

Rotarymøte 30. oktober 2017

Møteleder var incoming president Solveig Sandvik. Hun minnet om peismøtene mandag 13. november, og oppfordret til at det ble vertskap til gruppene. Det hadde allerede meldt seg 3 verter.

3-minutt denne gangen var ved Kjell Henry, som denne gangen valgte å snakke om **hummerfisket**. Dette er nå godt i gang. Alle må registrere seg for å få tillatelse til å sette ut teiner.

Sportsfiskere kan sette ut inntil 10 teiner. Yrkesfiskere har ingen egentlig grense. Men Kjell Henry antydte at ca 50 var vanlig.

Det er 11.500 fritidsfiskere i Skagerak, som er strekningen fra svenskegrensa til Åna Sira (ved Flekkefjord). Det er registrert 413 yrkesfiskere, i dette området, som fisker hummer. I hele landet er det registrert 34.000 hobbyfiskere. Det er mye hummer i havet. Det har holdt seg på samme nivå i flere år på rad. Yrkesfiskerne melder om gjennomsnittlig 6 hummer pr. teine. Sportsfiskerne nok noe mindre. Men det er nok noen mørketall her.

Allikevel har forskerne antydte enda strengere regler i fremtiden. De er redde for overfiske.

Nå skal hummerne være mellom 25 og 32 cm lange, og alle rognhummere, uansett størrelse, skal slippes ut igjen.

Hovedinnslaget denne kvelden var ved Arthur Iversen: «**Nye utfordringer ved drift med biodrivstoff**».

Arthur Iversen sa først litt om seg selv, og om hans lange erfaring med maskiner og drivstoff. Han har vært maskinist og maskinsjef på en rekke båter, og har vært inspektør. Ikke minst hos Wilh. Wilhelmsen.

Han mente at «Grønne forkjempere» som blanding i drivstoff er mye farligere, og verre forurensere enn drivstoff av vanlig fossil diesel.

Noe som forurensar mye mer enn man er klar over er batteriproduksjonen til El-biler.

Utslippene fra bensinbiler og dieslbiler er nokså lik, og er bedre enn biodrivstoff.

Det er faktisk slik at nyere bensinbiler forurensar mer enn de eldre, fordi partiklene i utslippene er så små, at filtrene ikke fanger dem opp. Dette er de fleste ikke klar over, og tydeligvis ikke politikerne.

Det er alvorlig at biodrivstoff angriper slangene og pakninger i bilene i mye større grad enn ved fossilt drivstoff. Det oppstår lekkasjer. Serviceintervaller må bli mindre, og deler må oftere skiftes ut. Det har også innvirkning på forsikringene.

Mye tyder på at grunnen til de mange bilbrannene i det siste skyldes disse forholdene. -

«Det grønne skiftet» er ikke veien å gå for å redusere forurensningene, mener Iversen.

Det er f.eks. mat som brukes til å fremstille biodrivstoff. Det er ikke minst mais, sukkerrør, hvete, og andre jordbruksprodukter. Mange steder medfører det at regnskogen hogges for å få bedre plass til matproduksjonen, som i stor grad går til biodrivstoff. Dette er selvsagt meget alvorlig på lang sikt!

Ellers brukes det importert rapsolje. Mye utvinnes også av palmeolje, og det er muligens det verste.

Når politikerne vil satse så veldig på biodrivstoff, vet de ikke hva de snakker om, sier Iversen.

Han har prøvd å få dem i tale, men det ser ikke ut til at de forstår Alvoret, mener han.

Bioprodukter er en større klimatrussel enn fossile drivstoff!

Moderne drivstoffer har også mye dårligere lagringstid. Kvaliteten forringes hurtig, og det er skadelig for kjøretøyene!

Raffineriene blander (ukontrollert) drivstofftyper, slik at de er mindre holdbare

Å kjøre på vanlig diesel er faktisk noe av det reneste sammenlignet med alt det nye.

Og dieslbiler bruker ca 20% mindre drivstoff enn bensinbiler. Det vet vi!

Det viser seg også at blandingene av biostoffer i drivstoffet kan gi økt kreftfare. Grunnen er nok at filtrene og slanger tettes fortere, og gir mer os, som er usunt.

En annen sak er også at smøreoljefiltrene blir fortere ødelagt, andre deler av kjøretøyet (f.eks akslinger) blir forringet hurtigere og servicer og oljeskift må utføres oftere.

Han skjønner ikke hvorfor El-biler ikke skal betale veiavgift. De er mye tyngre enn vanlige biler, gjerne 5-600 kilo.

Det beste drivstoffet, tror Iversen, er komprimert naturgass. - Men det er enda langt dit.

Folkevogn har nå fått biler som går på naturgass.

En god utvikling tar tid, og Arthur Iversen mener at det er for lite kunnskap om hvordan systemene for drivstoff skal konstrueres.

Det var en del samtale etterpå om disse spennende synspunktene. Foredraget ga mange tanker om fremtiden og forurensningsspørsmålene.

Referent Roar Bredal