

Nr 73.

Av herrar **Frändén** och **Enhörning**, om åstadkommande av utredning och förslag till sulfitspritens utnyttjande såsom nationellt motorbränsle.

Det numera såsom motorbränsle mest använda materialet är otvivelaktigt bensin, som utgör så gott som det enda drivmedlet för automobilmotorer, samt för en stor del av båtmotorer. Den mängd bensin, som erfordras för vårt land måste såsom bekant helt importeras.

Världens bensinproducenter kunna sammanföras till tvenne, en amerikansk och en engelsk. Dessa båda grupper behärska så gott som alla befintliga oljefyndigheter. Den amerikanska gruppen är den största, och enbart i Amerika produceras c:a 65 % av den nuvarande världskonsumtionen.

Verkställda undersökningar utvisa, att det förråd av råolja, som de amerikanska källorna innesluta, så hårt anlitas, att man kan befara, att nämnda förråd är slut inom en jämförelsevis snar framtid.

Att farhågor för bensinbrist förefinnas, bekräftas av de strävanden, som pågå för att finna ett ersättningsmedel för bensin. Så nedlägges exempelvis i U. S. A. ett stort arbete på undersökningar av därvarande oljeskiffertillgångar och dessas oljehalt, och i Tyskland beträffandet användandet av spritbränslet.

Även i England motses en befarad bensinbrist med stort bekymmer, ehuru detta land kontrollerar världens bensinrikaste oljekällor. En engelsk statlig kommitté har tillsatts för utredning av frågan om användning av sprit för motordrift, och källor för sprittillverkning sökas energiskt. En omständighet, som tyder på snart inträdande bensinbrist, är den starka nedgången i bensinens kvalitet under de senaste åren.

Äro farhågorna för en eventuell bensinbrist stora i de bensinproducerande länderna, bör den vara så mycket större i vårt land, som i detta avseende är helt beroende av utlandet. Sveriges behov av motorbränsle har ökat enormt under de sista 15 åren, vilket tydligt framgår därav, att under 1907 importerades vid pass 1,75 miljoner kg. bensin, vilken import visserligen minskades under 1918, men därefter åter sprungit i höjden, så att densamma 1921 utgör nära 50 miljoner kg.

Med tanke på hur motorismen alltså tenderar att utveckla sig skulle, om nu eller framdeles bensinbrist uppstår, svårigheterna bliva ännu större, än de voro under krigsåren.

Sulfitspritindustrien, som på direkt uppmuntran från statsmakternas sida utbyggdes under krigsåren för att, då importen av bensin var omöjliggjord, skaffa statsmakterna och landet ett inhemskt ersättningsbränsle, har, sedan kriget upphörde, varit i ett mycket prekärt läge, då någon avsättning för den tillverkade spriten varit svår att finna.

Inom landet finnas uppförda 22 sulfitspritfabriker för en kostnad av c:a 20 mill. kronor och med en årlig kapacitet av c:a 20 mill. liter 100 % sprit. Denna industri har nu till stor del måst läggas ned och härigenom bortrinner årligen värdefullt råmaterial till flera mill. kronors värde.

Av bifogade tabell, som vi tillåtit oss infordra från Aktiebolaget Ethyl, synes att tillverkningen av sulfitsprit ändock är en betydande industri, men en dylik industri kan omöjligt bestå i längden utan en säker avsättning av större kvantiteter inom landet.

I 1918 års lagstiftning angående handeln med skattefri sprit föreskrives, att ett eller flera partihandelsbolag skola utses av Kungl. Maj:t. När 1918 för första gången partihandelsbolag skulle utses av Kungl. Maj:t, blev såsom enda partihandelsbolag antaget Aktiebolaget Skattefri Sprit, ett dotterbolag till Aktiebolaget Vin- & Spritcentralen. Sulfitspritindustriens försäljningsbolag, som hittills för industriens räkning försålt motorspriten och den tekniska spriten, blev däremot ej lämnat oktroj och blev således helt avkopplat från möjligheten att direkt hos förbrukare arbeta på en ökad avsättning av motorspriten och den tekniska spriten. Då härtill kom, att, på grund av konkurrensen brännoljetrusterna emellan, priset å bensin sjönk hastigt och inom kort nästan uppnådde förkrignivån, fanns det ej möjlighet att placera sulfitspritfabrikernas tillverkning.

Såsom en ringa kompensation för sulfitspritindustriens insats under krigsåren medgavs i lagstiftningen, att sulfitspriten fick användas såsom råvara vid framställning av förtäringssprit. På grund av det hos konsumenterna förefintliga misstroendet mot sulfitspriten, blev dock ej denna avsättning av någon större betydelse för sulfitspritindustrien. Såsom framgår av nyssnämnda tabell har sulfitspitens huvudsakliga avsättningsområde blivit exportmarknaden, men då överallt i världen tillgången å sprit är stor, under det att efterfrågan, på grund av den efter världskriget inträdda depressionen, är mycket ringa, har denna avsättning endast kunnat ske till priser, som knappast täckt spritens framställningskostnader.

Det kan emellertid ej vara med statens intressen förenligt, att denna industri av brist på avsättning för sin tillverkning måste nedläggas. Då vi inom

vårt land äro i den lyckliga situationen, att här redan finnes en spritindustri, som redan nu kan förse landet med en stor del av dess behov av motorbränsle och efter eventuellt utbyggande kan framställa hela den bränslekvantitet, som nu importeras, synes helt naturligt, att från statsmakternas sida något göres, för att denna industri kan fortbestå, för att göra vårt land oberoende av utländskt motorbränsle. Vad detta skulle betyda i dessa arbetslöshets- och penningebristens tider behöver här icke erinras.

Med stöd av vad vi ovan anfört, tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning och förslag till sulfitsprens utnyttjande såsom nationellt motorbränsle i enlighet med vad här ovan anförts.

Stockholm den 20 januari 1923.

A. O. Frändén.

E. A. Enhörning.

Sulfitsprit à liter 50 %.

År	Tillverkad sulfitsprit	Tillverkningskapacitet	Exporterad sulfitsprit	Inom landet försåld sulfitsprit		
				till reningsverken	den. sprit för tekn. ändamål	motorsprit
1918	6,759,349,8	12,000,000	—	—	2,618,272,2	3,327,209,6
1919	10,762,129,6	28,000,000	806,868,4	571,553,4	3,799,516,2	994,327,6
1920	15,505,392,6	38,000,000	8,588,275,4	9,572,085,0	1,171,169,0	—
1921	13,955,856,4	40,000,000	12,181,354,2	116,017,0	903,978,6	—
1922	11,620,790,2	40,000,000	6,312,673,4	784,272,5	1,055,058,7	62,788,9

