

FØDEVARER OG LANDBRUG: Det er på tide, Tyskland stopper sin maltusianske biobrændstofpolitik, så mennesker kan få mad

[1]

Af Georg Neudecker

Artiklens forfatter er aktivist i Schiller Instituttets landbrugskommission i Tyskland

EIR, den 12. april, 2013

To år efter, at Super E10 benzin (der indeholder 10 % etanol) blev introduceret i Tyskland, udgør det stadig kun ca. 18 % procent af brændstof til biler. Andelen stiger stadig, men er langt fra de 80 %, som den tyske regering forventede. Flertallet af bilejere undgår fortsat Bio Super (15 % etanol). Det ser ud til, at råolie- og biobrændstofindustriene ikke har været i stand til at levere tilstrækkeligt overbevisende dokumentation for, at biobrændstof er en fordel for miljøet, fordi dets oprindelse og forarbejdning ikke kan dokumenteres. Der hersker skepsis: nogle er bange for skader på deres biler, fordi det er usikkert, om denne biosuppe angriber brændstofsyste­met og ødelægger motoren; andre tager det etiske dilemma om »mad eller brændstof« op. Ingen normal person ønsker, at folk skal sulte et sted i verden, bare fordi man fylder tanken med biobrændstof. Stigende, globale fødevarerpriser, såvel som en kolossal og stadig større nedgang i den totale mængde af producerede fødevarer, samt en faldende evne til at producere fødevarer, er alle årsag til, at der er hungersnød. Dette vil slutteligt berøre alle.

Fremstillingen af biobrændstof er ikke en ny opfindelse fra de seneste 30 år. Omkring år 1900, da automobilmotoren stadig befandt sig i sin barndom, fremstillede man allerede brændstof, der indeholdt alkohol, til motorkøretøjer. Infrastrukturen var dengang meget ringe, med oliefelter, der slet ikke var udnyttede i moderne forstand. De beskedne, raffinerede råolieprodukter, som fandtes, såsom petroleum, blev hovedsagelig brugt til lamper. Tænk blot på Bertha Benz, hustru til opfinderen af den første automobil: Da hun kørte sin første tur fra Mannheim til Pforzheim, kunne hun kun købe brændstof på apotekerne. Fremtiden var endnu ikke blevet afgjort, og folk eksperimenterede i alle retninger. Undertiden var der flere elektriske biler og lastbiler, end der var motorkøretøjer med en indvendig forbrændingsmotor. Først, da startmotoren blev opfundet som motor i 1920'erne, var omstændighederne favorable for yderligere udvikling af motorer, der kørte på fossilt brændstof.

Fremstilling af biobrændstof begyndte i Brasilien i 1925, i Recife i staten Pernambuco. I 1931 fremstillede man 5,4 mio. liter, hvoraf det meste solgtes i det nordøstlige Brasilien. Under Den store Depression i 1930'erne brød Brasiliens sukkermarked sammen. For at beskytte investeringer i sukkerfremstillingen, øgede man fremstillingen af alkohol til 50 mio. liter, og en undtagelseslov krævede, at

importører af brændstof blandede 5 % alkohol i deres produkt. Denne lov eksisterede frem til 1950'erne. Der kræves omkring 15 metertons^[2] sukkerrør til at fremstille 1000 liter brændsel, og når sukkerrørsaften er presset ud, bliver der ca. tre metertons tør, kødfuld restmateriale, der kaldes bagasse, tilbage, som kan bruges til opvarmning. Varmen fra det brændende bagasse er imidlertid ikke nok til at destillere etanolen fra den gærede sukkerrørssaft; der skal bruges mere brændsel.

Den sociale virkning af denne monokultur i Brasilien diskuteres i Jean Zieglers bog fra 2011, *Destruction massive. Géopolitique de la faim*. [Massiv ødelæggelse. Sultens geopolitik.] Han fortæller historien om Josué da Castro, forfatter til *Geografica da fome* (Sultens geografi). Da Castro, en verdensberømt forkæmper for retten til mad, havde studeret virkningerne af underernæring og fejlernæring hos børn. Da den økonomiske situation atter normaliseredes, gav alkoholprogrammet ikke længere mening.

[1] Det totale forbrug af biobrændstof i EU i 2012, som en andel af volumen af brændstof til transport, er 4,5-5 %. EU udgav i 2007 et »Direktiv for biobrændstof«, der krævede, at biobrændstof skulle udgøre 10 % af brændstof til transport i 2020; men i september 2012 blev målet ændret til at inkludere et loft på 5 % fra fødevarekilder; de andre 5 % skulle komme fra andre kilder end fødevarer, som halm.

[2] Meterton = 1000 kg

Destinations URL: <http://www.schillerinstitut.dk/drupal/node/846>