

Beredskapsminne Sven Birgerstam

Cellulosafoder.

Fodermedel, även kallat Cellfor, som under andra världskriget framställdes av pappersmassefabrikerna, av sulfit eller sulfatcellulosa. Fodercellulosan, som till sin konsistens liknade riven Wellpapp, salufördes i säckar. Fodret innehöll endast kolhydrat (stärkelse). Protein, fett, mineralämnen och vitaminer saknades helt. För att få ett allsidigt foder kunde sojamjöl, me- lass och mineralämnen tillsättas.

Jag minns från min ungdomstid på fädernegården att vi utfodrade både kor och' hästar med cellfor. Vi brukade tillsätta melass såsom aptitretare. Cellfor utgjorde ersättning för stråfoder, som det tidvis var ont om. (halm). Jag tror att man blötade cellforn innan den gavs till djuren. Detta foder passade ej till svinfoder.

Cellfor betraktades såsom nödfoder, vilket snabbt försvann när det blev normala tider.

Gengasen, allmänt.

Under den första tiden av andra världskriget blev de flytande drivmedlen till våra motorfordon ransonerade. Den 18 Maj 1940 blev det helt stopp för privatbilismen. Privatbilarna fick helt enkelt ställas undan i väntan på freden. Bussar, lastbilar och taxibilar samt de fåtaliga personbilar som fick körtillstånd fick övergå till gengasdrift.

Även jordbrukets traktorer blev hänvisade till gengasdrift när befintliga lager av flytande drivmedel hade tagit slut.

Gengasfordonen blev utrustade med ett s.k. gengasaggregat, som var ett populariserat namn av ordet gasgenerator. Gas från gasgeneratorn blev "gengas". Det fanns två slag av gengasaggregat, träkolseldade och vedeldade. Dessa aggregat var ganska primitiva i början, men utvecklades under åren, och arbetade vid slutet av krigsåren ganska störningsfritt.

Det var smutsigt och arbetsamt att köra bil på gengas. Man fick ha god tid på sig när man skulle starta bilen. Det tog ca 15 minuter att få fram gas att starta på, sedan man hade tänt på i "grytan". Sedan krävdes dubbla startbatterier därför att startmotorn fick snurra någon minut innan motorn startade. Traktorerna, som ej hade självstart, måste startas på ett flytande bränsle som kallades motyl. Detta var en blandning av bensin och träsprit. Effekten vid gengasdrift blev ca 75 % av normaleffekt. Detta märktes mest på traktorerna,

som ofta fick försees med mindre redskap. Gengasen var giftig (koloxid). Många gengasförgiftningar inträffade, några med dödlig utgång.

Personliga minnen.

På lantbruket i mitt hem hade vi traktor. Denna blev utrustad med ett vedaggregat. Vi hade vissa problem innan vi hade lärt oss att hantera gengasen. Framför allt kunde det vid kall väderlek vara svårt att starta traktorn. Detta innebar att sedan vi väl hade fått i gång traktorn fick den gå utan stopp så länge vi hade något att köra vid varje tillfälle. Traktorn blev tung och klumpig av det påbyggda gengasaggregatet. Hemma hade vi mest lättare jordslag, men ett skifte bestod av seg lerjord. När vi plöjde detta kunde vi endast använda ett av plogens två skär. Det ordnade vi genom att låta det främsta skäret gå i den öppna plogfåran och låta det bakre skäret plöja.

Under vintrarna tillverkade vi skälva gengasved av lövträd som fanns i åkerrenarna. Bokved gav bäst effekt. Träbitarna skulle vara kubiska med 5-8 cm sida. Veden skulle vara helt torr innan den kunde användas, viket gjorde att vi fick ligga ca ett år före med tillverkningen.

Jag gjorde min militärtjänst på T 4 i Hässleholm under 1943-1944. Utbildningen fick jag på ett lastbilkompani. Kompaniets bilar drevs med gengas av träkol. Trängkårerna, av vilka T 4 var en, hade till uppgift att försörja de stridande förbanden med ammunition, livsmedel med mera. De hade även till uppgift att svara för sjukvården. Vårt kompani innehöll "inkallade" bilar av olika slag. Nya fina bilar för bensin eller dieseldrift stod gömda i garagen för att användas om kriget även skulle drabba oss. Dessbättre blev vi förskonade från detta.

Det tog som regel lång tid att starta upp kompaniets alla bilar. Alltid var det något som krånglade, särskilt när det var många minusgrader. Ofta fick vi tillgripa bogsering vid startning. I kritiska situationer brukade vi nattparkera en eller flera bilar på krönet av en lång backe inom kasernområdet. När vi hade fått upp gastrycket lade vi in en växel och lät bilarna rulla utför backen. Detta var en säker startmetod.

Gengasen var ett bra surrogat för flytande bränsle när det var brist på sådant. Den hjälpte till att hålla Sverige i gång under ofredsåren.

1991-01-25

Sven Birgerstam