

Begroingshindrende midlers betydning for fremdrift av fritidsbåter

Av Bjørn Iddeng

Bjørn Iddeng er president i Kongelig Norsk Båtforbund

Først litt om KNBF. Forbundet ble stiftet i 1911 og er i dag med vel 18 000 medlemmer en landsomfattende organisasjon av båtfolk. Uten å bli sammenlignet med noen politiske ungdomsorganisasjoners måter å beregne medlemstall på, kan vi med en viss rett hevde at vi har ca 50 000 familiemedlemmer. Vi er dessuten den eneste organisasjon som har båt og samfunn som vårt primære arbeidsområde.

Overskriften i programmet for dagen er imidlertid noe pasé for oss fritidsbåtbrukere idet forbud mot tinnorganiske forbindelser allerede for flere år siden ble satt i kraft for oss. Noen beklager det, spesielt båteiere med alumineums-skrog, for hvem det ikke finnes noe fullgodt alternativ. Dette skyldes de andre forkommende metallforbindelsers plassering i den kjemiske spenningsrekken med store korrosjonsproblemer til følge for alubåter. Da antallet båter i alu. er svært lite burde det vært mulig å fått en unntak for disse, inntil et brukbart alternativ er tilgjengelig. Jeg har som gutt vært med på tjærebekking av trebåter, senere maling med gammeldags rød blymøje via kobberbunnstoff og tinnforbind-

elser. Hensikten er jo som vi vet å hindre beroing og øket energiforbruk. En som har forsøkt å ro en begrodd snekke f eks i forbindelse med makrelldorging vet hva det betyr. Snart er det vel bare i forbindelse med idrettsutøvelse at årer blir anvendt og båtene befinner seg da i relativt korte perioder i vannet.

For motorbåter er drivstofforbruket avhengig bl annet av friksjonen mellom skrog og vann. En båtmotors optimale ytelse og laveste drivstofforbruk forutsetter en glattest mulig vannberørt båtflate. Å studere skippernes innsats i polering før start i offshorrace er overbevisende nok for å forstå betydningen. Regattaseilere vil aldri starte i en konkurranse med begrodd båt og turseilerne vil miste følingen med båten dersom den endrer egenskaper gjennom sesongen pga begroing.

Kort sagt bunnstoffer helt avgjørende for vår bruk av fritidsbåter av alle kategorier dersom de må ligge i vann også når de ikke er i aktiv bruk. At bunnstoffer bidrar til å redusere drivstofforbruk med derav følgende redusert utslipp av klimagasser taler dessuten til deres fordel. Men da Båtforbundet KNBF også har som en av sine oppga-

ver å bekjempe forurensing av sjø og strender er vi opptatt av at bunnstoffer utvikles med tanke nettopp på dette. Båtfolk såvel i fritidssammenheng som i handelsflåten var de første som ropte et varsko om forurensing av indre Oslofjord. Allerede i 1956, lenge før det kom på den politiske dagsorden, ble det dannet et "Aksjonsutvalg mot Oslofjordens forurensing" av Chr. Anker, Torvald F. Klaveness, Leif Larstad og Willy H. Johannesen. Nå over 40 år senere må det vel kunne konstateres at forholdene er vesentlig forbedret takket være alles bevissthet om at forurensingen måtte stoppes og at utviklet teknologi etterhvert har gjort det mulig.

Årlig forbruk av harde og bløte bunnstoffer til fritidsbåter i Norge antas i følge en produsent å være 80 000 liter, mens en annen oppgir ca 200 000 l. Tar vi med rubb og rake av fritidsbåter med propell som benytter bunnstoff oppgår flåten til flåten ca 220 000. Meget beskjedent forbruk i gjennomsnitt pr båt med andre ord.

Siden dette forbruk av bunnstoff, i hovedsak kobberforbindelser, eller bunnstoff inneholdende fritt kobber, som såvidt vites ikke er definert som giftig, er det vel i dag knapt nok et problem overhode. Men mye av vår oppfatning om fritidsbåtenes eventuelle forurensing av miljøets alle sider er basert på synsing. Da også medienes, politikernes og ulike grupper tidvise interesse for oss i hovedsak er basert på synsing, er vi i KNBF i ferd med å etablere en prosjektgruppe som vil forberede en faglig gjennomgang av alle sider ved båtliv og båtbruk som kan ten-

kes å ha innflytelse på natur og miljø. Bunnstoff såvel når det befinner seg på båt i vann, som når det fjernes ved båt-opplag høst eller vår, og derfra enten havner i grunnen eller spyles til sjøs, vil bli grundig vurdert. Vi samarbeider også i denne sammenheng med våre nordiske venner i Nordisk Båtråd.

I Danmark, hvor man er i ferd med å forby bunnstoff inneholdene biocider, med unntak for trebåter og båter under 200 kg, er såkalt kobberbunnstoff ikke nevnt.

I Sverige anses bunnstoff med kobberforbindelser som giftige og er fra i år forbudt å bruke for fritidsbåter i ferskvann og Østersjøen.

Jeg ser ikke bort fra at eiere av alubåter er istand til å skaffe seg bunnstoff som er definert som giftig dvs tinnforbindelser, ved f eks å alliere seg med handelsflåten, marinen eller andre som har mulighet og lov til å kjøpe det.

Noen fritidsbåteiere vil muligens også forsøke å skaffe seg disse stoffer som er så mye bedre, varer lenger på båten og er rimeligere i bruk. Dette er etter min mening likevel et helt marginalt problem og trenger ingen foranstaltninger fra myndighetenes side.

Den samlede lengde av Norges strandlinje svarer til en og en kvart omkrets av jorden ved ekvator dvs ca 50 millioner meter, hvilket betyr at det er ganske mye vann også mellom fritidsbåtene våre. Sammenlignet med den øvrige skipsfart representerer fritidsbåtene en beskjeden forurensing fordi forbruket er lite og fordi de fleste båtene er på vannet bare halve året.

Men siden temaet var bunnstoff og

begroing må konklusjonen bli at vi må ha et godt bunnstoff for å holde drivstofforbruket lavest mulig av hensyn såvel til miljø som økonomi

. Vi mener at det til nå ikke er påvist at de produkter vi i hovedsak anvender er giftige.

På årets "Sjøen for alle " ble det forresten presentert et helt nytt bunnstoff, garantert giftfritt, som svenske Kjemikalieinspeksjonen fastslo var best i et foreløpig testprogramt. Karakteristikken var: "meget lovende", og indikerer at det finnes giftfrie alternativer. Ansvaret for produktutviklingen ligger imidlertid på industrien, som sammen med

myndighetene må skaffe oss forbrukere produkter som er gode, uten å medføre skade på miljø eller viktige dyrearter.

Fritidsbåteierne legger igjen over 6 milliarder kroner i forbruk langs kysten hvert år hvilket betyr ca 1,3 milliarder bare i moms. I tillegg full veiavgift på bensinforbruk og hk-avgift på motorer. Det vil derfor være ganske uakseptabelt for oss å få innført en såkalt miljøavgift for fritidsbåter, men som tidligere deltar vi gjerne i holdningsskapende virksomhet til beste for oss selv og det miljøet vi synes det er best å bruke fritiden til, nemlig langs verdens fineste Iyst for friluftsliv, i båt

MFT
Miljø- og Fluidteknikk A/S



Leveringsprogram

**Prefabrikerte overløp
og utstyr til avløpsnett.**

FluidSep, høyt sideoverløp, tverroverløp, virveloverløp, FluidBend, FluidSip, FluidScreen, FluidGate, FluidVortex, FluidCon, FluidVertic, FluidHose, FluidTurbo, FluidVortex-E, FluidFlap, FluidCasca, FluidSwing, FluidSlot, FluidFlex, FluidFlush, Heimstad-lokket, Profa-kummen. **Vi skreddersyr for lokal tilpasning. Effektivt og nøyaktig.**

Ledende europeisk teknologi. Kontroll over utslipp fra ledningsnett.

Nye Vakåsvei 8C
N-1360 Nesbru

Tlf. 66 84 88 44
Fax 66 84 88 42