LANGØEN
BÅTFORENING

Jubileumsberetning
1970- 2020
50 år

Innhold

Forord ... 3
Innledning ... 4
Oppstart av Langøen båtforening ... 6
Styrets sammensetning ... 7
75 år med båtliv ... 8
Styreledere i Langøen båtforening ... 10
Onsdagsseilasen – ”Lera Rundt” ... 11
Styrbord halser – Plass for land ... 12
Første seilas i «Lera Rundt» ... 12
Stor deltagelse fra havner i distriktet. ... 13
Endringene kommer etter hvert på flere områder ... 16
Båter og utstyr i dagens regatta ... 17
En traktor- og krankjørers hverdag ... 19
Trebåtenes tid ... 25
En episode i havnen ... 26
En opplevelse på en nattevakt ... 27
Litt om seilbåtene i havnen ... 28
Utbygging av Langøen Båthavn. ... 30
Slippen er ferdig. Foto privat ... 31
Havnen tar form ... 31
Pause i utbyggingen og høy vannstand ... 33
Bygging av klubbhus ... 35
Alvorlig hendelse ... 36
Isvinter og sotutslipp ... 38
Båtvant ... 39
Første kvinne i styret ... 40
Utvidelse av havnen ... 43
Hektisk tid for styret ... 44
Moderne havn ... 45
50 år med Langøen båtforening ... 47
Kilder ... 48

Forord

Daglig møtes noen av den eldre garde i Langøen båtforening`s klubbhus til en kopp kaffe og diskusjon om ting og tang. For mange et fint tiltak i hverdagen. Det var her ønsket om å få skrevet ned historien til Langøen båtforening (LB) dukket opp. Spesielt med tanke på 50-årsjubileum i 2020. Stedet som båthavna ligger på heter Langøya, men båtforeningen tok navnet Langøen i sin logo.

Tiden og åra har gått og mange av ildsjelene fra stiftelsen er borte. Med andre ord, på tide å få historien ned på papir. Det skulle vise seg at hverken Rød båtforening (RB) eller LB hadde skrevet noen jubileumsberetninger tidligere. Her var det bare å begynne å grave i protokoller og tidligere skriv. Protokollen fra stiftelsen i 1970 og frem til 1977 fant vi. Protokollene i perioden fra 1977 til 1990 var borte. Litt leit da dette var en meget aktiv periode i LB. Derimot fikk vi tilgang til protokollene som dekket årene 1990 til 2000. Deretter måtte vi lete i «løsbladsystemer». Hvem som deltok som ildsjeler under utbygging av båthavnen, har vi ikke full oversikt over og velger derfor ikke å nevne noen så ingen blir glemt.

Logo på forsiden tilhører Langøen Båtforening.

Januar 2018

Havnens område malt av Erling Andreassen omkring 1950 årene. Privat eie.

Innledning

Sangen: «Snekka gjør 5, ælva gjør 3, vi vinner med 2» av Fredrikstadguttane, gir en fin beskrivelse av båtlivet i elva til langt opp i etterkrigsårene. Åpne snekker, noen med kalesje, noen med vindskjermer og kalesje og noen med en liten hytte. Utstyrt med 4 eller 5 hesters ensylindret motor. Tøff-tøff. Disse lå fortøyd sammen med eker og sjekter ved brygger som var litt tilfeldig plassert i buktene fra Glombo til Tankodden. Noen av de større snekkene var fortøyd i påler ute på buktene. Dette var ikke båter man ferierte i, men som ble flittig brukt til holmeturer på pene helgedager, til fiske og alkejakt. På begynnelsen av 60-tallet dukket det opp båtbyggerier som produserte snekker og kryssere på opp imot 30 fot til fritidsbruk. Det var også kreative personer som bygde sine egne båter. Dette ga en ny utvikling i båtlivet med behov for flere og større båtplasser.

I januar 1958 ble det innkalt til møte med representanter bosatt på Glombo, Rød og Langøya for å se på mulighetene til å stifte en båtforening. Rød båtforening (RB) ble stiftet og fikk anlagt brygger nord for Glombobrygga. Etter hvert ble det som vi i dag kjenner som Rød Båthavn bygget. Etterspørselen etter båtplasser var økende og det ble lett etter nye muligheter. Bukta sør for Jøtulbrygga og hvor LB nå er etablert var aktuelle for nye båtplasser. At RB skulle bygge ut båthavn her på Langøya møtte motstand. Spesielt etter at RB hadde foretatt grunnboringer i havneområdet.

Den 7. mars 1970 ble LB stiftet på bedehuset ved snuplassen på Langøya. Det var 40 deltagere til stede. Formålet var å bygge båthavn der LB nå ligger.

Eier av grunnen var Kråkerøy kommune og LB fikk leid området for kr. 1,- for en periode på 25 år. Området er på ca. 60 mål fordelt på sjø og land. Kommunen stilte krav om at beboere på Kråkerøy skulle ha fortrinn til båtplass fremfor de utenfor kommunen. De som hadde tinglyst rett til båtplass innenfor området måtte prioriteres først. Disse klausulene skulle i ettertid vise seg å ikke skape vesentlige problemer.

LB ligger på, fra gammelt av, øyas betydeligste eiendom, Enhuus gård. Tidligere et klostergods. Området ble ved reformasjonen tillagt lagmannen i Fredrikstad. Vi er tilbake i tid, ca. år 1500 – 1600. Enhuus gård hadde G.nr.425, Br.nr.1. Ca. 1660 ble gården delt mellom 2 brukere. Storenhuus beholdt Br.nr.1. og Lilleenhuus ble utskilt fra Storenhuus og fikk Br.nr. 3. I år 1756 ble Storenhuus solgt ved offentlig auksjon og kom i privat eie. Noe den

har vært siden den tid. I 1944 ble Storenhuus gårdens andel, Langøya, som i våre dager er landfast med det øvrige Kråkerøy, skilt ut og fikk Br. Nr. 19. I tidligere tider hadde Langøya vært en egen øy. Området vest for Langøyveien som tidligere hadde tilhørt Storenhuus er i dag kommunens eiendom. Området øst for Langøyveien. tilhører Lilleenhuus. LB eiendom er 425/19/304.

LB ligger nordvest på Kråkerøy og stikker inn i landskapet som en bukt med åpning mot nord. Dette gir en lun havn. Havna har ellers en stor utfordring fordi elva fører med seg store mengder slam og avleiringer som blir ført inn i havna og legger seg på bunnen. I de siste 30-40 årene mener noen at dette har økt i omfang. Dette betyr at foreningen må mudre relativt jevnlig. Dette kommer tydelig fram i de videre utbygningstiltakene.

Vi vil i de følgende kapitlene prøve å beskrive etappene med utbyggingen av LB, historier rundt livet og fremdriften i havnen og Onsdagsseilasen «Lera rundt».

Takk også til alle som har bidratt med innspill til historiene knyttet til liv og røre i Langøen Båtforening. Takk for bilder og alle bidrag i prosessen med denne jubileumsutgaven.

Jubileumskomiteen.

Havneområdet før utbyggingen, tatt omkring år 1950. Foto privat

Oppstart av Langøen båtforening

Det området LB i dag disponerer har i alle tider vært benyttet til båthavn. Den har gitt sitt naturlige ly for været. Bukta var grunn, men båtene små. Etter hvert som båtene ble større og dypere måtte båtene flyttes lenger ut i bukta og lå straks mer utsatt for vær og vind.

Allerede på midten av 50-tallet dukket de første følerne opp for å danne en båtforening og anlegge en bedre båthavn. Juel Edvardsen og Ernst Edvardsen var blant de sentrale personene den gang, og planene var å leie Rødsbukta, «Støperibukta» og mudre ut deler av denne. Eieren av området ombestemte seg og dermed forsvant disse planene.

I 1958 ble RB stiftet og denne havna var ferdig utbygget i 1968. Den hadde sine naturlige begrensninger, og behovet for flere båtplasser var der. Hva med båthavn i bukta ved Gyteskjær? Den kunne vel også RB bygge ut?

De som hadde sine båter i bukta ved Gyteskjær og andre beboere mente at Langøya skulle danne sin egen båtforening. Verving av medlemmer ble satt i gang og 7. mars 1970 ble LB stiftet på Langøya bedehus. I tiden før og etter stiftelsen ble det ført forhandlinger med RB, men LB valgte å stå alene.

Første formann ble Knut Benjaminsen, og han styrte foreningen fram til 1975. Dette ble 5 lange og krevende år med planlegging av havnen. Myndighetene stilte krav til hvordan en båthavn skulle utnyttes. Arkitekt Holm Karsen ble derfor engasjert og hjalp oss til å komme fram til den havnen vi kjenner i dag.

Vi var gjennom en lang rekke medlemsmøter, i møter med Kråkerøy kommune (KK), havnevesenet og arkitekten. Det tok oss 5 år før vi kom fram til en løsning som alle parter var fornøyd med. Utbyggingen var planlagt i minste detalj, med utbyggingsplan, masseberegninger og kostnadsoverslag. I 1975 forelå byggetillatelse og leieavtale med KK. Vi fikk leid et område på 60508 m2, hvorav 29908 m2 på land og 30600 m2 i vann for 25 år med kr. 1,- i samlet leie.

Styrets sammensetning

I årenes løp har det vært styremedlemmer som har sittet korte og lengre perioder. I denne sammenheng har vi bestemt oss for kun å nevne styrets sammensetning i stiftelsesåret 1970 og i jubileumsåret 2020.

I 1970 bestod styret av leder Knut Benjaminsen, nestleder Rolf Olsen, kasserer Odd Johnsen, sekretær John Pettersen, styremedlem Frank Andresen, 1. vara Sofus Sørensen, 2. vara Gunnar Bergmann.

I jubileumsåret 2020 bestod styret av leder Arild Terland, nestleder Per Arne Iversen, kasserer Espen Alsing, sekretær Gry Nordmark, styremedlemmer Per Ole Helgesen, Egil Kolberg og Fredrik Amundsen, 1. vara Helle Kr. Gjølme, 2. vara Jonny Andersen.

75 år med båtliv

«Jeg fødtes ut på Nordsjøen en stormfull vinternatt og far min sto ved roret og det gikk gjennom brenning og brott». En sang av Jens Bokk Jensen.

Så dramatisk var det ikke. Jeg ble født en vinternatt og fra første sommer var jeg med mine foreldre i snekka. Jeg var stolt når jeg ble gammel nok til å styre. Faren min fortalte om grunner og staker og hvor det var skjær og hvor det var vann nok for en båt. Det var lærdom som aldri ble glemt. Hjelpemidlene om bord var sjøkart, kompass, lommelykt og dregg. Dagens moderne «duppeditter» var ikke oppfunnet, men det gikk bra. Om en snekke fikk motorstopp og det ble vinket fra den var det alltids en snekke som kom til unnsetning og tok den uheldige på slep til havn. Det var aldri snakk om betaling for slik hjelp. «Neste gang kan det være jeg som kan trenge hjelp», svarte den som tauet deg inn.

Redningsskøyter fantes, men hvordan skulle en få kontaktet den? VHF hadde vel sitt inntog på 80-tallet og senere ble mobilen vanlig. «2 pilsner i en snor efter en båd», var mulig og ikke uvanlig. Promillegrenser fantes ikke.

Det var stas å få henge etter snekka i et tau. Vi fisket makrell som ble stekt på land eller om bord i snekka på en primus. Vi dykket etter blåskjell som ble kokt. De var aldri giftige den gang, bare vi plukket dem på fjell og ikke på treverk. Gikk snekka på et skjær var det som regel i sakte fart og om en ikke fikk bakket av, hoppet en i sjøen og dyttet den av, som oftest uten skader. Fikk en noe i propellen var det å skjære seg løs, om en så måtte ut i vannet. I alle år har jeg hatt båt og ferdet på vannet, men tidene har endret seg.

I dag kan man lese i avisen at det på en pen sommerdag er fullt opp med oppdrag for redningsskøyta. Båter med ekkolodd, radar, GPS, kartplotter og all verdens hjelpemidler går på land og får ofte store skader. Det sies at det stadig dukker opp nye grunner som ikke er merket på kartet.

Hvorfor skal det gå så fort? Det ankom en hurtiggående båt til havna på Koster. Den nyankomne skrøt til en kosterboer på brygga at han hadde brukt bare 50 minutter fra Fredrikstad til Koster hvorpå kosterboeren svarte: «så ni gillar inte at vara på sjøen»?

Som det heter videre i en sang: *«For plast og fandens oldemor, hvem inviterte døm, med 30 knop opp elva så blåser døm i strøm. De kjører som på skinner, drar halve ælva med, har glemt at de har ferie og ikke skal noe sted», ukjent opphav.*

Noen mener at alt var bedre før i tiden. Da luktet det terpentin, olje, lakk, tjære og karbolineum under båtpussen av «Veabåtene». Til oppussing av dagens «tupperwarebåter» benyttes det vesentlig vannbaserte produkter. Såpe og polish som ikke gir den gamle opplevelsen med lukt av båtpuss.

Vel, alt var vel ikke bedre. «Veabåten» kunne få sprekker i bordganger under landligge som måtte tettes før sjøsetting. Trebåten måtte jevnlig besøkes den første tiden etter sjøsetting for lensing før den holdt vannet ute. Ja, det var tider.

Dagens båter har blitt en hytte på vannet og brukes deretter. Passer ikke med makrellflass om bord og helst landligge med tilgang til strøm for alt utstyr om bord. Det å ligge ute i holmene har sin begrensning. Ja, tidene endrer seg. God tur!

Hilsen 75-åring med båt.

Datidens tresnekke fra 1950 årene. Foto privat

Styreledere i Langøen båtforening

Årsmøtene holdes gjerne på begynnelsen av året. Men her har vi valgt å følge kalenderåret.

1970 – 74 Knut Benjaminsen.

1975 – 76 Odd Johnsen.

1977 -79 John Viktor Eriksen.

1980 – 87 Odd Johnsen.

1988 – 96 Johannes Andersen.

1997 – 00 Tormod Dahlin.

2001 – 04 Terje Pettersen.

2005 – 11 Øivind Pettersen.

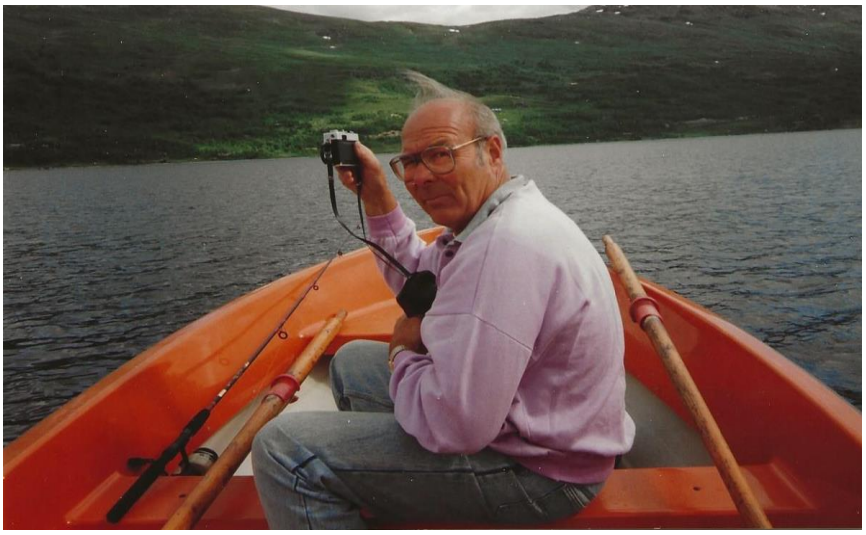
2012 – 14 Øivind Petter Olsen.

2015 – 15 Jørgen Hansen.

2016 - 18 Johannes Andersen.

2019 – 20 Arild Terland. Leder i jubileeumsåret.

Da vi mangler flere protokoller ble det umulig å finne navnene på de andre medlemmene i styrene.



Frank Andresen, f.1927, er siste gjenlevende medlem fra det første styret i LB. Foto privat

Onsdagsseilasen – ”Lera Rundt”

Bilde fra «Lera Rundt» 27. Juni 1984 Bossa Nova trimmer spinnaker. Foto privat

Fra starten på «Lera Rundt». Vi ser overettmerkene plassert på Kråka, Foto privat

Styrbord halser – Plass for land

Kommandoene er vel kjent for regattaseilere, men for entusiastene som startet Onsdagsseilasen «Lera Rundt» var nok dette «ukjent farvann».

Året er 1981. Lera Rundt ble startet av Per-Christian Vedeler, som det året kjøpte sin første seilbåt, en Alo 28. Ingen regattamaskin akkurat, men en traust familie/turbåt. Grunnlaget for seilasene var et ønske om å lære mer om seiling med familiemannskapet. Det ga god trening i bruk av båt og tryggere seiling. Det er ingen tvil om at konkurransemomentet kom raskt på banen etter noen famlende forsøk.

Vi skal legge til at Per-Henning Wold også var sentral i oppstarten av «Lera Rundt».

Når disse to er gitt mer eller mindre æren for starten, så er det fellesskapet som bidro til den suksess som «Lera Rundt» oppnådde. Den kvinnelige delen av mannskapet bidro de første årene også til den sosiale delen på brygga etter seilasen. Kaffe og kringle var en gjenganger under diskusjonen om seilregler og oppståtte situasjoner under seilasen.

Året var altså 1981. Det startet i august med fire båter. Det ble satt opp overettmerker på Kråka, med begrensning Glufsa og Gåsungene fyrlykt på Onsøysida. God plass på begge sider av Kråka, og tilstrekkelig dybde på hele startlinja. Banen ble lagt med runding av de faste merkene Midtskipsstaken og Stangeskjærbåen.

Første seilas i «Lera Rundt»

De fire båtene som stilte til start i første seilas var Per-Christian Vedeler i sin Alo 28, Per-Henning Wold i en Junker 26, Terje Andersen i sin Johnson 26 og Terje Edvardsen i en Mikkel 30. Hvem gikk av med seieren? Kanskje ikke så vesentlig for andre enn han som vant, nemlig Per-Henning Wold.

I et medlemsblad fra vår båtforening siterer vi følgende om «Lera Rundt»: «Arrangementet er i høy grad uformelt. Det er ingen startavgift eller funksjonærer. Alle tar sin egen tid. Utregningsjobben går på rundgang for å få frem resultatlisten. Et handicapsystem sørger for at alle har mulighet til å vinne.» sitat slutt.

Det var selvfølgelig premiering. Ei flaske vin var gjenganger og vant du måtte du stille med en flaske til neste seilas.

Stor deltagelse fra havner i distriktet.

Allerede etter fire år var seilasen godt kjent av seilfolket og deltagelsen var fantastisk stor. Det kom båter fra Nøkledypet, Stokken, Engelsviken, Hankø, Fjeldskilen, Rød Båtforening og selvfølgelig fra vår egen havn Langøen. I sesongen 1984 avviklet vi 26 seilaser med 17 båter i snitt. Største deltagerantall var 29 dette året. Rekorden skal visst nok være over 30 båter til start.

Ivrige seilere. 26 seilaser vil tilnærmet si alle onsdager i en sesong på seks måneder. Da må båtene være på vannet tidlig. Regelen var ut før påskeuka. Flere ganger måtte vi frem med snøskuffa før mobilkrana kom. Dekket måtte være fritt for snø!

Den mest heftige opplevelsen hadde vi en isvinter. Hele bukta var frosset igjen med tjukk is. Da stilte gutta med motorsag. Delte opp isen i store flak. Kåre Engelhart Johansen tok snekka, festet dreggen til isflakene og tauet dem ut i elveløpet. De forsvant med strømmen. Vi kunne sjøsette båtene i råka.

Fra starten i «Lera Rundt» onsdag 27. mai 1987. Foto privat

Tar vi for oss en tilfeldig seilas, seks år senere i 1987. Nærmere bestemt onsdag 27. mai er startlinjen fortsatt på samme sted, men det er lagt inn alternative baner for å oppnå mer av krysslegger og spinnakerkjøring. Denne dagen var det nord/nordøst vind 10-12 meter per sekund og valgt bane nummer tre. Start Kråka, runding Råholmsflu, Midtskipsstaken, Rødshue, målgang Kråka. Øyvind Olsen i Sunwind velger strømmen ut fra start. Godt valg, han runder først ved flu og staken, men ved runding av Rødshue tetner det til. Strømmen er stri på siste legg og kryssen er skarp. Häckert i Expressen, Faye-Lund med Cara, Team Kråka, Øystein Andersen i Junker og Øyvind Olsen med Sunwind i tetbilde.

Først over mål var Häckert med Expressen, men Øystein Andersen i Junker hadde gjennomført en flott seilas. Han var nærme de første båtene over mål og vinner klart med bakgrunn i handicapsystemet.

Handycapsystemet: Lysregel er satt med utgangspunkt i båtens fartspotensial. Den gir båter med ulike forutsetninger mulighet til å konkurrere på lik linje.

Begge foto privat

Endringene kommer etter hvert på flere områder

Deltagelsen endret seg ganske mye. Båtene ble raskere, med store og kostbare seilgarderober. Mannskapet var ofte erfarne seilere og en del kom fra regattamiljøet. Ja, til og med proffe seilere fra internasjonale miljøer har vært mannskap. Seilmaker om bord var heller ikke uvanlig.

Noen hadde nok behov for større utfordringer. De flyttet starten til Lille Marnet. Det ga en kort startlinje med flere skjær og grunner. For å gjøre det mer spennende var påstanden. Banen ble endret til regattaformål. Det er flere banevalg, avhengig av vindretningen. Her er det mest mulig kryss og spinnaker som teller. Dette krever normalt større mannskap og erfaring.

Den sosiale biten i Langøen Båtforening ble borte. Samling etter seilasene ble flyttet. I dag er det fremdeles Fjeldskilen i Marnet Marine Park som er samlingssted etter seilasene.

Foto privat

Båter og utstyr i dagens regatta

Den videre utviklingen rundt onsdagsseilasene ligger i regi av Fredrikstad Seilforening. Det er egen terminliste for onsdagsseilasene. Deltagelsen viste en synkende oppslutning. Sesongen 2017 var terminlista på 7 seilaser. Deltagelsen ligger på 4-7 båter til start. Nå skal det sies at seilforeningen gjennom terminliste for 2019 og regler for seilasene er tydelig på at de ønsker flere båter med. Terskelen til deltagelse er lav. «*Sitat: Start seilasen kl 18.00, ta tiden selv og vi gir deg et lystall til neste seilas. Sitat slutt».* Det er bra! Så håper vi bildene fra 80 tallet, med en 22 foter med dacronseil til 40 fotere pluss i 2019, med støpte seil med fibere og laminater med stor strekkfasthet og slitestyrke ikke skremmer vannet av nybegynnere med familiemannskap.

Man kan reflektere over endringene fra 1981 frem til dagens seilaser. Svar på spørsmålene kan egentlig stå åpne. Hva er de største endringene fra 80 tallet og frem til dagens seilaser? Hva oppnådde man med endringene? Hadde «Lera Rundt» eksistert i dag uten endringene? Er det fortsatt en arena for familier med behov for læring i bruk av båt og utstyr? Det er mye som er bra med onsdagsseilasene. Det største er kanskje at den eksisterer fortsatt etter 39 år – utrolige trettini år – og fortsatt gir seilere glede av å delta.

Foto privat

”MISS FORNØYD” Mikkel 30

Under seil til kaffe og kringle på brygga etter en fin seilas!

En traktor- og krankjørers hverdag

Et lite tilbakeblikk på hendelser i forbindelse med opptak/utsett av båter gjennom 10 år. Det viser seg at vi mennesker er utrolig bundet opp i vaner. Mange båteiere forventer samme plass på land til båten sin hvert år, og dette gir de også utrykk for.

For mange år siden tok jeg opp båten til en eldre båteier, men til hans fortvilelse hadde noen plassert en annen båt på «hans» opplagsplass. Hans båt ble derfor plassert et lite stykke til siden for den vante plassen. Han står og gråter over at ikke båten får stå på sin vante opplagsplass.

Man blir jo litt satt ut av en slik hendelse, da det ikke er hverdagskost at noen gråter over en båtplass. Det har også vært liknende tilfeller ved andre anledninger, men ikke helt som denne ene gangen. Jeg har også blitt bedt om å flytte båter andre har satt på land fordi den står på «min» plass.

Av dramatiske hendelser er det to tilfeller, som jeg vil trekke frem, et i september 2010. Under løft av båten skjedde det som ikke skal skje. Båten gled ut av løftestroppene og traff bryggekanten. Resultatet var at et skrogvindu ble knust, mens antenner, radar etc, strøk akkurat klar under løfteåket.

Årsaken til dette var vann i båten som gjorde at vi aldri fant balansepunktet, da båten var enten framtung eller baktung pga vannet som beveget seg fra baug til hekk og tilbake igjen. Etter 4-5 forsøk trodde vi det skulle gå bra. Båten ble satt på slippen og vinduet ble reparert av L.B.

Hendelse nr. to var i juni 2013. Etter sjøsetting av plastsnekka skulle motor startes. Plutselig står flammene ut av motoren, og skipper kom seg i land med «lynets» hastighet. I løpet av 4-5 min. var båten overtent. Brannvesenet ble kontaktet, men de kunne ikke gjøre noe, og vraket gikk til bunns i skinnegangen til slippen.

I løpet av årene har det blitt tatt opp mange båter hvor eierne har et «enkelt» forhold til underlag ved opplag. Eierne har ikke ordnet noe selv, men finner noe som kan brukes.

Mange båteiere glemmer også at båten ble pakket inn med presenning ved vinterlagring, og etter å ha stått på land en vinter eller to ser det gjerne slik ut.

Enkelte år er det vinter med snø og is. Som bildene viser er elven islagt over til Onsøylandet, og i vårt havneområde er det flere båteiere som ikke har fått med seg at det er vinter.

Her er det en båteier som fikk båten ut av isen. Båten ble dratt over isen og sjøsatt. «Endelig vår»!

Det å flytte båter med traktor i havneområdet på vår og høst byr på utfordringer da noen båteiere ikke er så nøye når det kommer til parkering. De ønsker å ha bilen sin så nær båten som mulig, og enkelte utviser stor fantasi og kreativitet for å spare noen skritt.

Etter sjøsetting skal alt underlagsmaterialet plasseres på anvist plass. Enkelte er flinke, mens andre har et mer avslappet forhold til orden.

Men det er vel slik båteierne vil ha det?

Vi som gjør en innsats igjennom sesongen, er skuffet over enkeltes slappe holdning til søppel ved hjemkomst. Hva med å ta med seg søpla hjem?

Gjennom sesongen er det også behov for «kranløft» i forbindelse båter som har gått ned, da gjelder det å være kreativ!

I løpet av en sommersesong er det også behov for løft i forbindelse med noe som har satt seg fast i propellen. Dette kan være dreggetau, fiskesene, garnrester eller som denne.

”Hvor er dama? spurte vi. Vet ikke, sa`n!!”

Trebåtenes tid

Går vi tilbake i tid til den gang da havnen i vesentlighet besto av «Veabåter» var miljøet annerledes enn dagens.

Det måtte tas større hensyn til naboens båtpuss og mer enighet om tisdpunkter for å slipe og lakke. Det duftet olje, terpentin, karbolinium (tretjæreprodukt) lakk og bunnstoff i flere uker om våren. I dag lukter det polyester og poleringsmiddel.

Mange trebåter hadde sprekker i bordgangene under vannlinjen og de måtte lenses etter sjøsetting. Noen hadde større lekkasjer enn andre og eierne måtte ta natten til hjelp for å lense båten. Da var «Valdemar» pumpen god å ha. Enkelte var så heldige at de hadde tilgang på «tettemidlet Slusing» som kom fra FMV.

Noen båter var også så gjisne og åpne i bunn at de måtte henge i krana til dagen etter, og noen enda lenger for å trutne.

Det er fortsatt noen trebåter i havnen og det må planlegges nøye når disse skal sjøsettes, fordi de som regel må henge i kranen over natten og derfor være siste båten ut den aktuelle dagen.

En episode i havnen

«Det var to eiere av en eldre, åpen tresnekke på ca 23 fot. Etter noe tid oppsto det uenighet om vedlikehold, og som resultat av dette, ble båten stående og forfalle gjennom sommeren. Året etter var det igjen en diskusjon om hvem som skulle gjøre hva, og en morgen vi kom i havna var båten delt i 2 i løpet av natten. - Slik kan det gå når flere eier samme båt»

En halv båt kan jo også brukes til noe!

En opplevelse på en nattevakt

En sommernatt med pent vær var vi på vakt og hadde nettopp kommet tilbake til vaktbua etter en runde i havnen. Da kommer det en mann med sykkel utover brygga. Han var det vi kaller 'drita full' og det eneste vi fikk ut av ham, var at han hadde vært på besøk i nabolaget. Han og en til hadde kommet til havna i en Steady jolle og skulle nå hjem igjen. Sykkelen skulle med, men i et forsøk på å kaste den om bord traff den kanten og havnet i vannet. Han kom seg etter hvert om bord hvor han hadde en båtshake til å sokne med, og utrolig nok kom sykkelen opp.

Mens dette pågikk kom den andre, ikke fullt så full. Han hadde sett hva som skjedde og brukte et språk som ikke egner på trykk. Vi fikk etter hvert rede på at de skulle til Viker på Onsøysiden, og vi tenkte, hva gjør vi nå? Skal vi nekte dem å kjøre til Viker eller kontakte politiet?

Etter noe vurdering lot vi dem reise og de kjørte pent ut av havna. Vi fulgte med dem fra moloen så lenge vi så dem. Heldigvis sto det ikke noe i massemedia dagene etter, så det gikk nok bra.

Litt om seilbåtene i havnen

Tidlig i 1980 årene kom det flere og flere seilbåter inn i foreningen. Dette bød på utfordringer som f.eks dybden i havneområdet.

Motorbåteierne hadde fått sin kran og slipp. Seilbåteierne måtte klare seg selv. De måtte bruke lastebil med kran for å få masten av og på, og båtene opp og ut. Seilbåteierne hadde store økonomiske utlegg til opptak og utsetting i forhold til motorbåteierne som jo allerede

hadde egen kran. For å imøtekomme seilbåteierne ble det anskaffet en mastekran. Denne ble levert av Fredrikstad yrkesskole og satt opp i 1985.

Styret følte at opptak og utsetting burde organiseres bedre og utarbeidet et kart som viste hvor båtene skulle stå i opplag syd i havneanlegget.

Firmaet Kynningsrud, idag Nordic Cranes, ble kontaktet og sto for løftene opp og ut hver vår og høst. Dette ble administrert av styret. Det ble lagt vekt på at motorbåter og seilbåter skulle ha tilnærmet like økonomiske utlegg.

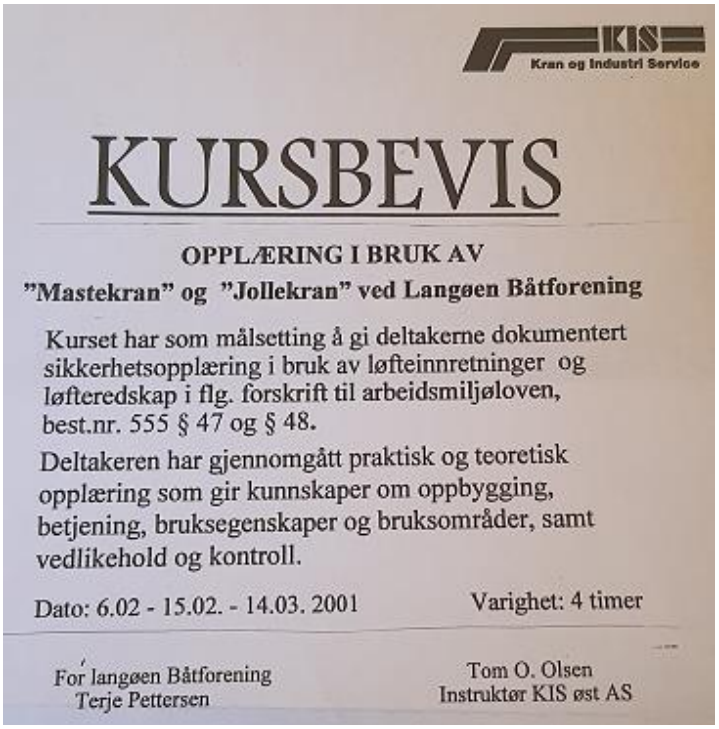
På 2000 tallet hadde foreningen ca 45 båter i opplag som benyttet mobilkran. Flere av disse var leiebåter, altså båteiere uten fast plass.

Styret registrerte at ikke alle hadde nok forståelse eller kunnskap til å betjene mastekrana, og i 1997 fikk vi et havari «pga manglende» kunnskap som kunne resultert i en alvorlig ulykke.

Styret besluttet da at seilbåteierne burde skoleres i kranbruk.

Kranfirmaet KIS ble kontaktet og medlemmene ble tilbudt kurs.

Medlemmer med avlagt kurs kunne få utlevert nøkkel til mastekrana for bruk på egen båt. Styret hadde kontroll over hvilke medlemmer som hadde nøkkel og ved eventuelt salg av seilbåt måtte nøkkelen innleveres.



KIS
Kran og Industri Service

KURSBEVIS

OPPLÆRING I BRUK AV
"Mastekran" og "Jollekran" ved Langøen Båtforening

Kurset har som målsetting å gi deltakerne dokumentert sikkerhetsopplæring i bruk av løfteinnretninger og løfteredskap i flg. forskrift til arbeidsmiljøloven, best.nr. 555 § 47 og § 48.

Deltakeren har gjennomgått praktisk og teoretisk opplæring som gir kunnskaper om oppbygging, betjening, bruksegenskaper og bruksområder, samt vedlikehold og kontroll.

Dato: 6.02 - 15.02. - 14.03. 2001 Varighet: 4 timer

For langøen Båtforening
Terje Pettersen

Tom O. Olsen
Instruktør KIS øst AS

Utbygging av Langøen Båthavn.

I 1975 var alle detaljer på plass for å starte utbyggingen av det som skulle bli Langøen Båthavn. Plankomite og havnekomite ble valgt på årsmøte i 1974. Det ble innhentet pris på bygging av brygge ved båtkrana. Prisen var kr. 63.290,- for nedsetting av påler og rammeverk mellom disse. Selve dekket ble lagt på dugnad. For å finansiere bryggen ble det tatt opp et lån på kr. 60.000,-. Samtidig startet foreningen bygging av bryggen forbi vaktbua til Gyteskjær på dugnad i egen regi. For hjelp til nedsetting av akterfestpåler på denne bryggen, ble det innhentet et tilbud som lød på kr. 11.415,-. I august 1976 ble det mudret slik at de ferdige plassene ved de 2 nye bryggene nå kunne fordeles og tas i bruk.

Mudring i havnen på slutten av 70- tallet. Foto privat

Ved stiftelsen i 1970 ble det vedtatt en medlemskontingent på kr. 10,-. Den ble året etter økt til kr. 25,-, og ble senere økt til kr. 50,- for de som hadde båtplass. Beholdningen i 1974 var på beskjedne kr. 4779,-. Da de første bryggene var ferdig i 1976 ble innskuddet satt til kr. 200,- pr. lm. og bryggeleien til kr. 50,- pr. lm. Medlemmer med båtplass jobbet i flere år 20 timer dugnad pr. år. Timepris var satt til kr. 30,- for de som ikke deltok i dugnaden.

De som allerede hadde båter i ”bukta” ble tildelt plass først, og deretter ble det fordeling etter medlemskap/ansienitet. Et system som siden er fulgt til d.d. med noen unntak.

Slippen er ferdig. Foto privat

Havnen tar form

Samtidig med at brygger ble bygget ble også slippen bygget og tatt i bruk. Dugnadsviljen var stor. Foreningen hadde medlemmer med forskjellige fagkunnskaper og synspunkter. Det kunne til tider være farefulle oppdrag som skulle utføres. Lagånden var god og den som var uheldig og falt i vannet ble hjulpet opp på land. Det ble også passet på at ingen fikk lov til å banne om en bommet på spikeren og traff fingeren. Det skjedde uhell. Bl.a. var det 2 tilfeller av brann i brygge fordi det var koblet strøm fra land og om bord i båten. Opplegget var ikke ”forskriftsmessig”. Heldigvis ble branntilløpene tidlig oppdaget, så skadene ble minimale.

I leiekontrakten fra kommunen sto det følgende*: ”Oppsittere på gnr. 425 bnr. 19 som i flg. grunnleiekontrakten har rett til båtplass eller båtfeste, skal skaffes båtplass foran alle andre”*. Dette gjaldt de som hadde eiendom på nordsiden av Langøyveien fra avkjørsel til Gyteskjær og utover og hvor kontrakt var inngått før kommunen overtok som grunneier.

Det var 2-3 oppsittere som påsto at de hadde tinglyst plass på vårt område og mente de skulle ha gratis båtplass. Det ble til slutt enighet om at disse skulle slippe innskudd men betale de andre avgiftene og utføre dugnad. Det var stor glede blant de som fikk plass ved de nye bryggene.

På den tiden ble det utbetalt tilskudd fra Kystdirektoratet på mudring, bygging av slipp og oppsetting av båtkran. Betingelsen var at foreningen også tilgodeså beboere utenfor kommunen. Foreningen måtte her gjøre en ”hemmelig” endring i vedtektene over en periode og ta inn søkere om båtplass som ikke var bosatt på Kråkerøy. Det handlet om store penger. Fra kommunen hadde vi fått kr. 35.000,-. Pluss at den årlige leie av området lød på kr. 1,- frem til 2025. Fra da av vil den årlige leien bli kr. 63.000,-. Fra Kystdirektoratet mottok vi fram til 1982 kr. 210.000,- for mudring, kr. 15.000,- for slippen og kr. 33.000,- for krana.

Men havna var ikke ferdig utbygd. Neste prosjekt i båthavnen var byggingen av bryggen som gikk ut fra mastekranen. Denne ble i sin helhet bygget på dugnad. Vi fikk lånt rambukken til Fredrikstad havnevesen og med den ble alle påler satt ned.

I 1979 ble fundament til snekkekran støpt og kran med løfteevne 5T kjøpt og montert. De 5 første veibelysningspunktene ble også montert. Havnevesenet stilte strenge krav til slik belysning. Den måtte ikke sjenere skipstrafikken i elva, som på den tiden var annerledes enn i dag. Det ble støpt bølgebryter på Gyteskjær og arbeid med graving og sprenging i søndre del av havnen ble startet. Veien mellom nordre og søndre del av havna nærmet seg fullført.

I 1982 ble det kjøpt 3 stålprammer fra FMV, til prisen kr. 16.200,-. Dette ble starten på flytebrygga som går ut fra midten av søndre del av havnen.

Det var også andre som støttet foreningen med store bidrag. Damegruppa overrakte på årsmøte i 1976 en gavesjekk pålydende kr. 4000,-. Kassabeholdningen var på dette tidspunktet kun på kr. 4037,-. Året etter kom de med kr. 7000,-. Snakk om driftige damer!

En annen gruppe var fest- og finanskomiteen som arrangerte dansefester med utlodding på Fjellheim gjennom 70- og 80-årene. Dette var populære fester som ga gode bidrag til foreningen. I 1975 overrakte de kr. 5760,- til LB.

Pause i utbyggingen og høy vannstand

80-årene ble benyttet til forskjønning på land. Fra da av ble det tatt en pause i utbygging av brygger, men det ble planering for opplagsplasser. Montering av mastekran og mastestativ. Rampe for opp- og utsetting av joller ble laget. Jollekran ble anskaffet og tatt i bruk. Flaggstang med vimpel satt opp helt ytterst på Gyteskjær. Ja, det var noen år med forskjønning av havnen.

I 1984 utkom første utgave av LB medlemsavis. Denne inneholdt historikk, priser for båtplasser og annet nyttig informasjon. Denne døde ut tidlig på 1990-tallet. Det var på denne tiden vi startet medlemsavisen, at vår logo ble tatt i bruk. (Se 1. side.) Denne ble trolig laget og tatt i bruk rundt 1980. Den kunne kjøpes som vimpel, som emblem og på t-skjorter. Vi har ikke funnet ut hvilke trykkeri som har denne logoen.

Fra venstre.
John Eriksen, Jonny Gundersen, Odd Jonsen, Kåre Engelhardt Johansen, Viggo Hoili, Terje Pettersen og Ronald Hansen.

Foto fra medlemsavis nr.1 1984. Daværende styre.

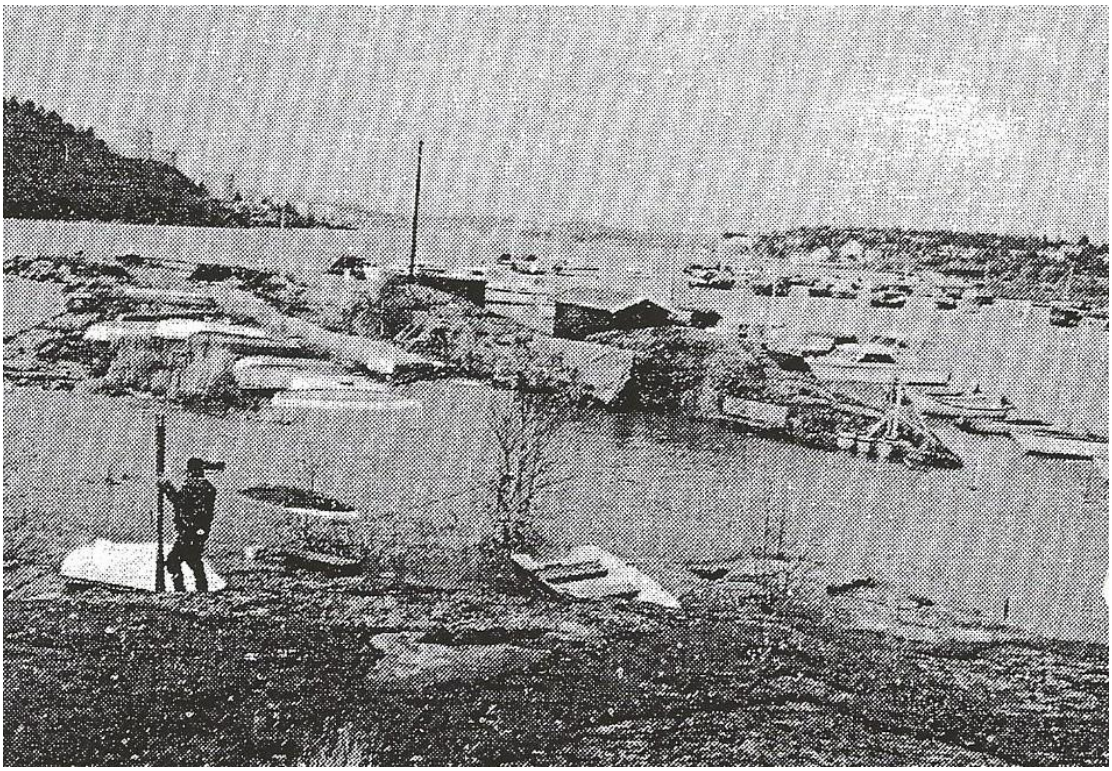
I tidligere tider lå snekka på vannet hele året. Det var slippsetting på våren for oppussing og ut igjen. Ved isvintrer måtte det hugges is rundt båtene.

Etter hvert ble det mer vanlig å ta snekka på land om høsten og ut på våren. Det måtte derfor tilrettelegges for plass på land og transport fra kran til opplagsplass.

Dette tiltaket skapte nye problemer. Båteierne var dårlige til å rydde opp etter seg etter sjøsetting. Gjennom årene har foreningen kjørt flere lass med opplagsmaterialer til FREVAR. Til og med gamle båter som ble stående år etter år måtte foreningen fjerne. Et annet problem var alle slepejollene som ble anskaffet og henlagt rundt i havna der eier syntes det passet. Det hjalp litt når det ble kjøpt inn og montert egen jollekran.

Vinteren 85/86 ble en av de verre isvinterene vi har opplevd. Skadene på båter og brygger var store og kostbare. Det ble derfor anskaffet kompressor som ble plassert i eget stålbygg. Slanger med hull ble senket og fungerte som et "bobleanlegg" plassert rundt i havnen. Dette var en investering som fungerer den dag i dag og har vært til stor nytte når isen har vært truende. Dette året ble også den gamle traktoren byttet ut.

I 1987 hadde vi den høyeste vannstanden på 70-80 år. Alle bryggene var under vann, og om klubbhuset hadde vært bygd, ville vannet gått innover gulvet i klubbhuset.



LB under vann i forbindelse med Springflo i 1987 – Foto fra medlemsavisen utgitt 10.oktober 1987

I 1989 ble vi medlem av Oslofjordens Båtunion, OBU, dette er en paraplyorganisasjon for båtforeningene i Oslofjorden. Dette medførte følgende: De var behjelpelige med å forhindre at det ble bygget en fast lavbro som ville stenge ferdsel i Vesterelven. Medlemmene i OBU kunne ligge gratis i en annen OBU havn i 2 døgn. De fikk hevet alderen for ulykkesforsikringen til medlemmer som gjorde dugnad fra 70 til 80 år. De sørget også for at LB fikk tilbake kr. 67.243 fra staten i momskompensasjon. Medlemskontingenten var kr. 14,- pr medlem, som i 2019 tilsvarte kr. 7.200.-.

Bygging av klubbhus

I 1989 ble det vedtatt å bygge klubbhus. Dette på bakgrunn av at det var et ønske i foreningen, samtidig som foreningen ble pålagt å bygge sanitæranlegg. Lisleby Bygg fikk oppdraget og satte opp yttervegger og tak. Total byggepris var kr. 500.000,-. Alt innvendig ble stort sett utført på dugnad av medlemmene.

Fest- og finanskomiteen bidro med bl.a. oppvaskmaskin, bestikk og støvsuger, og damegruppa tok seg av driften. Klubbhuset ble tatt i bruk 1991 og samme år startet vaktordningen i havna. Redskapsbua ble delt slik at vi også fikk en egen vaktbu. Dette året var det 305 medlemmer og 206 båtplasser. Beholdningen på kr. 39.700,-.

Klubbhuset slik det ser ut i dag i 2020. Foto privat

I 1993 var det 334 medlemmer og havna hadde 215 båtplasser. Medlemskontingenten ble øket til kr. 100,- og bryggeleia økte til kr.200,- pr. lm. Beholdningen var på kr. 11.100,-.

Fest- og finanskomiteen blir etter hvert oppløst. Men damegruppa så ut til å storkose seg som vertskap i klubbhuset og kom årlig med bidrag for driften her. De holdt klubbhuset ved like og hadde kiosksalg med varme pølser med mer. Spesielt i oppussingstiden bidro de til et sosialt møtested og hadde kaffen klar under dugnader. Damegruppen arrangerte flere år basar med salg og utlodning. Dette var populære arrangementer.

Dette førte til at samholdet i LB ble ivaretatt og styrket. De holdt også klubbhuset rent og stod for utleie. Av arrangementer kan nevnes temakvelder med maritimt innslag.

Fast vaktordning i havna hadde nå fungert i 2 år og erfaringene var gode. Lite eller ingenting av tyveri eller skadeverk hadde forekommet.

Fra midten av 80 tallet hadde det vært økning i antall seilbåter. Når disse lå ved siden av hverandre var det stor fare for at mastetoppene kunne slå i hverandre ved trafikk i elven. Dette ble løst ved at det ble lagt en motorbåt mellom seilbåtene. Dette fungerte greit inntil motorbåten ble byttet ut med seilbåt. Da var man igjen like langt. Med de nye flytebryggene, som fungerer som bølgebrytere, er faren for mastekrasj mindre.

Alvorlig hendelse

I 1994 havarerte båtkrana under prøveløfting og havnesjefen ble alvorlig skadet. Krana ble relativt fort reparert, men havnesjefen fikk et lenger sykefravær. Det ble fremmet krav om erstatning, men siden havnesjefen var uføretrygdet ente det med en symbolsk sum. LB måtte søke juridisk hjelp for å kreve tilbake utlegg for reparasjon av krana som kom på kr. 122 600,-. Halvannet år etter kranulykken fikk LB utbetalt kr. 33.320,- i erstatning fra Kranfirmaet Kone.

Året 1995. LB fyller 25 år. Dette ble, i følge årsberetningen, ”en minnerik og stemningsfull jubileumsfest” med full middag på Støtvik hotell. Jubileumsfesten gikk med kr. 2.435,- i overskudd. Dette skyldes muligens at den ene av 2 busser som skulle frakte gjestene fra LB til Støtvik fikk motorstopp ved Ekheim som i dag er godset til Høili. Alle fikk plass i den ene bussen. Den ble ”stappfull”.

LB er nå en fullt oppegående båthavn med de fleste fasiliteter for en båthavn på plass. Slipp, kran, traktor med båthenger, mastekran, mastestativ, jollekran, kjørerampe for opp-og utsetting, klubbhus, vaktbu, bobleanlegg, flaggstang, asfalterte veier, grøntanlegg og belysning m.m. Man fant ingen annen løsning med seilbåtene enn å leie inn mobilkran for opp og utsetting. Løsningen fungerer den dag i dag.

Siden byggestart i 1975 har medlemmene nedlagt atskillige timer med dugnad. LB har, 20 år etter byggestart, 350 medlemmer og 220 båtplasser og lang venteliste. Det må tyde på at LB er en populær båthavn. Men havneområdet er ikke fullt utnyttet. Beholdning kr. 44.597,-. Gjeld pålydende kr. 434.191,-. Renteutgifter kr. 35.949,-. Årsomsetningen er på ca. kr. 350.000,-. ”Skuta” holder seg likevel flytende.

Satelittfoto av havna tatt 1997.

Slik har havnen vært siden begynnelsen av 1980 tallet og frem til bryggene ble revet når det ble anlagt nye flytebrygger som vi kjenner i dag. På et senere tidspunkt ble flytebryggen som går ut midt i søndre bukt forlenget noe.

Isvinter og sotutslipp

Vinteren 95/96 ble kald med tykk is i havna og mange påler ble løftet 1-1,5 m opp av isen. Det ble kjøpt inn motorsag, som man saget hull i isen med ved pålene, deretter ble det stukket en planke på tvers av hullet ned under isen. En talje ble festet i toppen av pålen og med en kjetting festet til planken under isen, kunne man dra pålen ned på plass. Mange penger til leie av rambukk ble spart.

Dugnadsordningen som fast ordning opphørte og ble erstattet med en grunnavgift på kr. 400,- pr år.

I 1997 fikk vi det første ”sotutslippet” fra Jøtul som la seg på båtene i havnen. I årene etter kom det flere ”sotutslipp”, men det virket som det kom til enighet med Jøtul om en viss erstatning. I denne forbindelse fikk vi god hjelp av OBU til å søke erstatning for denne hendelsen.

Det fremkommer for første gang at medlemsinnskuddet er på kr. 507.110,- i foreningens beholdning. Tankodden/Solodden blir bygd ut og ved en missforståelse mister LB noe sjøområde mot Solodden, men det har liten betydning for utnyttelse av havna.

Damegruppa drifter fortsatt klubbhuset på en utmerket måte. De fortsetter driften av klubbhuset. Huset leies stadig ut til forskjellige arrangementer. Leieinntektene var på kr. 24. 550,-. 50 medlemmer står på venteliste for båtplass. Størst er ønsket om større plass, da det byttes stadig til større båter.

Årene fortsetter og preges av nyanskaffelser, vedlikehold og omgjøringer. Tilfeldig fyllmasse som gjennom årene var benyttet skaper dype groper og synkehull som må fylles igjen. Det skjuler seg sikkert mye rart under asfalten? Vi fikk tilkjørt mye tilfeldig fyllmasse, men også mye stein, blant annet fra utbyggerne på Gyteskjær. I tillegg mye brukt støpesand fra Kråkerøy verk. Vi var så heldige å ha et medlem som kjørte en stor hjullaster på FMV. Han benyttet mang en ”lunsjpause” til å kjøre ut i båthavnen med denne, og planere ut fyllmasse.

Klubbhuset får ny fasade mot havna, ja, det er hele tiden ting å ta tak i. Opprydding etter sjøsetting har blitt bedre, men blir det noen gang godt nok? Med utvidelse av flytebrygga er det nå 250 båtpasser, 450 medlemmer og 50 medlemmer på venteliste for båtplass.

LB klarer ikke å bygge seg opp noen kapital. 2004 har LB en gjeld kr. 207.604,-. Beholdning kr. 68.728,-. På Årsmøte i 2005 vedtar man en økning av plassleien inkludert medlemskap: 4,5 lm økes fra kr. 1400 til kr. 1600. 4 lm kr. 1300 til kr. 1500 slik fortsetter det med en økning for hver halvmeter med kr. 200 ned til 2 lm som økes fra kr. 900 til kr. 1100.

Båtvant

Høy hastighet på enkelte båter i elven skaper problemer med bølger. Cabincrusere på +/- 40 fot i 12-15 knop. Hva tenker skipperen ombord i disse båtene? Kanskje de heller skulle anskaffet seg campingvogn? Etter et godt samarbeid med andre båtforeninger langs elven og Borg Havn ble det satt opp skilt på begge sider av elven ved Treskjær, ca. 500m syd for LB, med tillatt fart på «maks 5 knop». Det ble en bedring, men det er ikke alle som følger dette.

Redningsskøyta passerte havna i stor fart og påførte skader ved at master smalt i hverandre. De innrømmet feil og erstattet skadene.

Plutselig hadde en av medlemmene byttet ut sin motorbåt til seilbåt. Da lå det plutselig 3 seilbåter ved siden av hverandre og faren for at master skulle slå i hverandre var tilbake. Det var stadig noe å ta tak i.

En kartlegging om verdianslag på båter i LB i 2005, endte på ca. 30 mill kr. Her er trolig også flere mindre båter ikke medregnet.

Den mannsdominerte ”skipperklubben” i LB får ”damebesøk”. På årsmøte 10. mars 2005 blir det for første gang i foreningens historie valgt et kvinnelig medlem inn i styret. Det er noen år siden lov om likestilling ble vedtatt. Gutta har tviholdt på roret i alle år, og det var på tide å overlate roret til dama.

Få ting kan overgå stoltheten til en gutt når han styrer båten ut elva mot ”Fredagshølet” fredag etter ”utskei” og arbeidsdagens slutt. *”Må ikke komme her og komme her. Det er jeg som styrer båten her”*. Hva venter han der? På sin tur over Lera begynner han å svette i hendene. Jo, på svabergene i ”Fredagshølet” sitter det flere båtskippere som var tidligere ute. Den store underholdningen for disse er å studere nye ankommere. Den nyankommende

merker nervene. Han kjenner de kritiske blikkene som vil følge han. Selv om båten er full av hjelpemidler og «duppeditter». Han har jo lagt til land før! Men stedene er ikke like og sidevind kan variere. Han nærmer seg sin valgte plass. Det er bare å trykke på en knapp så går ankeret akter. Men, ikke for tidlig og ikke for sent.

Han har god hjelp i sidepropeller både forut og akter. Siste utfordring er å få dama på land med fanglina. 3-4m fra land roper han så: «Hopp, hopp for f….». Til slutt var han fortøyd. Han kjenner behovet for en ankerdram, eller 5, før han går på land og får ”dommen”.

Betjeningen av disse spakene hadde dama klart. Var for noen år siden mannskap på en seilbåt på 43 fot fra Irland over Biscaya til Spania. Dama om bord var skipper. Hun manøvrerte den store båten baklengs inn mellom utliggerne uten hjelp av sidepropeller. Det var han som hoppet på land. Beklager tankespinnet. Har ingenting med utbyggingen av LB å gjøre, men artig historie!

Første kvinne i styret

Joda, livet og dugnadsarbeidet går sin gang i LB. Alt må vedlikeholdes og fornyes. Traktorer byttes ut og ny garasje blir bygget. I 2006 består valgkomiteen av 2 menn og en kvinne. Noe på gang her?

Medlemstallet øker og køen for båtplasser øker. På årsmøtet i 2009 foreslår styret å ferdigstille havna ved å bygge ut resterende del nordøst. Hjemmesidene er oppe og går som langoenbaat.no. Det måtte igjen mudres syd i havna for at seilbåtene kunne komme inn til mobilkranen.

I 2010 ble et medlem av styret overfalt. Saken ble politianmeldt. Overfallsmannen ble nektet adgang i havna både til vanns og til lands. Fornærmede fikk refundert egenandelen. Klubbhuset hadde innbrudd. Noen penger og annet ble stjålet og det var forsøk på å stjele en påhengsmotor på 50hk. Dette ble avverget.

En av medlemmene registrerte seg som fisker og havna fikk en båt med fiskenummer. Artig innslag i havnen.

På årsmøtet 15. mars 2012, ble det vedtatt utbygging av nord-østre del. Dette var det siste byggetrinnet i den ordinære utbyggingsplanen. Formalitetene med kommunen er i orden.

Litt overraskende at den gamle reguleringsplanen med bro fra Krosnes til fjellet øst for havna fortsatt er aktuell. Utbyggingen vil gi ca. 50 nye plasser. Alt er klart. Det er bare en hake. Mudring og flytebrygger vil komme på ca. 5 mil. kr. Her må det skaffes mer penger i kassa. Vi har nå 436 medlemmer, 252 båtplasser og 105 på venteliste. Det ble vedtatt økninger i div. avgifter. Bryggeleie for 2 lm økes til kr. 1690. 2,5 lm til kr. 1820. 3 lm til kr. 1950. 3,5 lm til kr. 2080. 4 lm til kr. 2210. 4,5 lm til kr.2340. Beholdning er på kr. 296.468,-. Gjeld kr. 211.725. Omsetning kr. 693.691,-.

I 2013 var det fortsatt bare en kvinne i styret. Dette året ble det avholdt et ekstraordinært årsmøte den 23.mai. På dagsorden var forslag til nye vedtekter og nytt havnereglement. Vi hadde til nå levd greit med de som ble vedtatt under stiftelsen, men tidene endrer seg. I tillegg var vi pålagt å utarbeide regler for HMS. Møtet kom til enighet og det ble vedtatt nye lover og regler, men allerede til årsmøte i 2014 kom det flere forslag på endringer. Dette ble starten på en fast post på de kommende årsmøtene med vedtektsendringer. Det kom ellers som en overraskelse for LB at ulykkesforsikring ikke gjaldt personer over 70 år.

Som et resultat av denne opplysning greide ikke LB å gjennomføre vaktordningen for sesongen. LB hadde ikke mannskap nok. Hva nå? Hva med kameraovervåking?

Valget falt på vaktselskapet Securitas som ble engasjert til å føre tilsyn i havnen ut sesongen. Ulykkesforsikringens tidsbegrensing ble tatt opp med OBU juridiske avdeling som igjen sendte saken til ”Løvebakken” i hovedstaden. Grensen ble hevet til 80 år.

Jollekranen ble tatt ned og utsettingsrampen ble oppgradert.

Meget sterk vind fra nord førte til at flere seilbåter i opplag forflyttet seg i sine opplagsstativer. En båt veltet og skadet nabobåten som fikk hull i siden. Utover dette ble det minimalt med skader.

Så galt kan det gå. Foto privat

Først i 2015 er kjønnskvoteringen i styret innfridd hvis vi holder varamedlemmene utenfor. I styret er det nå 3 menn og 2 kvinner.

19.november 2015 ble det et ekstraordinært årsmøte på Fjellheim samfunnshus. Skulle LB bygge ut den siste delen av havna, nord-øst for slippen, som ble vedtatt den 15. mars 2012, eller skulle man rive eksisterende brygger og erstatte disse med nye flytebrygger?

Søndre havn før den siste moderniseringen. Foto privat

Utvidelse av havnen

Diskusjonen gikk høyt etter årsmøtet dette året. Begge valgene ville koste drøye kr. 5 mil. Utvidelse av havna ville ifølge planene, gi 50 nye båtplasser med påfølgende merinntekter. Eksisterende brygger ville holde enda noen år. Argumentet var blant annet at bryggene i Rød Båthavn var eldre og stod fortsatt. Av 141 stemmeberettige stemte 85 for riving av eksisterende brygger og erstatte disse med flytebrygger, som var styrets forslag. 50 stemte for utbygging av nord-østre del og 4 stemte blankt. Utbyggingen var tidligere beregnet til å gi ca. 50 nye båtplasser. Det var noe usikkerhet i om riving av trebryggene og erstatte disse med flytebrygger ville gi flere båtplasser. I forslaget var det skissert ca. 40 nye plasser. Havna har nå 256 båtplasser og 135 medlemmer som venter på båtplass. Den store økningen av ønske om båtplass skyldes nok den store utbygningen av boliger som har skjedd ovenfor Treskjær og Langøyåsen. Flytebryggene ville gi flere løpemeter brygge, men utliggerne mellom hver båt ville også ta sin del. Det var også et ønske om å lage flere store plasser og øke de største fra 4 lm til 4,5 lm.

For å øke inntektene ble det vedtatt innmeldingsgebyr på kr. 300,- for nye medlemmer. Innskuddet ble økt fra kr. 4500,- til kr. 6000,- pr. lm. Det ble innført engangsinnskudd på kr. 1500,- for overgang til nye brygger. Det ble også fylt på mer steinmasse ut mot Gyteskjæret for å skjerme havnen. Det er fortsatt uklart hvem som skal benytte området mellom

Gyteskjær og den nye bebyggelsen på Solodden/Tankodden. LB disponerer området, men beboerne på Tankodden har fått tillatelse av kommunen til å benytte området.

I 2016 ble styret utvidet med 2 styremedlemmer slik at styret nå består av 7 medl. + 2 vara. Men kjønnsfordelingen henger i en tynn tråd.

I forbindelse med låneopptak var det nødvendig med ny leiekontrakt. LB fikk forlenget leietiden med Fredrikstad kommune med 50 år. LB har nå fått opparbeidet seg en beholdning på kr.719.000,- og nå er gjelden nede på kr. 146.000,-. Klubbhuset har hatt et overskudd på kr. 14.800,- som også skyldes økning i utleiepriser. 15.oktober dette året startes riving av trebrygger for å fremstå med nye flytebrygger våren 2017. Pålebryggene ble erstattet med flytebrygger som dessverre gav et minimum med flere båtplasser, totalt bare 4 plasser.

Hektisk tid for styret

Det har vært en heftig debatt i årsmøter og ekstraordinært årsmøte om hva som skulle velges. Utbygging av siste del, eller modernisering? En utbygging av siste del ville gi ca. 50 nye plasser og tilført LB større inntekter. Det ble en demokratisk debatt hvor flertallets avgjørelse vant fram. Det er vel ingen tvil om at de nye bryggene er funksjonelle og flotte og vil kreve minimalt med vedlikehold. Hadde det vært mulig å forlenge de nye bryggene lenger ut i elven? LB fikk i 1965 ikke lov til å gå lenger ut i elva enn i en rett linje fra ytterste punkt på Gyteskjæret til vannkanten av fjellet nord-øst for havna. RB søkte for noen år siden om tillatelse til å forlenge sine brygger lenger ut i elven. De fikk tillatelse til å gå 30-40 meter lenger ut. Se også bryggene ved gamle Fjordfisk.

Vi må huske at på 60-tallet var det en annen båttrafikk i elva som la en begrensning for hvor langt ut vi fikk bygge bryggene. Glomma mek, Seut mek. og FMV sjøsatte store skip som skulle bukseres ut i åpen sjø. Det kom store tankbåter til tankanlegget på Krossnes. Disse skulle tørnes rundt for utseiling og det kom fraktebåter med skrapjern til Jøtulbrygga, det som før het Kråkerøy Verk. LB fikk i 1965 ikke lov til å gå lenger ut i elven av overnevnte årsak. I dag går diskusjonen på at man kunne gått lengre ut i eleven. Båttrafikken i elven er helt annerledes i dag, i 2020, enn den var på 1960 og 1970 tallet.

En artig sak var at når det ankom tankbåter til Krossnes på den tiden, var det populært å ta robåten over i kveldsmørket for å kjøpe sigaretter og ”edle dråper” til en grei pris.

En 100 000” tonner” blir slept ut elven fra FMV tidlig på 1970 tallet. Foto, Privat

Regnskapet for 2017 viser et overskudd på kr. 131.1317,-. En bra økning fra tidligere år og skyldes økninger på priser.

For å finansiere nye flytebrygger ble det brukt kr. 848.235,- av oppsparte midler. I tillegg ble det tatt opp et nytt lån på kr. 5 mill. Moderniseringen med nye flytebrygger kom da på nærmere kr. 6 mill.

Moderne havn

Det kostet, men det forandret havna til en moderne havn. Alle båtplassene fikk tilgang på vann og strøm og bryggene fikk belysning. Selv om byggingen av de nye bryggene ble utført av et firma ble det mye som måtte utføres på dugnad av medlemmene. Taket på vaktbua fikk lekkasje. Dette ble reparert, men året etter ble hele vaktbua revet. En sammensurret flåte av de gamle pålene som var beregnet til ny opptak- og utsetting av joller slet seg. Den

ble funnet drivende ute på Lera. Flåten var heldigvis bundet sammen og ble tatt vare på Redningsselskapets båt, inntil Sjøtjenesten A/S tauet den tilbake til LB.

Det diskuteres også innkjøp av Subblift. Et selvgående stativ på 4 hjul som kan kjøre ut i vannet og hente båten og frakte den til opplagsplassen. Dette som en avlastning/erstatning for båtkran og traktor. Begge disse begynner å bli gamle. Det er også et ønske om å forlenge moloen ved Gyteskjær og få lagt ny asfalt på veien som er full av hull. Det hadde også kommet inn et forslag på at det kun var de med båtplass som skulle ha stemmerett. Dette forslaget ble nedstemt. Det ble også vedtatt å rive de gamle trebryggene fra vaktbua og ut til Gyteskjær og langs veien syd for mastekranen, for å legge ut flytebrygger. Pris kr. 5,5 mill. Det ble også fastsatt nye avgifter for bryggeplassene.

Dagens nye flytebrygger, Foto fra nettet

50 år med Langøen båtforening

Vi går nå inn i det siste året av de første 50. Mye arbeid gjenstår og det går mye penger til drift og vedlikehold. LB er en medlemsdrevet båtforening. Det betyr at alle medlemmer har et ansvar for å ta vare på havna og at våre verdier ivaretas. I en kommersiell havn kan man forvente at «man får det man betaler for». Av styrets 9 medlemmer er det fortsatt bare 2 kvinner.

Det er avholdt båtførerkurs og kurs i bruk av både mastekran og snekkekran.

Klubbhuset er flittig i bruk og holdes nå i orden av en dame. ”Gamlegutta” møtes daglig mellom kl. 0900 og 1200 til kaffe og prat.

I følge kasserer har vi ca. 500 medlemmer. Det kommer nye og noen forsvinner.

Havna har 257 båtplasser og det er fortsatt ca. 50 medlemmer som ønsker båtplass. Medlemmene har ca. kr.3 mill. innestående i innskudd og vi har banklån på ca. kr. 11 mill. Årsavgiften pr. lm er kr. 1000,-. Innskudd pr. lm kr. 6000,-. Medlemskontingenten er kr. 300,- I tillegg kommer diverse avgifter for utleie av tilfeldige ledige plasser, vinterplasser og opp og uttak for de som ikke har båtplass. Overskudd i 2019, ble kr. 358.000. Vi holder oss flytende!

Vi i komiteen har gjort vårt beste for å nøste opp i det som har skjedd gjennom disse 50 årene. Hadde vi visst hva vi sa ja til, skjønner vi godt at andre sa nei. Men for oss pensjonister har det vært en interessant ”seilas” tilbake i tid. Det kan godt være at vi har ”bommet” litt eller glemt noe, men det ber vi om forståelse for. Håper leserne vil finne dette interessant. Vi gratuler LB med 50 års-jubileum!

Hilsen jubileumskomiteen ved Terje Edvardsen, Terje Pettersen og John Viktor Eriksen.
07.03.2020.

Kilder

Langøen Båtforeningens arkiv.

Samtaler og prat med medlemmer som har vært med i mange år.

Våre egne historier og erfaringer gjennom disse 50 årene

Boken «Gård og grund på Kråkerøy»

Jubileumsberetninger fra andre Båtforeninger i OBU

Private bilder

Nye brygger http://langoenbaat.no/wp-content/uploads/2019/05/Lang%C3%B8en-b%C3%A5tforrening-1.jpg

God Seilas videre!