverket anvisa ett *reserva-*
tionsanslag av kronor 3 000 000.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sven Persson.

Bolagsordning.

1 §.

Detta bolag, vars firma är _____ är grundat på aktier enligt bestämmelserna i lagen om aktiebolag den 12 augusti 1910.

2 §.

Bolagets verksamhet skall hava till föremål
att förmedla inköp och försäljning av gengasbränsle,
att uppköpa och bereda för gengasdrift lämpligt bränsle samt för försäljning tillhandahålla sålunda inköpt och tillverkat bränsle,
att i övrigt främja användning av gengas inom Sverige,
samt att bedriva fabriktions- och handelsrörelse och annan därmed förenlig verksamhet.

3 §.

Bolagets styrelse har sitt säte i Stockholm.

4 §.

Bolagets aktiekapital skall utgöra minst femhundra tusen (500 000: —) kronor och högst en miljon femhundra tusen (1 500 000: —) kronor.

5 §.

Aktie skall lyda å etthundra (100: —) kronor. Aktiebrevens skola ställas till viss man.

6 §.

Alla aktier medföra samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst.

7 §.

Bolagets aktier må icke genom teckning eller överlåtelse förvärfvas av utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse, av svenskt handelsbolag, vari finnes utländsk bolagsman, av svensk ekonomisk förening, av svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller av annat svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning ej intagits förbehåll, varom förmäles i 2 § 2 st. av lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktie i vissa bolag; dock att utan hinder av det nu gjorda förbehållet aktier må förvärfvas av svenskt bolag eller svensk förening, som avses i 18 § av berörda lag.

8 §.

Har aktie övergått till person, som icke förut är aktieägare i bolaget, skall aktien ofördröjligen hembjudas förutvarande aktieägare till inlösen genom skriftlig anmälan hos bolagets styrelse.

När aktie sålunda hembjudits, skall styrelsen därom genast underrätta bolagets förutvarande aktieägare på sätt om meddelanden till aktieägarna är föreskrivet, med anmodan till den, som önskar begagna sig av lösningsrätten, att skriftligen anmäla sig hos styrelsen inom två månader därefter. An-

måla sig flera, skall företrädesrätten dem emellan bestämmas på så sätt att den som har största antalet aktier har företrädesrätt att lösa.

Lösenbeloppet skall utgöras av aktiens nominella värde.

Därest ej inom stadgad tid någon anmäler sig vilja lösa hembjuden aktie, eller sedan lösningspriset å dylik aktie i behörig ordning fastställts, aktien ej inom 20 dagar därefter inlöses, äge den, som hembudet gjort, att bliva för aktie registrerad.

9 §.

Bolagets styrelse skall bestå av högst sju (7) ledamöter och högst tre (3) suppleanter för dem.

Styrelsen är beslutför när alla dess medlemmar vederbörligen kallats till sammanträde. Därast då icke mer än hälften av styrelsens ledamotsantal är tillstädes, fordras för besluts fattande, att samtliga tillstädesvarande äro om beslutet ense.

Styrelsen utser inom sig ordförande.

Ordinarie styrelseledamöter och suppleanter väljas vid ordinarie bolagsstämma för ett (1) år i sänder. Avgående ledamot eller suppleant kan återväljas.

10 §.

Bolagets firma tecknas av den eller dem bland styrelsens ledamöter eller suppleanter, som styrelsen därfill utser. Styrelsen må ock bemyndiga annan än styrelseledamot eller suppleant att teckna firman.

11 §.

För granskning av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper utses årligen för tiden från ordinarie bolagsstämma två revisorer och lika antal suppleanter för dem.

12 §.

Bolagets räkenskaper skola den 31 december varje år i fullständigt bokslut sammanföras. Bokslutet skall vara verkställt senast den 15 april påföljande år, då räkenskaperna jämte tillhörande handlingar ävensom av styrelsen avgiven förvaltningsberättelse jämte vinst- och förlusträkning och balansräkning för senaste räkenskapsåret skola för granskning överlämnas till de utsedda revisorerna, vilka senast den 15 maj skola över granskningen avgiva skriftligt utlåtande, däri ansvarsfrihet för styrelsen bestämt tillstyrkes eller avstyrkes.

13 §.

Vid bolagsstämma må envar röstberättigad rösta för fulla antalet av honom ägda aktier.

14 §.

Ordinarie bolagsstämma skall hållas i Stockholm en gång om året inom juni månads utgång.

Å ordinarie bolagsstämma skall till behandling förekomma — förutom de ärenden, som enligt lag eller bestämmelse i denna bolagsordning skola å densamma företagas — ärenden, vilkas prövning aktieägare hänskjutit till stämman; dock att aktieägare icke är berättigad att vinna dylik prövning, med mindre han hos styrelsen framställt yrkande därom minst 10 dagar före stämmans hållande.

15 §.

Kallelse till bolagsstämma skall ske medelst rekommenderade brev med allmänna posten till samtliga i aktieboken upptagna aktieägare, avsända vid fråga om ordinarie bolagsstämma minst fjorton dagar före stämman samt vid fråga om extra bolagsstämma minst åtta dagar före stämman.

Andra meddelanden till aktieägarne skola ske medelst vanliga brev med allmänna posten.

16 §.

Utöver vad i lag stadgas angående villkoren för ändring av bolagsordning och ökning av aktiekapitalet skall gälla, att för giltighet av beslut om ändring av bolagsordningen samt om ökning av aktiekapitalet utöver det ursprungligen fastställda erfordras Kungl. Maj:ts fastställelse av beslutet.

17 §.

Träder bolaget i likvidation, äger Kungl. Maj:t utse en likvidator att jämte de av bolagsstämman utsedda likvidatorerna delta i likvidationen. Arvode åt av Kungl. Maj:t utsedd likvidator skall bestämmas av Kungl. Maj:t.