

Nr 9

Av herr Nilsson i Göingegården m. fl. om en skyndsam utredning angående gengasberedskapen.

På grund av den stora överflyttningen av arbetskraft från jordbruket till andra näringsgrenar, främst industrien, har det svenska jordbruket under de senaste två decennierna i allt snabbare takt genomfört en omfattande, nödvändig mekanisering. Sett ur nationalekonomisk synvinkel har denna mekanisering varit förmånlig. Ett framträdande drag i mekaniseringen är insättandet av traktorer. Antalet traktorer uppgår nu till omkring 130 000 med en samlad motoreffekt av mer än 3 milj. hästkrafter. Samtidigt med motoriseringen har antalet hästar minskat från ett totalantal omkring 630 000 år 1937 till ca 300 000 för närvarande. Med hänsyn till ålderssammansättningen av hästbeståndet har man att räkna med en fortsatt kraftig minskning.

Möjligheter för en återgång till hästdrift i händelse av bristande tillgång på flytande drivmedel föreligger icke. Jordbrukets nuvarande maskinutrustning kan i huvudsak icke längre apteras för hästdrift. Antalet hästar kan icke annat än mycket långsamt ökas i nämnvärd grad, och på landsbygden kvarvarande arbetskraft är icke tillnärmelsevis tillräcklig för arbete med hästdrift. Ej heller torde bostadsbestånd och kvarvarande stallutrymmen möjliggöra någon omställning.

Tillgång på dragkraft i full omfattning utgör en absolut grundläggande förutsättning för upprätthållande av en livsmedelsproduktion inom landet. Någon egentlig reduktion av det totala energibehovet är utesluten. Jordbrukets traktordrift måste alltså under alla förhållanden säkerställas i full omfattning oavsett om tillgång på flytande bränsle föreligger eller inte.

De under hösten 1956 inträffade utrikespolitiska händelserna har aktualiserat frågan om vår beredskap på detta viktiga område i händelse störningar skulle inträffa i vår oljetillförsel.

Givetvis är det riktigt att i betydande omfattning säkerställa en reservlagring av flytande drivmedel. Med hänsyn till motorernas enorma betydelse i våra dagars jordbruk, liksom i samhället i övrigt, samt i landets försvar, är icke ens en mycket betydande lagring tillräcklig såsom ensam beredskapsåtgärd. Behovet av flytande drivmedel växer oavbrutet. Det kommer alltid visa sig svårt att i tillräcklig takt öka beredskapslagrens

storlek. Även stora beredskapslager kommer vid en fortvarig avspärrning förr eller senare att vara uttömda. Redan långt innan dess måste lagren reserveras för viktiga områden där endast flytande drivmedel kan komma i fråga.

Med nuvarande tekniska utveckling synes för jordbrukets vidkommande endast en övergång till gengasdrift vara öppen därest tillgången på flytande drivmedel minskar. En övergång till gengasdrift kan icke ske på kort tid, i all synnerhet icke om en rimlig beredskap ej hålles aktuell och modifieras med hänsyn till den fortskridande tekniska utvecklingen samt till motorbeståndets numerära ökning. Beaktas bör att upprätthållandet av en beredskap på gengasdriftens område medför obetydliga kostnader. De egentliga kostnaderna uppkommer först i samband med en nödvändig övergång. Ju sämre förberedelserna är desto större blir villervallan, misstroendet och kostnadsökningen. En improvisation blir dyrbar för landet och för den enskilde.

Av ovan anförda skäl synes det oss angeläget att en tillfredsställande gengasberedskap upprätthålles. Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap har genom sin gengaskommitté i någon mån följt denna fråga och vidtagit en del åtgärder. Enligt vår uppfattning är de vidtagna åtgärderna emellertid icke tillräckliga, i varje fall icke i den del de avser jordbrukets traktordrift. En verklig beredskap måste bygga på förhållanden om vilka man har officiell kännedom. Någon egentlig utveckling av gengastekniken synes icke ha skett sedan 1945, varför alla de praktiska svårigheter beträffande start, kylning, skötsel o. s. v. som då vållade så stor arbetsbelastning, tidsspillan och bristande effektivitet torde kvarstå helt och hållet. Inte heller torde någon förbättring i fråga om den i och för sig låga effekt som kan utvinnas ur motorerna vid gengasdrift ha skett. Alla dessa problem kompliceras av att traktorerna i dag på helt annat sätt än tidigare måste utrustas med påhängda redskap, tillsatsanordningar såsom frontlastare m. fl. Frågan om omställning av de ca 30 000 traktorer som är utrustade med dieselmotorer torde icke vara löst, och därvid bör beaktas att dessa traktorer är insatta främst inom de mest produktiva jordbruksenheterna varför beredskapsläget beträffande dem är särskilt angeläget.

Det synes oss angeläget att en begränsad men kontinuerligt fortlöpande teknisk utveckling säkerställes vid därtill lämpad officiell institution. Åt denna institution bör då också ges uppdraget att samla erfarenheter som eventuellt kan bli tillgängliga från andra håll inom och utom landet. Enär denna beredskapsåtgärd är en allmän samhällelig angelägenhet bör samarbete etableras mellan ifrågavarande institution och svensk motorindustri, icke minst på traktorområdet.

Vidare bör med statens stöd en begränsad praktisk försöksverksamhet bedrivas på såväl traktor- som bilområdet, lämpligen under ledning från

ovannämnda officiella institution. Det är angeläget att denna praktiska försöksverksamhet omfattar alla viktigare motorfordonsslag och göres under de körförhållanden som för dem är aktuella.

Med stöd av vad ovan anförts hemställs,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en så skyndsamt utredning angående gengasberedskapen att förslag härom kan framläggas inför 1957 års höst-riksdag.

Stockholm den 16 januari 1957

Gust. Nilsson
i Göingegården

Rolf Eliasson

Lennart Stiernstedt

Nils Agerberg

Erik Magnusson

Sven Svensson
i Krokstorp

Eric Nilsson
i Svalöv

Jöns Nilsson
i Bästekille